Fundusze Europejskie
Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Lubuskie
Warte zachodu

Unia Europejska
Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

Ocena wpływu wsparcia w zakresie inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na powiązania sieci drogowej i kolejowej (wewnętrznej i zewnętrznej) oraz spójności terytorialnej województwa

Raport końcowy

Zamawiający:

Województwo Lubuskie

ul. Podgórna 7

65-057 Zielona Góra

www.lubuskie.pl

Wykonawca:

EU-CONSULT sp. z o.o.

ul. Toruńska 18C, lokal D

80-747 Gdańsk

www.eu-consult.pl

Gdańsk 2021

Spis treści

1. Wykaz skrótów 5
2. Streszczenie 6
3. Summary 10
4. Wprowadzenie 14
5. Opis wybranej i zastosowanej metodologii badania oraz źródła informacji wykorzystywanych w badaniu 18
   - 5.1. Cele badania 18
   - 5.2. Kryteria ewaluacyjne 18
   - 5.3. Zakres badania 19
     - 5.3.1. Zakres czasowy 19
     - 5.3.2. Zakres przestrzenny 19
     - 5.3.3. Zakres przedmiotowy 19
     - 5.3.4. Zakres podmiotowy 20
   - 5.4. Zastosowane metody i techniki badawcze 20
     - 5.4.1. Analiza danych źródłowych (*Desk research*) 20
     - 5.4.2. Ewaluacja oparta na teorii (TBE) 20
     - 5.4.3. Wywiady w formie telefonicznych wywiadów indywidualnych (TDI) 20
     - 5.4.4. Studia przypadków 21
6. Działania 5 osi priorytetowej 22
   - 6.1. Charakterystyka działań OP 5 22
   - 6.2. Spójność z innymi dokumentami strategicznymi 25
7. Analiza podpisanych umów o dofinansowanie 28
   - 7.1. Podpisane umowy o dofinansowanie 28
   - 7.2. Typy beneficjentów 30
   - 7.3. Realizowane typy projektów i ich komplementarność 31
8. Opis wyników ewaluacji 33
   - 8.1. Wpływ projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 i 5.2 RPO-L2020 na poprawę dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz z sąsiadującymi województwami 33
   - 8.2. Rozłożenie projektów infrastruktury drogowej w przestrzeni terytorialnej regionu 40
   - 8.3. Komplementarność projektów realizowanych w ramach Działania 5.1, 5.2 RPO-L2020 z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania 43
   - 8.4. Poziom komplementarności względem siebie projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 47

8.5. Ocena użyteczności udzielonego wsparcia w odniesieniu do wyzwań społeczno-ekonomicznych ... 50
8.6. Wpływ inwestycji drogowych na poprawę bezpieczeństwa, łagodzenie kongestii, likwidację „wąskich gardeł" na sieci drogowej oraz stopień przyczyniania się do integracji systemu transportu ... 53
8.7. Wpływ realizowanych w ramach Programu inwestycji na oddziaływanie transportu na środowisko oraz rozwój społeczno-gospodarczy ... 55
8.8. Aktualność celów w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej ... 57
8.9. Czynniki, które przyczyniły się do realizacji założonych celów oraz bariery, które utrudniły osiągnięcie zamierzonych efektów ... 59
8.10. Osiągnięcie założonych celów szczegółowych ... 61
8.11. Trafność systemu wskaźników w odzwierciedlaniu wsparcia w ramach OP 5 ... 65
8.12. Dobre praktyki w obszarze infrastruktury transportowej ... 67
8.13. Wnioski, które należy uwzględnić w perspektywie finansowej UE 2021-27 ... 68
8.14. Nowe obszary, które wymagają objęcia wsparciem Programu w perspektywie 2021+ ... 70
9. Wnioski i rekomendacje ... 72
10. Załączniki ... 77
10.1. Aneks nr 1 - Wykaz dokumentów źródłowych ... 77
10.2. Aneks nr 2 – Wzory narzędzi badawczych ... 80
10.2.1. Scenariusze badania TDI ... 80
10.2.2. Scenariusze badania TDI na potrzeby CS ... 119
10.2.3. Scenariusz TDI z realizatorami projektu w ramach Działania 5.2 ... 125
10.2.4. Matryca case study ... 128
10.3. Aneks nr 3 – Zestawienie danych zebranych z poszczególnych metod badawczych ... 130
11. Spis tabel i rysunków ... 131

1. WYKAZ SKRÓTÓW

SKRÓT	ROZWINIĘCIE SKRÓTU
CATI	Wywiad telefoniczny wspomagany komputerowo (z j. ang. *Computer-Assisted Telephone Interviewing*)
CAWI	Ankieta internetowa (z j. ang. *Computer-Assisted Web Interview*)
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
IP RPO-L2020	Instytucja Pośrednicząca Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020
IZ RPO-L2020	Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym – Lubuskie 2020
JST	Jednostka samorządu terytorialnego
KE	Komisja Europejska
KM **(lub: KM RPO-L2020)**	Komitet Monitorujący Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020
KOP	Komisja Oceny Projektów
LD	Linia demarkacyjna
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
OP 5	Oś priorytetowa 5 Transport
OPZ	Opis Przedmiotu Zamówienia
RPO-L2020	Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020
RPRT WL	Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego
SZOOP	Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych
TBE	Koncepcja ewaluacji bazującej na teorii (z j. ang. *Theory-based evaluation*)
TDI	Telefoniczne wywiady pogłębione (z j. ang. *Telephone depth interview*)
TIK/ICT	Technologie Informacyjno-Komunikacyjne (z j. ang. *Information-Communication Technology*)
WDDT	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

2. STRESZCZENIE

Celem badania była analiza i ocena wpływu projektów realizowanych w ramach OP5 na dostępność transportową województwa. Zbadano także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.

Podczas badania zastosowano następujące metody badawcze:

- Analiza danych źródłowych (desk research);
- Ewaluacja oparta na teorii (TBE);
- Wywiady w formie telefonicznych wywiadów indywidualnych (TDI);
- Studia przypadków.

W ramach przeprowadzonych dotychczas w ramach OP 5 RPO-L2020 naborów złożono łącznie 46 wniosków o dofinansowanie, ostatecznie podpisano 39 umów o dofinansowanie. Zakończono realizację 32 projektów. Przeprowadzona analiza wykazała, że interwencja podjęta w ramach OP 5 RPO-L2020 pozwoliła na **poprawę dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz z sąsiadującymi województwami.** Wzrosła przepustowość 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 oraz tzw. wąskich gardeł. Poprawa dostępności regionu nastąpiła także dzięki realizacji projektów z zakresu transportu kolejowego, polegających na modernizacji linii kolejowej oraz zakupie nowoczesnych pojazdów kolejowych.

Projekty infrastruktury drogowej realizowane były na terenie prawie całego województwa. Podczas wyboru projektów do realizacji kierowano się największymi potrzebami regionu. W ramach OP 5 RPO-L2020, oprócz modernizacji i przebudowy już istniejących dróg i linii kolejowych, zrealizowano projekty dotyczące budowy dróg, w tym budowy obwodnic i mostów, przez co luka w funkcjonującej sieci transportowej została uzupełniona. Znacząco poprawiła się również przepustowość dróg. Mimo to, potrzeby w zakresie rozwoju transportu drogowego i kolejowego wciąż są duże.

Działania realizowane w ramach OP 5 wpisują się w cele *Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030* i *Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego* i **są komplementarne zarówno z działaniami realizowanymi w poprzedniej perspektywie finansowej, jak i z programami zewnętrznymi, w szczególnym stopniu zaś z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko**. Wykazano zarówno komplementarność między konkretnymi projektami (kontynuacja działań realizowanych w ramach innych programów lub LRPO 2007-2013), jak i komplementarność celów i kierunków działań. Zachodzi **także bardzo duża komplementarność między poszczególnymi projektami realizowanymi w**

ramach Działania 5.1 RPO-L2020 – interwencja prowadzona jest na różnych odcinkach tych samych dróg wojewódzkich.

Realizacja projektów w ramach OP 5 RPO-L2020 **wpływa pozytywnie na sferę społeczno-ekonomiczną województwa lubuskiego,** ponieważ przyczynia się do poprawy mobilności mieszkańców i wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej regionu. Realizowane interwencje drogowe **wpływają na poprawę bezpieczeństwa na drogach** m.in. dzięki wymianie nawierzchni, zwiększeniu szerokości, a tym samym przepustowości, odwodnieniu jezdni, a także przebudowie niebezpiecznych skrzyżowań i odcinków dróg. Budowa nowych oraz przebudowa i modernizacja istniejących ciągów komunikacyjnych pozwoliła także na **likwidację wąskich gardeł** oraz skrócenie czasu przejazdu. Obserwuje się także niewielki, ale **pozytywny wpływ na stan środowiska naturalnego**.

Cel główny oraz cele szczegółowe określone w OP 5 RPO-L2020 pozostają aktualne pomimo upływu lat, ponieważ wciąż nie zaspokojono wszystkich potrzeb związanych z modernizacją i przebudową dróg i linii kolejowych znajdujących się w złym stanie technicznym. Konieczność podejmowania działań z zakresu transportu drogowego i kolejowego wynika z ciągłego rozwoju społeczno-gospodarczego, rosnących potrzeb i oczekiwań mieszkańców, przedsiębiorców i potencjalnych inwestorów wobec transportu drogowego i kolejowego.

Do najważniejszych **barier, które wpływały na realizację projektów** w ramach OP 5 RPO-L2020 należały opóźnienia w przyjmowaniu dokumentów (*Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego*) skutkujące opóźnieniem w rozpoczęciu naboru wniosków o dofinansowanie, brak gotowości Beneficjentów do złożenia wniosków, problemy wynikające ze współpracy z Wykonawcami, rosnące ceny powodujące niedoszacowanie projektów oraz sprzeciw społeczny wobec realizacji nowych inwestycji. Do **czynników, które przyczyniły się do realizacji założonych celów**, należały: dobra współpraca między instytucjami a Beneficjentami, doświadczenie Beneficjentów, realizowanie projektów komplementarnych oraz organizowanie konsultacji społecznych.

Osiągnięcie założonych celów szczegółowych, wyrażonych poprzez wskaźniki produktu i rezultatu bezpośredniego, jest możliwe i prawdopodobnie zostanie zrealizowane do roku 2023. Szacuje się, że 3 z 4 wskaźników produktu przekroczą wartość docelową. Na stan osiągnięcia wskaźników wpływają czynniki legislacyjne, ekonomiczne i społeczne, bardzo duży wpływ ma także doświadczenie Beneficjentów w realizowaniu tego typu inwestycji.

Wskaźniki dla OP 5 RPO-L2020 w sposób trafny pokazują efekty realizowanych działań. Po niewielkim przeformułowaniu brzmienia obecnych nazw wskaźników (z uwzględnieniem zapisów Rozporządzenia *Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności)* mogą one zostać zastosowane także w przyszłej perspektywie finansowej.

Podczas realizacji projektów nie ujawniły się działania innowacyjne, jednak część działań **można uznać za dobre praktyki**, m.in. zastosowanie zintegrowanych systemów

transportowych, realizację projektów komplementarnych, realizowanie projektów w formule „Wybuduj", zastosowanie pozakonkursowego trybu wyboru projektów (w ramach kolejnej perspektywy finansowej będzie to tryb niekonkurencyjny) czy organizowanie konsultacji społecznych przed rozpoczęciem realizacji działań infrastrukturalnych. **W ramach kolejnej perspektywy finansowej** należy rozważyć kierowanie wsparcia m.in. na budowę węzłów multimodalnych, budowę obwodnic i obiektów mostowych, zwiększanie nośności dróg wojewódzkich oraz poprawę kolejowej dostępności komunikacyjnej w układzie transgranicznym, międzywojewódzkim i regionalnym.

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

Wniosek 1: Infrastruktura drogowa i kolejowa to gałęzie transportu, w których występują największe potrzeby, a lista dotychczas zdiagnozowanych problemów transportowych nie została wyczerpana. Mimo poprawy przepustowości i likwidacji wąskich gardeł, wciąż istnieją drogi wymagające przebudowy i modernizacji. Transport kolejowy także wymaga kompleksowego wsparcia, szczególnie w zakresie modernizacji (w tym elektryfikacji) linii kolejowej oraz zakupu nowoczesnego taboru, dostosowanego do potrzeb mieszkańców, w tym osób z niepełnosprawnościami.

Rekomendacja: Rekomenduje się kontynuację działań w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej. W pierwszej kolejności wsparcie powinny otrzymać te projekty, które dotyczyć będą dróg w najgorszym stanie, stanowiących największe ograniczenie przepustowości czy powodujących największe zagrożenie na drodze oraz będą posiadać niezbędną dokumentację projektową. Mimo iż projekty z zakresu transportu kolejowego, z uwagi na kapitałochłonność oraz międzyregionalny charakter inwestycji, w pierwszej kolejności finansowane są z poziomu krajowego (przy uwzględnieniu różnych źródeł ich finansowania), mogłyby być realizowane także na poziomie regionalnym. Rekomenduje się kontynuację projektów polegających na modernizacji najbardziej zdegradowanych odcinków linii kolejowej. Warunkowane jest to jednak ostatecznymi zapisami LD i RPRT, tak aby zapewnić zgodność wybieranych projektów z tymi dokumentami.

Wniosek 2: Podczas wdrażania Działania 5.1 sprawdziła się realizacja projektów w trybie pozakonkursowym. Pozwoliło to na sprawne realizowanie projektów na podstawie przygotowanej wcześniej dokumentacji oraz posiadanych pozwoleń.

Rekomendacja: Rekomenduje się utrzymanie obecnego pozakonkursowego trybu wyboru projektów (zgodnie z projektem nowej ustawy będzie to tryb niekonkurencyjny)[1].

---

[1] *Wdrożenie rekomendacji zależne jest od ostatecznych zapisów ustawy wdrożeniowej.*

Wniosek 3: Na terenie województwa lubuskiego funkcjonuje zbyt mała liczba węzłów multimodalnych, łączących drogi z siecią kolejową oraz sieciami innych gałęzi transportu, w tym szczególnie węzłów miejskich, tj. obszarów miejskich, w których infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej (m.in. stacje kolejowe) są połączone z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego.

Rekomendacja: Rekomenduje się intensyfikację projektów polegających na budowie i modernizacji dróg, które uzupełnią lukę w funkcjonującej sieci transportowej i będą tworzyć funkcjonalne węzły multimodalne. Szczególny nacisk powinien zostać położony na realizację działań polegających na tworzeniu i modernizacji węzłów miejskich. Z uwagi na kosztochłonność tworzenia nowej linii kolejowej, zaleca się, by projekty związane z węzłami multimodalnymi realizowane w ramach programu regionalnego skupiały się na modernizacji istniejącej infrastruktury kolejowej.

Wniosek 4: Transport publiczny kolejowy na terenie województwa wymaga modernizacji – część funkcjonujących pojazdów jest nadal w złym stanie technicznym, nie zapewnia odpowiedniego komfortu podróżującym i nie spełnia norm związanych z ochroną środowiska. Ponadto, poprawy wymaga skomunikowanie poszczególnych środków transportu, dopasowanie godzin odjazdu, tworzenie węzłów przesiadkowych.

Rekomendacja: Mimo iż projekty z zakresu transportu kolejowego, z uwagi na kapitałochłonność oraz międzyregionalny charakter inwestycji, w pierwszej kolejności finansowane są z poziomu krajowego (przy uwzględnieniu różnych źródeł ich finansowania), mogłyby być realizowane także na poziomie regionalnym.

Zakup taboru został wskazany jako jedna z najpilniejszych potrzeb województwa lubuskiego, w związku z tym rekomenduje się zakup 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 posiadał napęd hybrydowy (elektryczno-spalinowy) lub zeroemisyjny. Powyższe warunkowane jest ostatecznymi zapisami LD i RPRT tak, aby zapewnić zgodność wybieranych projektów z tymi dokumentami.

3. SUMMARY

The objective of the research was to analyze and evaluate the impact which projects implemented under PA5 had on the transport accessibility of the Voivodeship. Conducted analysis concerned also the aspect of complementarity of interventions with measures relating to transport infrastructure, undertaken under other programmes co-financed from external funds implemented in the Lubuskie Voivodeship, and with investments implemented in the region in the previous financial perspective.

The study adopted following research methods:

- Analysis of data (desk research);
- Theory Based Evaluation;
- Individual telephone interviews (TDI);
- Case studies.

A total of 46 applications for co-financing were submitted and 39 contracts for co-financing signed as part of the calls for proposals conducted under PA5 of the ROP-L2020. The implementation of 32 projects was finished. Conducted analysis led to the conclusion that the intervention implemented under PA5 of the ROP-L2020 **improved transport accessibility within the region and with the neighboring voivodeships**. The capacity on roads of regional importance was increased, therefore currently more vehicles can move on the same road at the same time, and thus, it is possible to eliminate congestion and so-called bottlenecks. The region's accessibility was also improved due to the implementation of rail transport projects including the modernization of the railway line and the purchase of modern railway vehicles.

Road infrastructure projects were implemented in almost the entire voivodeship. When selecting projects for implementation, the most considerable needs of the region were taken into consideration. Under PA5 of the ROP-L2020, in addition to the modernization and reconstruction of already existing roads and railways, projects were implemented for the construction and expansion of new roads, including construction of ring roads and bridges, filling the gap in the functioning transport network. The road capacity and carrying capacity have also improved significantly. Nevertheless, the needs for the development of road and rail transport are still considerable.

Measures implemented under PA5 are coherent with objectives of the *Lubuskie Voivodeship Development Strategy 2030* and the *Transport Development Programme for the Lubuskie Voivodehsip* **and are complementary to measures implemented under the previous financial perspective and in external programmes, especially the Operational Programme Infrastructure and Environment.** Analysis proved the complementarity between specific projects (continuation of activities implemented under other programmes or ROP-L 2007-2013) and the complementarity of objectives and directions of measures. There is also a cosniderably high complementarity between individual projects

implemented under Measure 5.1 of the ROP-L2020 - the intervention is conducted on different road sections of the same voivodeship roads.

The implementation of projects under PA5 of the ROP-L2020 has an **positive effect on the socio-economic sphere of the Lubuskie Voivodeship**, as it contributes to the improvement of the mobility of inhabitants and the increase in the investment attractiveness of the region. Implemented road interventions contribute to the **improvement of road safety** due to the replacement of the surface, increasing the width, (and, therefore, the capacity), road drainage, and the reconstruction of dangerous intersections and road sections. The construction of new roads and reconstruction and modernization of already existing routes also led to the **elimination of bottlenecks** and shortened the travel time. There is also an inconsiderable but **positive effect on the condition of the natural environment.**

The main objective and specific objectives of PA5 of the ROP-L2020 remain valid despite passing time, because all needs related to the modernization and reconstruction of roads and railway lines in poor technical condition have not been met yet. The necessity to take actions in the area of road and rail transport results from the continuous socio-economic development and growing needs, and from expectations of residents, entrepreneurs and potential investors, concerning road and rail transport.

The most significant **barriers that influenced the implementation of projects** under PA5 of the ROP-L2020 concerned delays in accepting documents (Transport Development Programme for the Lubuskie Voivodehsip) resulting in a delay in initiating the call for applications for co-financing, the lack of willingness of Beneficiaries to submit applications, problems resulting from cooperation with Contractors, rising prices causing underestimation of projects and social opposition to the implementation of new investments. **Factors that contributed to the achievement of set objectives** included: proper cooperation between institutions and Beneficiaries, Beneficiaries' experience, implementation of complementary projects and organizing social consultations.

Achieving set specific objectives, expressed through the output and result indicators, is possible and is expected to be achieved by 2023. It is estimated that 3 out of 4 output indicators will exceed the target value. The level of achievement of indicators is influenced by legislative, economic and social factors, with a significance of Beneficiaries' experience in the implementation of this type of investments.

Indicators for PA5 of the ROP-L2020 accurately reflect the effects of implemented measures. Indicators can also be used in the future financial perspective after a reformulation of the wording of their current names (taking into consideration provisions of the Regulation 2021/1058 of the European Parliament and Council (EU) of 24 June 2021 *on the European Regional Development Fund and the Cohesion Fund*).

Innovative activities were not identified during the implementation of projects, nevertheless, a number of activities **can be considered good practices**, including the use of integrated transport systems, implementation of complementary projects, implementation of projects in the "Build" formula, application of a non-competitive project selection procedure or organizing public consultations before starting the implementation of infrastructure activities. **As part of the next financial perspective,** it should be considered to direct support for, inter alia, construction of multimodal junctions, construction of ring roads and bridge structures, increasing the load capacity of voivodeship roads and improving railway transport accessibility in cross-border, inter-voivodeship and regional systems.

Conducted research resulted in the most significant conclusions and recommendations that might be useful at the planning stage of the next financial perspective for 2021-2027:

Conclusion 1: Road and rail infrastructure are the modes of transport reflecting the most considerable needs, furthermore, the list of problems diagnosed in transport so far has not been exhausted. Despite the improvement in capacity and the elimination of bottlenecks, there are still roads that require reconstruction and modernization. Rail transport also requires comprehensive support, especially in the field of modernization (including electrification) of the railway line and the purchase of modern rolling stock, adapted to the needs of residents, including people with disabilities.

Recommendation: It is recommended to continue activities in the field of road and rail infrastructure. Support should be offered to projects concenring roads remaining in the worst condition, constituting the most considerable limitation of capacity or posing the greatest risk on the road, and which will have the necessary design documentation. Although projects in the area of rail transport are mainly financed from the national level due to the capital intensity and interregional nature of investments, (taking into account various sources of their financing) they could also be implemented at the regional level. It is recommended to continue projects consisting in the modernization of the most degraded sections of the railway line. However, it is conditioned by the final provisions of LD and RPRT so as to ensure the compliance of selected projects with these documents.

Conclusion 2: During the implementation of Measure 5.1, the non-competitive project implementation proved to be successful. This resulted in the efficient implementation of projects on the basis of previously prepared documentation and permits.

Recommendation: It is recommended to maintain the current non-competitive project selection procedure.

Conclusion 3: In the Lubuskie Voivodeship there are too few multimodal nodes connecting roads with the railway network and networks of other modes of transport, especially urban nodes, i.e., urban areas where the infrastructure of the trans-European transport network (e.g. railway stations) is connected to infrastructure of regional and local traffic.

Recommendation: It is recommended to intensify projects consisting in the construction and modernization of roads that will fill the gap in the functioning transport network and will create functional multimodal junctions. Particular emphasis should be placed on the implementation of activities consisting in the development and modernization of urban nodes. Due to the cost-intensive nature of building a new railway line, it is recommended for projects related to multimodal nodes implemented under the regional programme to focus on the modernization of the existing railway infrastructure.

Conclusion 4: Public rail transport in the voivodeship requires modernization - some of the operating vehicles are still in degraded technical condition, not providing sufficient comfort for travelers and not meeting environmental protection standards. Moreover, improvement is required to connect individual means of transport, adjust departure times, and develop transfer junctions.

Recommendation: Although projects in the field of rail transport are mainly financed from the national level (due to the capital intensity and interregional nature of investments), they could also be implemented at the regional level. The purchase of rolling stock has been identified as one of the most urgent needs of the Lubuskie Voivodeship, therefore it is recommended to purchase new vehicles that will meet environmental standards and will be adapted to the needs of residents (including people with disabilities). It is recommended that the newly purchased rolling stock has a hybrid (electric-combustion) or zero-emission drive. The above is conditioned by the final provisions of LD and RPRT so as to ensure the compliance of selected projects with these documents.

4. WPROWADZENIE

Układ i jakość powiązań komunikacyjnych, w tym dostępność zewnętrzna i wewnętrzna województwa ma ogromny wpływ na rozwój regionu i współdecyduje o atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej województwa, jest także ważnym czynnikiem przyczyniającym się do ogólnej jakości życia. W związku z tym rozwój transportu został określony jako cel strategiczny województwa lubuskiego. Spójna sieć transportowa zapewnia połączenie regionu z siecią krajową i europejską, głównie poprzez połączenia z siecią TEN-T oraz pozostałą siatką połączeń dróg krajowych i lokalnych.

Problemami zdiagnozowanymi w województwie lubuskim na etapie programowania działań w perspektywie 2014-2020 były m.in.:

- Zły stan techniczny dużej części dróg wszystkich kategorii;
- Brak odpowiedniego skomunikowania dróg regionalnych z drogami ekspresowymi i autostradami;
- Rozwinięta, ale zdegradowana infrastruktura kolejowa;
- Niewystarczający udział transportu publicznego w ruchu drogowym.

Na przestrzeni lat 2014-2019[2], tj. w czasie realizacji RPO-L2020, w niewielkim stopniu wzrosła długość dróg publicznych w przeliczeniu na 100km^2 (z 106,0 km do 111,9 km). W nieco większym stopniu wzrosła długość dróg ekspresowych i autostrad (0,18 km na 100 km^2) niż dróg krajowych o twardej nawierzchni (0,01 km na 100 km^2).

Tabela 1. Długość dróg publicznych na 100 km^2 w województwie lubuskim

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]
Drogi publiczne ogółem	106,0	107,1	108,0	110,5	111,4	111,9
Drogi ekspresowe i autostrady	1,66	1,66	1,69	1,69	1,84	1,84
Drogi krajowe o twardej nawierzchni	6,49	6,48	6,48	6,50	6,49	6,50

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Z uwagi na duże zurbanizowanie, zdecydowanie najwięcej dróg gminnych i powiatowych znajduje się na obszarze miast wojewódzkich – Gorzowa Wielkopolskiego oraz Zielonej Góry. Bardzo duży spadek długości dróg na 100km^2 w Zielonej Górze w roku 2015 wynika z

[2] *Brak danych za rok 2020.*

połączenia obszaru miasta Zielona Góra ze znacznie mniej zurbanizowaną gminą o tej samej nazwie.

Stosunkowo dużo kilometrów dróg gminnych i powiatowych przypada także na powiaty żarski, żagański, nowosolski oraz gorzowski.

Tabela 2. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 100 km^2 w podziale na powiaty [km]

Nazwa	2014	2015	2016	2017	2018	2019
LUBUSKIE	43,6	43,7	44,4	45,4	46,2	46,5
Powiat gorzowski	49,9	49,9	51,3	52	55,4	53,7
Powiat krośnieński	32,4	32,5	32,6	33,2	33,7	38,2
Powiat międzyrzecki	31,5	32,2	32,3	34,4	34,6	34,7
Powiat nowosolski	51,7	52,7	54,2	56,7	59,3	59,4
Powiat słubicki	38,6	40,3	40,9	41,9	42,1	42,4
Powiat strzelecko-drezdenecki	31,5	34,1	34,3	35,1	35,7	35,7
Powiat sulęciński	29,6	30,4	30,5	30,7	30,7	31,4
Powiat świebodziński	56,9	57,1	57,7	59	59,3	58,9
Powiat zielonogórski	37,7	37,5	40,6	40,9	41,3	41,5
Powiat żagański	50,1	50,6	50,7	52,7	54,4	52,4
Powiat żarski	58	58,2	58,5	56,2	56,3	56,5
Powiat wschowski	34,5	34,6	36	36	37,2	37,4
Powiat m. Gorzów Wielkopolski	209,1	209,1	209,1	209,1	209,1	209,1
Powiat m. Zielona Góra	320,2	67,8	67,8	83,4	83,4	83,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Ważna jest także długość dróg w przeliczeniu na mieszkańców. Najwięcej kilometrów dróg gminnych i powiatowych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców znajduje się na terenie powiatu sulęcińskiego, gorzowskiego, krośnieńskiego, słubickiego, świebodzińskiego oraz żarskiego, najmniej zaś, z uwagi na dużą liczbę mieszkańców, na terenie miast wojewódzkich.

Tabela 3. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 10 tys. ludności w podziale na powiaty [km]

Nazwa	2014	2015	2016	2017	2018	2019
LUBUSKIE	59,8	60	61	62,4	63,7	64,3
Powiat gorzowski	85,5	85,4	87,5	88,4	94	90,8
Powiat krośnieński	80,1	80,9	81,3	83,2	85	97
Powiat międzyrzecki	74,5	76,5	76,8	81,9	82,8	83,6
Powiat nowosolski	45,6	46,5	48	50,3	52,7	53,1
Powiat słubicki	81,6	85,1	86,8	89	89,3	90,3
Powiat strzelecko-drezdenecki	78,3	85	86	88,2	90,1	91
Powiat sulęciński	97,6	100,6	101,4	102,2	102,4	105,2

Powiat świebodziński	94,5	95	96,1	98,4	99,4	98,9
Powiat zielonogórski	62,3	67,2	72,7	73	73,6	74,2
Powiat żagański	69,7	70,7	71,2	74,5	77,3	75,2
Powiat żarski	81,9	82,6	83,3	80,3	80,9	81,8
Powiat wschowski	54,6	55	57,2	57,3	59,4	60,1
Powiat m. Gorzów Wielkopolski	14,4	14,5	14,5	14,4	14,5	14,5
Powiat m. Zielona Góra	15,7	13,6	13,6	16,6	16,6	16,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Od roku 2014 do roku 2017 długość eksploatowanych linii kolejowych malała – w ciągu trzech lat zmalała o 34 km. W kolejnych latach długość ta zaczęła znów rosnąć i przekroczyła wartość z roku 2014.

Tabela 4. Długość linii kolejowych eksploatowanych na terenie województwa lubuskiego

Nazwa	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
LUBUSKIE	921	909	890	887	912	927	927

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Spadek długości linii kolejowych do roku 2017 widoczny jest także w tabeli przedstawiającej długość linii kolejowych w przeliczeniu na 10 tys. ludności. Należy jednak zaznaczyć, że województwo lubuskie ma najwyższy wskaźnik długości linii kolejowych w przeliczeniu na 10 tys. ludności. Wartość ta dla całej Polski wyniosła w 2020 roku 5,1, dla województw opolskiego i warmińsko-mazurskiego 8,0 (najwyższy, po województwie lubuskim wskaźnik), zaś dla województwa małopolskiego 3,2 (najniższy wskaźnik).

Tabela 5. Długość linii kolejowych ogółem na 10 tys. ludności na terenie województwa

Nazwa	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
LUBUSKIE	9	8,9	8,7	8,7	9	9,2	9,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Warunkiem realizacji działań z zakresu transportu w ramach RPO-L2020 było opracowanie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego. Program wykracza poza ramy interwencji wyznaczone przez Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020, nadając kontekst celom RPO-L2020 w obszarze rozwoju transportu.

Badaniem w ramach niniejszej ewaluacji objęte zostały dwa Działania RPO-L2020, które obejmują swym zakresem infrastrukturę drogową i kolejową. Zgodnie z informacją kwartalną z realizacji RPO-L2020 za II kwartał 2021 r., w ramach dotychczas przeprowadzonych naborów dla Działania 5.1 podpisano 36 umów o wartości wkładu UE wynoszącym 389 602 103,27 zł, co stanowi 91% alokacji przeznaczonej na realizację projektów drogowych, zaś w ramach Działania 5.2 podpisano 3 umowy o wartości wkładu UE 133 692 593,50 zł, co stanowi ok. 79% alokacji dedykowanej przedsięwzięciom

kolejowym. Tak zaawansowany stopień wsparcia pozwolił na rzetelną analizę jego skuteczności oraz wyciągnięcie wniosków.

Niniejsza ewaluacja wynika z obowiązku przeprowadzenia oceny wpływu dla przedmiotowych działań w RPO-L2020. Oprócz tego, przeprowadzone badanie pozwoliło na ocenę rzeczywistych efektów wsparcia w obszarze transportu udzielonego w ramach RPO-L2020, w tym poprawę dostępności wewnętrznej i zewnętrznej województwa, poprawę przepustowości oraz likwidację wąskich gardeł. Wnioski i rekomendacje powstałe w wyniku badania będą także przydatne podczas projektowania wsparcia w ramach kolejnej perspektywy finansowej na lata 2021-2027.

5. OPIS WYBRANEJ I ZASTOSOWANEJ METODOLOGII BADANIA ORAZ ŹRÓDŁA INFORMACJI WYKORZYSTYWANYCH W BADANIU

5.1. Cele badania

Celem badania była analiza i ocena wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 na dostępność transportową województwa. Zbadano także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.

Cel główny został zrealizowany przez następujące cele szczegółowe:

1) Ocena skuteczności, użyteczności i efektywności wsparcia w ramach RPO-L2020 w obszarze infrastruktury drogowej i kolejowej;
2) Ocena komplementarności projektów komunikacyjnych w ramach RPO-L2020 z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej;
3) Wskazanie czynników, które przyczyniły się do realizacji celów oraz barier, które utrudniły osiągnięcie zamierzonych efektów w ramach przedmiotowych działań;
4) Identyfikacja dobrych praktyk w realizacji projektów w obszarze infrastruktury transportowej współfinasowanych ze środków RPO-L2020;
5) Wskazanie rozwiązań w zakresie infrastruktury transportowej do realizacji w perspektywie 2021-2027.

Efektem przeprowadzonych badań jest zestaw wniosków i rekomendacji, które stanowią podsumowanie efektów wsparcia oferowanego w ramach OP 5 RPO-L2020, pozwalają także na lepsze ukierunkowanie interwencji w przyszłym okresie programowania.

5.2. Kryteria ewaluacyjne

W badaniu zostały uwzględnione następujące kryteria ewaluacyjne:

Rysunek 1. Kryteria ewaluacyjne

Skuteczność – rozumiana jako ocena czy założone cele wsparcia zdefiniowane na etapie programowania RPO-L2020 są osiągane dzięki realizowanym projektom w obszarze transportu wraz z określeniem wpływu czynników zewnętrznych na ostateczne efekty.

Efektywność – pozwoli ocenić ,,ekonomiczność" Programu, czyli relację pomiędzy nakładami (zasobami finansowymi, ludzkimi) a osiągniętymi efektami interwencji (uzyskane produkty, rezultaty, oddziaływania); osiągnięcie celów strategicznych regionu w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej.

Użyteczność – rozumiana jako ocena całości rzeczywistych efektów w obszarze transportu wywołanych przez interwencję ze środków Programu (zarówno tych planowanych, jak i nieplanowanych), z odniesieniem ich do wyzwań społeczno-ekonomicznych.

Źródło: Opracowanie własne.

5.3. Zakres badania

5.3.1. Zakres czasowy

Badanie objęło okres od początku wdrażania RPO-L2020 do dnia podpisania umowy z Wykonawcą, tj. 26.07.2021 r.

5.3.2. Zakres przestrzenny

Badanie objęło obszar województwa lubuskiego.

5.3.3. Zakres przedmiotowy

Badanie objęło Działania i Poddziałania OP 5 Transport w ramach RPO-L2020, tj.:

- Działanie 5.1 Transport drogowy:
  - Poddziałanie 5.1.1 Transport drogowy – projekty realizowane poza formułą ZIT;
  - Poddziałanie 5.1.2 Transport drogowy – ZIT Gorzów Wielkopolski;
  - Poddziałanie 5.1.3 Transport drogowy – ZIT Zielona Góra.

- Działanie 5.2 Transport kolejowy.

5.3.4. Zakres podmiotowy

W ramach ewaluacji badaniem objęto następujące grupy interesariuszy:

- Przedstawiciele IZ RPO-L2020;
- Przedstawiciele ZIT MOF Zielona Góra oraz ZIT MOF Gorzów Wielkopolski;
- Eksperci oceniający wnioski o dofinansowanie w ramach analizowanych Działań;
- Ekspert z zakresu inwestycji transportowych;
- Beneficjenci OP 5 RPO-L2020.

5.4. Zastosowane metody i techniki badawcze

5.4.1. Analiza danych źródłowych (*Desk research*)

Metoda polegała na zebraniu oraz analizie danych zastanych. Wykonawca zebrał i przeanalizował dane oraz informacje niezbędne do wykonania zadania. W wyniku analizy danych źródłowych nastąpiło scalanie, przetworzenie i analiza danych rozproszonych dotychczas wśród rozmaitych źródeł.

Rzetelność prowadzonej analizy zapewnił odpowiedni dobór dokumentów źródłowych. W ramach badania analizowane były najbardziej aktualne wersje dokumentów. Szczegółowy zakres wykorzystanych danych znajduje się w aneksie nr 1 do niniejszego raportu.

5.4.2. Ewaluacja oparta na teorii (TBE)

Koncepcja TBE pomogła w usystematyzowaniu zgromadzonej wiedzy o interwencji oraz o czynnikach, które mogły wpływać na jej przebieg. W ramach TBE wykorzystano dane pozyskane w toku pozostałych technik badawczych – poprzez analizę danych zastanych odtworzono teorię interwencji, a następnie zweryfikowano ją za pomocą badań z interesariuszami oraz analizy danych dotyczących rzeczywistych skutków wdrażania interwencji.

5.4.3. Wywiady w formie telefonicznych wywiadów indywidualnych (TDI)

Metoda TDI polegała na przeprowadzeniu ustrukturyzowanej rozmowy telefonicznej z interesariuszami RPO-L2020. W ramach badania przeprowadzono wywiady z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie, programowanie, wdrażanie, monitorowanie i kontrolę nad działaniami w ramach OP 5 RPO-L2020 (w tym IZ RPO-L2020 i IP RPO-L2020), ekspertami oceniającymi wnioski o dofinansowanie, ekspertem z zakresu inwestycji transportowych oraz beneficjentami OP 5 RPO-L2020.

Łącznie przeprowadzono 13 wywiadów:

- 5 wywiadów z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie, programowanie, wdrażanie, monitorowanie, kontrolę:

  - 3 wywiady z przedstawicielami IZ RPO-L2020, z czego:
    - 1 wywiad z przedstawicielem Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym UMWL;
    - 1 wywiad z przedstawicielem Departamentu Programów Regionalnych UMWL;
    - 1 wywiad z przedstawicielem Departamentu Infrastruktury i Komunikacji UMWL;
  - 1 wywiad z przedstawicielem ZIT MOF Zielona Góra (IP ZIT ZG);
  - 1 wywiad z przedstawicielem ZIT MOF Gorzów Wlkp. (IP ZIT GW);
- 2 wywiady z ekspertami oceniającymi wnioski o dofinansowanie w ramach analizowanych Działań;
- 1 wywiad z ekspertem z zakresu inwestycji transportowych;
- 5 wywiadów z beneficjentami OP 5 RPO-L2020 (po 1 wywiadzie z każdym z beneficjentów[3]).

Dobór próby był celowy.

5.4.4. Studia przypadków

Studium przypadku to metoda o charakterze empirycznym, ponieważ analizuje i ocenia zjawiska zachodzące w rzeczywistości. Umożliwia dokonanie pogłębionej analizy badanego zjawiska i zaprezentowanie jego specyfiki na podstawie zgromadzonych informacji. Na potrzeby każdego studium przypadku Wykonawca przeprowadził analizę danych zastanych oraz 1 TDI z beneficjentem.

W ramach ewaluacji przeprowadzono 4 studia przypadku dotyczące projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020. Case study przeprowadzone zostały zarówno dla projektów najskuteczniej przyczyniających się do osiągania celów OP 5, jak i dla projektów, w których podczas wdrażania odnotowano problemy.

Do case study włączono następujące projekty:

Działanie 5.1 Transport drogowy:

- Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II;
- Przebudowa ul. Kostrzyńskiej;
- Budowa ulicy Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi.

Działanie 5.2 Transport kolejowy:

- Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych.

[3] Wskazana liczba wynika z tego, że mimo podpisanych 39 umów/decyzji o dofinansowanie w ramach OP 5, beneficjentów jest 5.

6. DZIAŁANIA 5 OSI PRIORYTETOWEJ

6.1. Charakterystyka działań OP 5

Celem głównym Osi Priorytetowej 5 jest wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie. W ramach OP wyróżniono dwa Działania:

- Działanie 5.1 Transport drogowy;
- Działanie 5.2 Transport kolejowy.

Analizowane działania realizowane są w ramach priorytetów inwestycyjnych:

- 7b – Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym węzłami multimodalnymi (Działanie 5.1);
- 7d – Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu (Działanie 5.2).

Do celów szczegółowych RPO-L2020 w ramach OP 5 należą:

Tabela 6. Zestawienie Działań OP 5 i ich celów działania.

Działanie RPO-L2020	Poddziałania	Cel szczegółowy działania
5.1. Transport drogowy	5.1.1. Transport drogowy – projekty realizowane poza formułą ZIT 5.1.2. Transport drogowy – ZIT Gorzów Wlkp. 5.1.3. Transport drogowy – ZIT Zielona Góra	Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym
5.2. Transport kolejowy		Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie SZOOP RPO – Lubuskie 2020

Jak wskazuje RPO-L2020, infrastruktura drogowa i kolejowa ma istotny wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny. Odpowiednio rozwinięta sieć drogowa w bardzo dużym stopniu wpływa na atrakcyjność i spójność przestrzenną, co znacząco wpływa zarówno na jakość życia mieszkańców, jak i potencjał gospodarczy obszaru. W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego wsparciem objęte zostały przedsięwzięcia polegające na budowie oraz modernizacji infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym wraz z infrastrukturą

towarzyszącą, która ma największy wkład w łączność transportową z infrastrukturą TEN-T. Dzięki realizacji przedsięwzięć możliwe jest uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci transportowej i połączenie kluczowych dróg województwa, następuje także zmniejszenie zagęszczenia ruchu i zatorów oraz usuwanie wąskich gardeł. Efektem rozwoju transportu drogowego miał być wzrost mobilności mieszkańców województwa, lepsza dostępność do najważniejszych ośrodków rozwoju oraz wzrost atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

Analiza stanu transportu wskazała także na konieczność poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej. Mimo rozwiniętej sieci linii kolejowej, badanie przed rozpoczęciem realizacji RPO wskazało na zły stan linii kolejowej i przestarzały tabor, co z kolei wpływa na ruch towarowy i pasażerski, obniżenie bezpieczeństwa i wydłużenie czasu przejazdów. W ramach Działania 5.2 zaplanowano inwestycje w zakresie m. in. modernizacji sieci kolejowej. Konieczny był także zakup nowego taboru kolejowego, co przekładało się na poprawę jakości usług (większe bezpieczeństwo, wzrost komfortu pasażerów, skrócenie czasu przejazdu). Podejmowane działania zakładały podniesienie sprawności pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych, co w konsekwencji miało przyczynić się do podniesienia konkurencyjności gospodarczej województwa[4].

W ramach OP 5, zgodnie z zapisami SzOOP, założono realizację następujących typów projektów:

- Działanie 5.1: Inwestycje w rozbudowę regionalnej infrastruktury drogowej, w tym budowa i modernizacja przepraw mostowych w ciągach komunikacyjnych:
    - Budowa i/lub modernizacja dróg wojewódzkich lub dróg o znaczeniu regionalnym, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS) wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
    - Budowa i/lub modernizacja obiektów mostowych, wiaduktów, estakad, tuneli drogowych i innych obiektów inżynieryjnych, obwodnic, obejść miast i miejscowości (w tym ich połączeń z sieciami dróg o znaczeniu regionalnym lub krajowym) wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

  Infrastruktura towarzysząca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska (wyłącznie w przypadku realizacji jednego z wymienionych powyżej rodzajów projektów):

    - Wyposażenie obiektów inżynieryjnych w zjazdy, zatoki autobusowe i inne urządzenia drogowe;
    - Budowa i/lub modernizacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych lub ogrodzeń, budowa lub

[4] *Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020, s.157-168.*

modernizacja osłon przeciwolśnieniowych lub ekranów akustycznych, progi zwalniające, wyspowe i płytowe progi zwalniające, wyniesione tarcze skrzyżowań;
    - Budowa i/lub modernizacja chodników i przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt;
    - Budowa i/lub modernizacja ciągów i ścieżek rowerowych;
    - Budowa i/lub modernizacja oświetlenia;
    - Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej, przyczyniającej się do ochrony środowiska (urządzenia odwadniające, w tym: kanalizacja deszczowa, zbiorniki retencyjne, przepusty, sączki, zbiorniki odparowujące, separatory do wód opadowych);
    - Budowa i/lub modernizacja kanalizacji teletechnicznej.
- Działanie 5.2: Rewitalizacja istniejącej infrastruktury:
    - Typ I: Rewitalizacja linii kolejowych;
    - Typ II: Zakup taboru;
    - Typ III: Modernizacja kolejowej infrastruktury dworcowej;
    - Typ IV: Przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla inwestycji dotyczących infrastruktury kolejowej (projekty przygotowawcze).

Beneficjentami działań w ramach OP 5 są:

- Jednostki samorządu terytorialnego (JST) ich związki, stowarzyszenia i porozumienia;
- Jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną (Poddziałanie 5.1.1, Działanie 5.2);
- Pozostałe jednostki sektora finansów publicznych posiadające osobowość prawną (Poddziałanie 5.1.1, Działanie 5.2);
- Spółki prawa handlowego będące własnością JST (Działanie 5.2);
- Zarządcy linii kolejowych, w tym PKP PLK SA (Działanie 5.2);
- Zarządcy infrastruktury dworcowej, w tym PKP S.A. (Działanie 5.2).

Alokacja środków UE na działania w ramach OP 5 wyniosła:

PI 7b:	PI 7d:
94 594 679,00 €	37 115 936,00 €

Ważnym czynnikiem realizacji Programu jest sprawna kontraktacja i certyfikacja środków. Wpływ na poziom certyfikacji mają m.in. opóźnienia w realizacji projektów. IZ RPO-L2020 prowadzi stały monitoring procesu kontraktacji i certyfikacji wydatków w projektach[5]. Kontraktacja środków unijnych w ramach OP 5 RPO-L2020 na koniec II kwartału 2021 roku wyniosła:

Tabela 7. Kontraktacja środków unijnych w ramach OP 5 RPO-L2020 [zł]

Działanie	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowane	Wkład UE	% realizacji zobowiązań UE na lata 2014-2020
5.1	518 993 551,61	479 904 792,77	389 602 103,27	91,13
5.2	184 953 793,65	158 363 228,69	133 692 593,50	79,70

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Informacji kwartalnej z realizacji RPO-L2020 za II kwartał 2021 r.

Certyfikacja środków unijnych w ramach OP 5 RPO-L2020 na koniec II kwartału 2021 roku wyniosła:

Tabela 8. Certyfikacja środków unijnych w ramach OP 5 RPO-L2020 [zł]

Działanie	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowane	Wkład UE	% realizacji zobowiązań UE na lata 2014-2020
5.1	406 921 975,65	378 036 620,95	307 236 746,68	71,87
5.2	100 742 302,12	89 898 601,43	75 497 660,23	45,01

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Informacji kwartalnej z realizacji RPO-L2020 za II kwartał 2021 r.

6.2. Spójność z innymi dokumentami strategicznymi

Działania realizowane w ramach OP 5 RPO-L2020 są spójne z zapisami dokumentów strategicznych. *Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020*, a więc dokument obowiązujący w momencie programowania *Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020*, w celu strategicznym 2: Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna zakłada budowę nowej i modernizację istniejącej infrastruktury komunikacyjnej (w celu poprawy bezpieczeństwa i minimalizacji uciążliwości dróg dla mieszkańców) oraz usprawnienie systemu transportu publicznego (w celu poprawy jakości obsługi komunikacyjnej ludności – zapewnienie odpowiedniego taboru i działań organizacyjnych, pozwalających na optymalizację istniejących i uruchomienie nowych

[5] *Roczne sprawozdanie z wdrażania w ramach celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia" za rok 2020*

połączeń komunikacyjnych)[6]. Także *Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030* wskazuje na konieczność kontynuacji działań na rzecz poprawy jakości transportu. Cel strategiczny 3: Integracja przestrzenna regionu, zakłada w ramach pierwszego celu operacyjnego modernizację oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego. W ramach celu planowany jest m.in. rozwój sieci dróg krajowych, budowa obwodnic miejscowości leżących w ciągach dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych, budowa nowych i przebudowa istniejących przepraw mostowych na rzekach województwa wraz z dojazdami, wzmocnienie i przywrócenie uzasadnionych społecznie i gospodarczo powiązań transportowych z sąsiednimi regionami, przebudowa i modernizacja dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozbudowa i modernizacja linii kolejowych wewnątrz województwa, elektryfikacja newralgicznych odcinków linii kolejowych, modernizacja taboru i infrastruktury kolejowej oraz dostosowanie liczby połączeń kolejowych do potrzeb mieszkańców[7].

Wszystkie projekty realizowane w ramach OP 5 wykazują także spójność z dokumentem krajowym, tj. *Strategią Rozwoju Polski Zachodniej 2020*. Cel szczegółowy I: Integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu zakłada m.in. budowę autostrad i dróg ekspresowych o znaczeniu ponadregionalnym oraz gruntowną modernizację istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej, co ma przyczynić się do poprawy dostępności ośrodków Polski Zachodniej oraz przyczynić się do wzmocnienia integracji przestrzennej makroregionu[8].

Także Regionalny Program Operacyjny dla województwa lubuskiego na lata 2007-2013 zakładał wsparcie w zakresie rozwoju infrastruktury w celu podniesienia konkurencyjności regionu. W ramach programu zaplanowano rozbudowę i podniesienie jakości infrastruktury transportu drogowego, co skutkować miało wyższą rentownością inwestycji, podniesieniem ilości obszarów atrakcyjnych dla inwestycji oraz zachętą do korzystania z transportu publicznego.

Warunkiem spełnienia warunkowości ex-ante dla Celu Tematycznego 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej, realizowanego w ramach RPO-L 2020 było opracowanie Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego (PRT WL).

7 czerwca 2016 roku program ten został przyjęty w drodze uchwały przez Zarząd Województwa Lubuskiego. Dokument został wysłany do KE, która potwierdziła jego poprawność, następnie wskazano, że region spełnił warunki ex-ante w kryterium celów tematycznych 7.1. i 7.2, a po konsultacjach został uznany za spełniający wymogi warunku

---

[6] *Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020, s.41-45.*
7 Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030, s.34-36.
[8] *Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020, s. 43.*

wstępnego. 29 września 2016 r. KE potwierdziła spełnienie warunków tematycznych celów 7.1 Transport oraz 7.2 Kolej. Dokument został aktualizowany w roku 2018.

Głównym celem Programu jest rozwój systemu transportowego regionu poprawiający dostępność komunikacyjną w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym na rzecz rozwoju gospodarczego, spójności terytorialnej i społecznej oraz poprawy bezpieczeństwa[9].

Cele horyzontalne:

1. Poprawa międzygałęziowej dostępności regionu;
2. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie w województwie lubuskim;
3. Minimalizacja skutków rozwoju sektora transportu na środowisko.

Program opisuje także cele dla transportu drogowego i kolejowego:

Transport drogowy:

- Zwiększenie wewnętrznej i zewnętrznej dostępności w transporcie drogowym.

Transport kolejowy:

- Wzmocnienie warunków do rozwoju osobowego transportu kolejowego;
- Wzmocnienie warunków do rozwoju towarowego transportu kolejowego.

PRT WL daje podstawy dla zrównoważonego rozwoju sektora transportu, uwzględniając przy tym wymagania i kwestie prawne, administracyjne, środowiskowe, społeczne oraz finansowe, pozwala także na ujednolicenie europejskiego obszaru transportu. Program pozwala na określenie deficytów systemu i pożądanych kierunków zmiany, umożliwiając wsparcie inwestycji transportowych ze środków UE w ramach RPO-L2020 – 5 Oś Priorytetowa – Transport[10].

[9] *Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego, s.104-110.*
[10] *Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego, s. 5.*

7. ANALIZA PODPISANYCH UMÓW O DOFINANSOWANIE

7.1. Podpisane umowy o dofinansowanie

Dotychczas w ramach OP 5 RPO-L2020 przeprowadzono 21 naborów, tj.:

- W zakresie Działania 5.1 przeprowadzono 18 naborów:
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P01/16;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P01/17;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P01/18;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P01/19;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P02/16;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P02/18;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P02/19;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P03/17;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P03/18;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P03/19;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P04/17;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P04/19;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P05/17;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P05/18;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P06/17;
  - RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P07/17;
  - RPLB.05.01.02-IZ.00-08-P01/16;
  - RPLB.05.01.03-IZ.00-08-P01/16;
- W zakresie Działania 5.2 przeprowadzono 3 nabory:
  - RPLB.05.02.00-IZ.00-08-P01/18;
  - RPLB.05.02.00-IZ.00-08-P02/18;
  - RPLB.05.02.00-IZ.00-08-P03/18.

W ramach przeprowadzonych naborów złożono łącznie 46 wniosków o dofinansowanie[11], ostatecznie podpisano 39 umów o dofinansowanie. Zakończono realizację 32 projektów. Liczbę umów podpisanych w ramach poszczególnych naborów przedstawia poniższa tabela.

Tabela 9. Liczba podpisanych umów o dofinansowanie w ramach poszczególnych naborów OP 5 RPO-L 2020

Numer naboru	Liczba podpisanych umów o dofinansowanie
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P01/16	6

[11] *Dotyczy wniosków poprawnych pod względem formalnym.*

Numer naboru	Liczba podpisanych umów o dofinansowanie
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P01/17	1
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P01/18	4
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P01/19	1
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P02/16	7
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P02/18	2
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P02/19	1
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P03/17	1
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P03/18	1
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P03/19	1
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P04/17	2
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P04/19	1
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P05/17	1
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P05/18	2
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P06/17	1
RPLB.05.01.01-IZ.00-08-P07/17	2
RPLB.05.01.02-IZ.00-08-P01/16	1
RPLB.05.01.03-IZ.00-08-P01/16	1
RPLB.05.02.00-IZ.00-08-P01/18	1
RPLB.05.02.00-IZ.00-08-P02/18	1
RPLB.05.02.00-IZ.00-08-P03/18	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Zamawiającego.

Poniższa tabela zawiera informacje na temat liczby i wartości umów o dofinansowanie w podziale na lata i Działania w ramach OP 5 RPO-L2020. Łączna wartość realizowanych projektów wyniosła 699 442 383,15 zł, zaś wartość dofinansowania w ramach podpisanych umów 549 849 805,95 zł.

Tabela 10. Liczba i wartość podpisanych umów o dofinansowanie w podziale na lata i działania w ramach OP 5 RPO-L2020

Rok podpisania umowy	Działanie	Liczba podpisanych umów	Wartość dofinansowania w ramach podpisanych umów (w PLN)	Wartość projektów ogółem
2016	5.1	15	144 699 594, 54	188 862 534,05
	5.2	0	0	0

Rok podpisania umowy	Działanie	Liczba podpisanych umów	Wartość dofinansowania w ramach podpisanych umów (w PLN)	Wartość projektów ogółem
2017	5.1	6	108 901 393,48	126 323 009,86
	5.2	0	0	0
2018	5.1	11	121 511 555,94	151 354 549,89
	5.2	3	130 579 408,29	180 448 831,54
2019	5.1	4	44 157 853,70	52 453 457,81
	5.2	0	0	0
Razem		39	549 849 805,95	699 442 383,15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Zamawiającego z bazy SL2014.

7.2. Typy beneficjentów

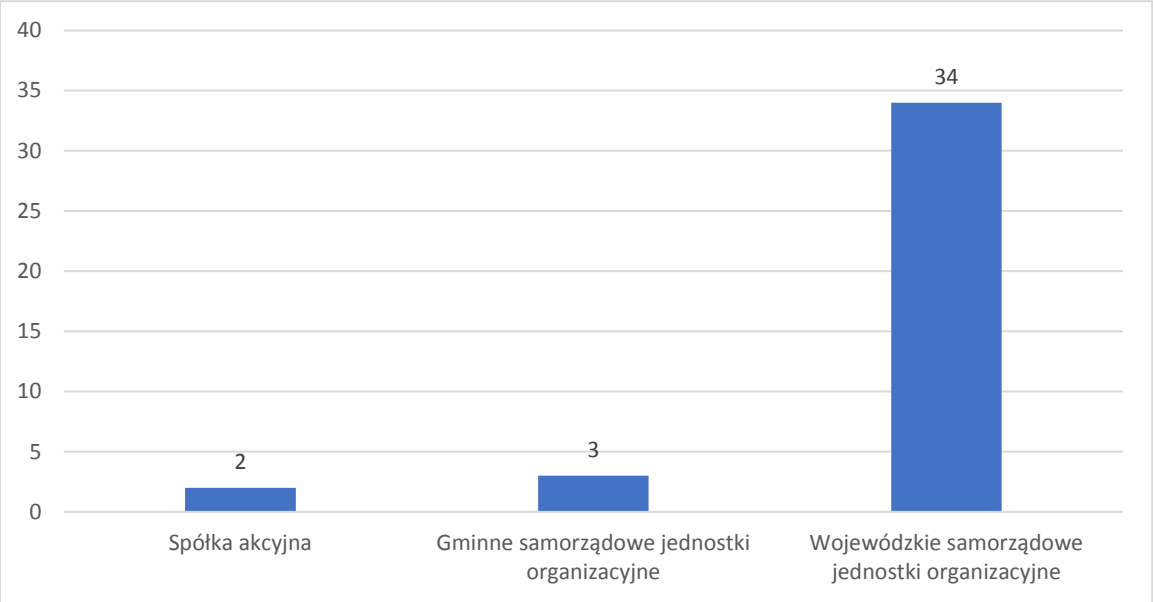
Projekty w ramach OP 5 RPO-L2020 w zdecydowanej większości realizowane były przez jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne, znacznie rzadziej zaś przez Skarb Państwa:

- JST lub samorządowe osoby prawne: 37 projektów;
- Skarb Państwa: 2 projekty.

Główną formą prawną beneficjenta była wojewódzka samorządowa jednostka organizacyjna (34 projekty). Gminne samorządowe jednostki organizacyjne realizowały 3 projekty, zaś spółka akcyjna 2 projekty[12].

[12] *Dane na podstawie informacji zawartych w SL2014.*

Wykres 1. Forma prawna beneficjentów realizujących projekty w ramach OP 5 RPO-L 2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych w SL2014.

7.3. Realizowane typy projektów i ich komplementarność

Zdecydowana większość projektów realizowana była w ramach Działania 5.1 i dotyczyła transportu drogowego. 19 projektów zakładało budowę lub rozbudowę istniejących dróg wojewódzkich, zaś kolejne 15 ich przebudowę i modernizację. W ramach tych działań podjęto się także budowy i przebudowy obwodnic oraz budowy i przebudowy obiektów mostowych. Oprócz tego, w ramach 2 projektów zaplanowano przebudowę innych, strategicznych ulic, mających wpływ na przepustowość i funkcjonowanie komunikacji publicznej.

W ramach Działania 5.2 zrealizowano 3 projekty. Jeden z nich zakładał modernizację linii kolejowej, kolejny przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dotyczących rewitalizacji linii kolejowej, zaś ostatni polegał na zakupie nowego taboru, mającego poprawić bezpieczeństwo i komfort podróżujących.

Tabela 11. Realizowane w ramach RPO-L2020 typy projektów

Typ projektu	Liczba projektów[13]
Działanie 5.1	
Budowa/rozbudowa dróg wojewódzkich	24
Przebudowa/modernizacja dróg wojewódzkich	15
Budowa obiektów mostowych	3

[13] *Liczba projektów nie sumuje się do 39 podpisanych umów, ponieważ w niektórych przypadkach w ramach jednego projektu realizowane były dwa typy działań.*

Typ projektu	Liczba projektów[13]
Modernizacja/ przebudowa obiektów mostowych	4
Budowa i przebudowa obwodnic	3
Przebudowa innych, strategicznych ulic	2
Działanie 5.2	
Zakup taboru	1
Rewitalizacja linii kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2
Przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dotyczącej rewitalizacji linii kolejowych	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Zamawiającego.

8. OPIS WYNIKÓW EWALUACJI

Niniejszy rozdział prezentuje wyniki przeprowadzonych badań i analiz. Struktura rozdziału podzielona została względem poszczególnych pytań badawczych, co zapewnia triangulację wykorzystanych metod i technik.

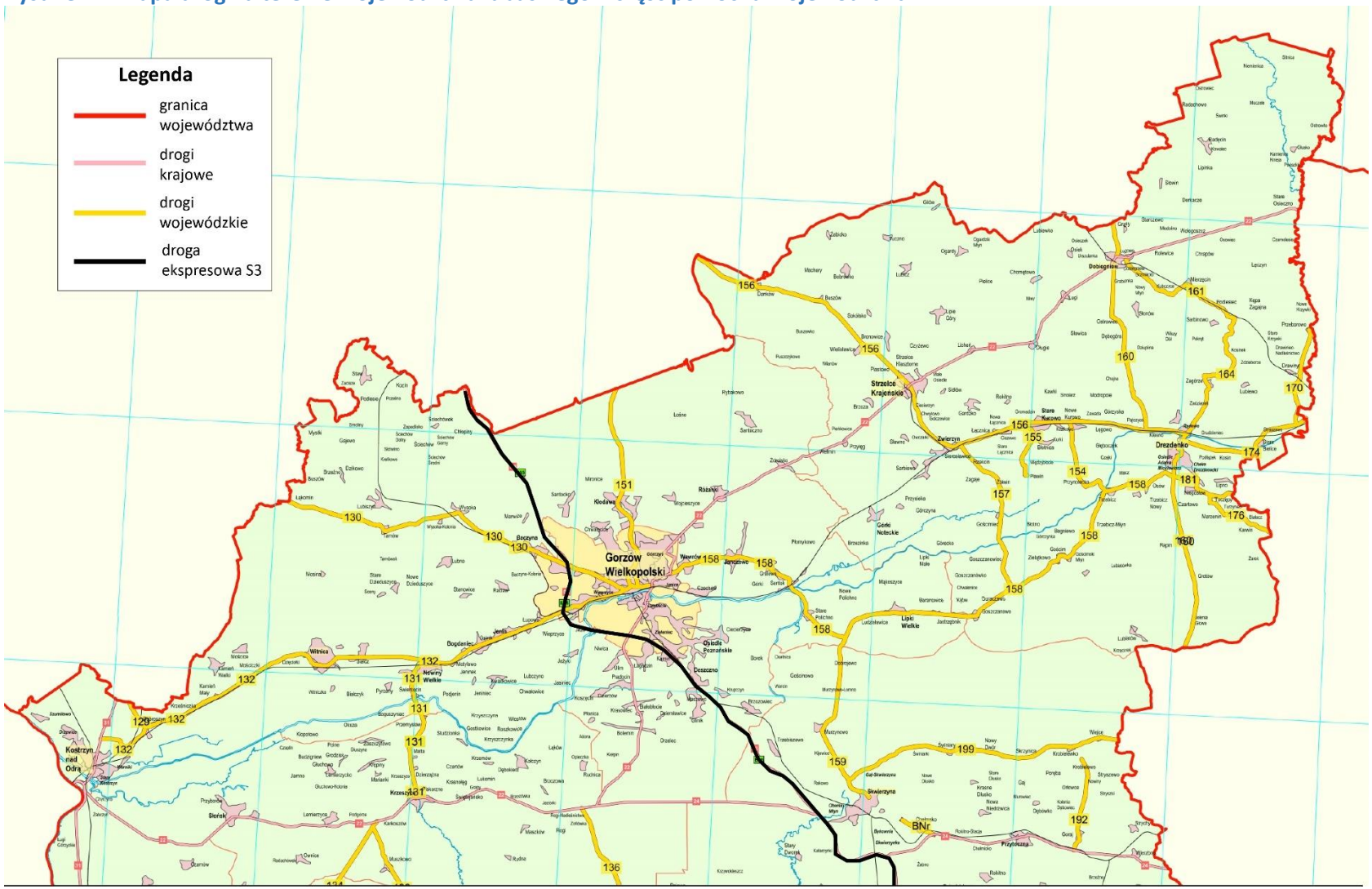
8.1. Wpływ projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 i 5.2 RPO-L2020 na poprawę dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz z sąsiadującymi województwami

Przez teren województwa lubuskiego przebiega:

- Autostrada A2;
- Droga ekspresowa S3;
- 10 dróg krajowych;
- 72 drogi wojewódzkie.

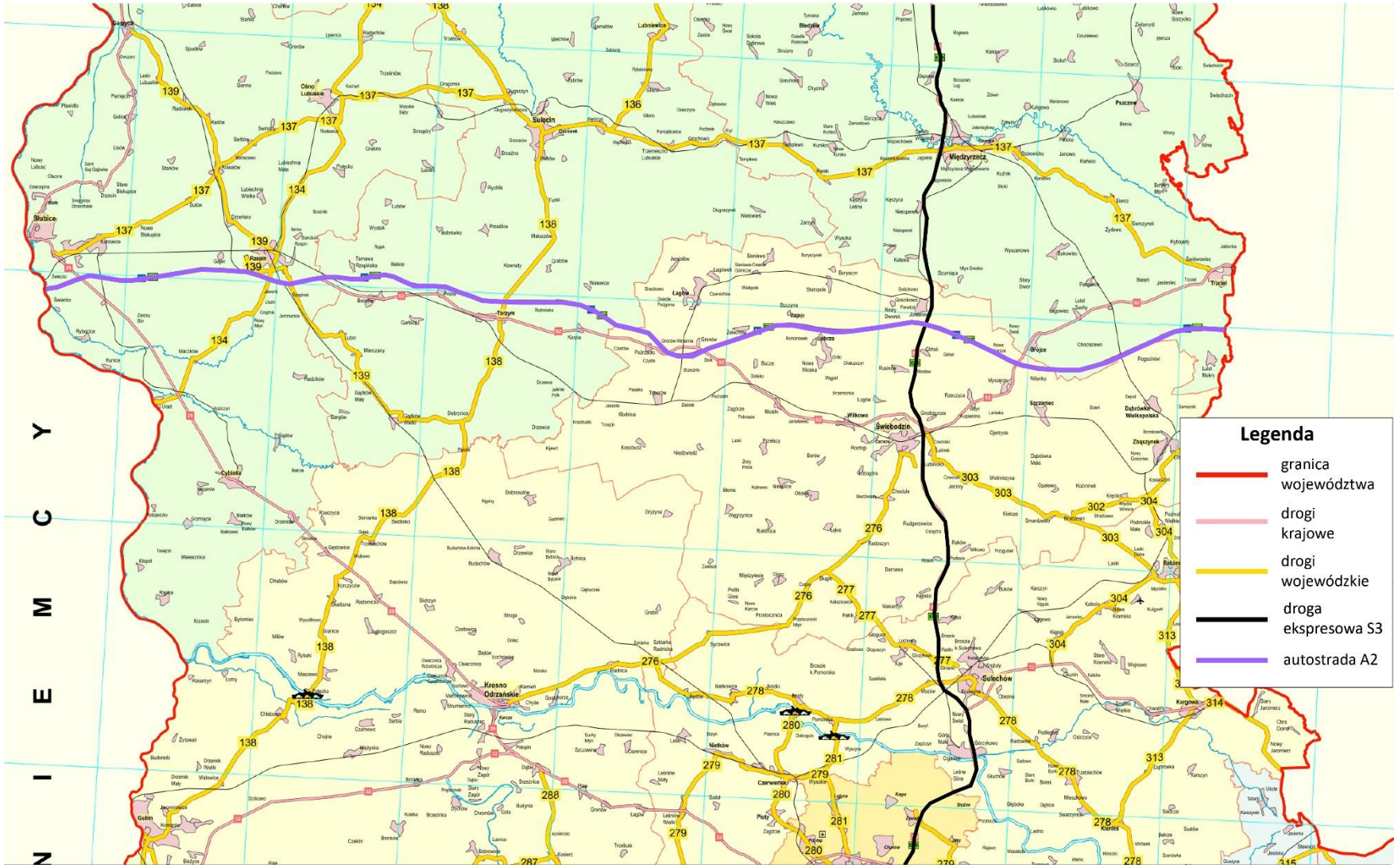
Rozkład dróg krajowych i wojewódzkich został przedstawiony na poniższych mapach:

Rysunek 2. Mapa dróg na terenie województwa lubuskiego – część północna województwa



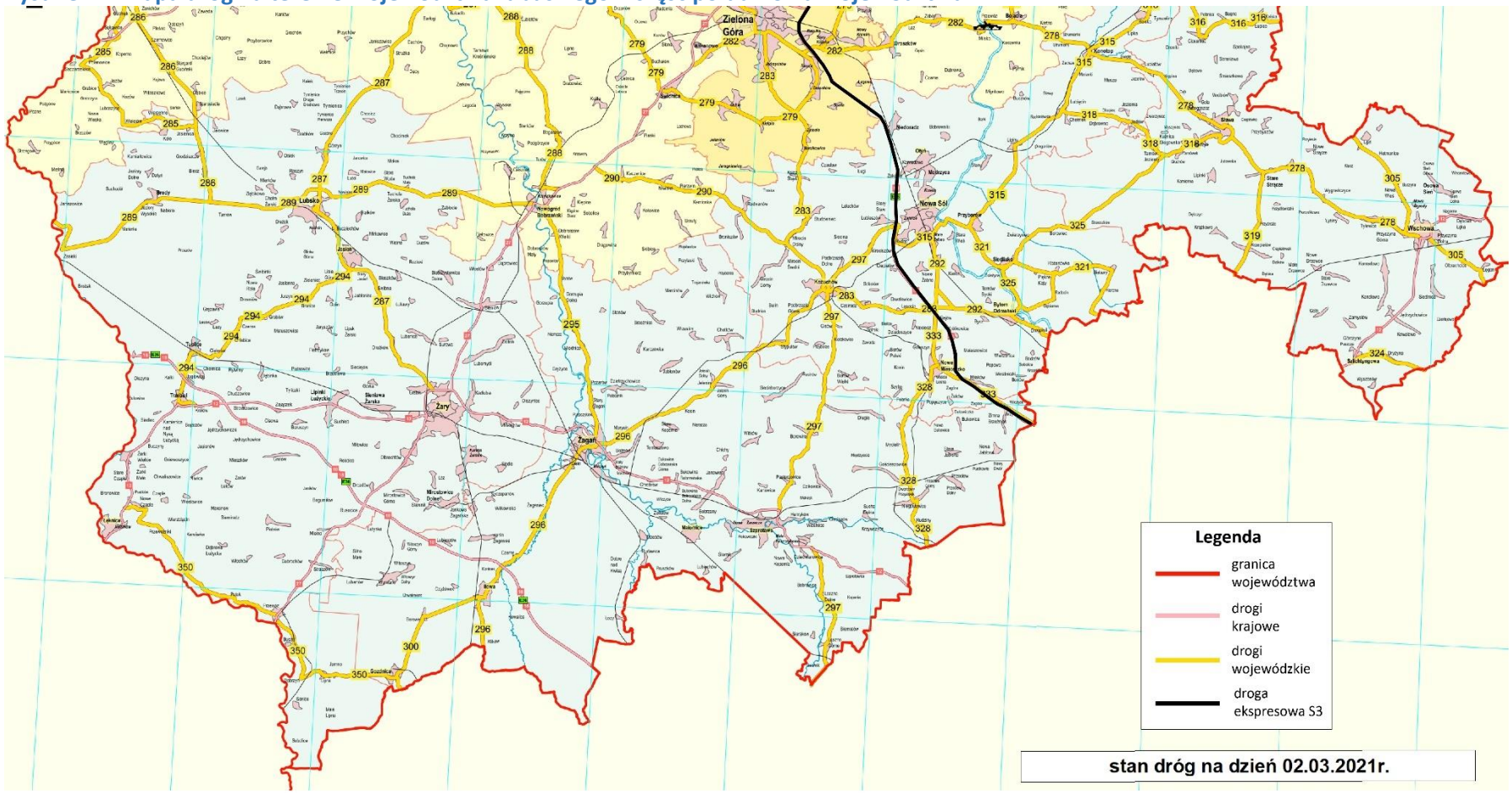
Źródło: Serwis Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, https://www.zdw.zgora.pl/PL/2/Siec_drog__wykaz_drog_i_mapa/ [dostęp: 01.10.2021]

Rysunek 3. Mapa dróg na terenie województwa lubuskiego – część środkowa województwa



Źródło: Serwis Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, https://www.zdw.zgora.pl/PL/2/Siec_drog__wykaz_drog_i_mapa/ [dostęp: 01.10.2021]

Rysunek 4. Mapa dróg na terenie województwa lubuskiego – część południowa województwa



Źródło: Serwis Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, https://www.zdw.zgora.pl/PL/2/Siec_drog__wykaz_drog_i_mapa/ [dostęp: 01.10.2021]

Żaden z realizowanych w ramach OP 5 projektów nie zakłada 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 Województwa Lubuskiego – wyjątek stanowią drogi znajdujące się w miastach na prawach powiatu, tj. w Gorzowie Wielkopolskim oraz Zielonej Górze. Instytucją realizującą projekty inwestycyjne jest Województwo Lubuskie – Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Położenie komunikacyjne województwa (granica państwa z Niemcami) wymaga skonkretyzowanych działań dotyczących jego usieciowienia, mających na celu połączenie go z transportowymi systemami Europy. Na dostępność zewnętrzną województwa największy wpływ ma usieciowienie województwa, powstawanie nowych dróg w miejscach strategicznych oraz stan, a przede wszystkim przepustowość dróg, które już istnieją. Badani wskazali, że aktualny stan dróg jest dalece niezadowalający i jeżeli chodzi o kwestie możliwości naprawy i poprawy – potrzeby są bardzo duże, a wiele kwestii wymagających interwencji związanych jest z brakiem wystarczających środków finansowych. Mimo wciąż istniejących dużych potrzeb, każde z działań, które zostały podjęte, przyczyniły się do poprawy zewnętrznej dostępności. Zmienia się przede wszystkim stan techniczny dróg, które są przebudowywane lub rozbudowywane w ramach projektów, a to ma bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego. Poprawa sprawności infrastruktury ma wpływ na podniesienie standardu połączeń drogowych, lepszą dostępność do najważniejszych ośrodków rozwoju, poprawę dostępności do autostrad i dróg ekspresowych, zwiększenie mobilności mieszkańców województwa, zwiększenie nośności dróg, skrócenie czasu przejazdu, poprawę bezpieczeństwa ruchu na drodze, zmniejszenie kosztów przewozu transportu samochodowego, ograniczenie negatywnego oddziaływania drogi na warunki życia mieszkańców i zasobów dóbr kultury, a także usprawnienie połączeń transportowych, służących intensyfikacji wymiany handlowej, stanowiących zachętę dla inwestorów i podnoszące atrakcyjność inwestycyjną regionu.

Zmienia się przede wszystkim to, że stan techniczny dróg, które są remontowane w ramach projektu zdecydowanie ulega poprawie, a co za tym idzie, kwestia bezpieczeństwa jest tutaj najważniejsza. W tym sensie, że przyczynia się do zmniejszenia liczby wypadków samochodowych, do jakości, skraca czas dotarcia do pracy, do szkoły, miasto się rozrasta i w związku z powyższym istnieje duże zapotrzebowanie na ciągi komunikacyjne i każdy z tych projektów, które są realizowane w swoim zakresie ma remont, przebudowę, rozbudowę. Co za tym idzie – umożliwia połączenie z różnych osiedli w jeden ciąg komunikacyjny i sprawne przemieszczanie się w bezpieczny sposób. W taki sposób dochodzi do poprawy zewnętrznej dostępności.

Źródło: Wywiad TDI z przedstawicielem instytucji odpowiedzialnej za zarządzanie, programowanie, wdrażanie, monitorowanie, kontrolę.

Zdaniem badanych, jednymi z najważniejszych projektów realizowanych w ramach OP 5, wpływających znacząco na poprawę dostępności wewnątrz regionu, są projekty dotyczące budowy mostów, w tym zwłaszcza niezakończony jeszcze projekt budowy mostu przez rzekę Odrę w Milsku[14]. Projekty związane z budową mostów są szczególnie ważne dlatego, że województwo podzielone jest przez rzekę na dwie części, co generuje problem ze sprawną komunikacją. Zapewnienie dojazdu drogowego niweluje konieczność wdrażania przeprawy promowej, która jest niepewna, a jej funkcjonowanie uzależnione jest od warunków pogodowych.

Dwa projekty realizowane były w formule ZIT i dotyczyły budowy i przebudowy dróg (ulicy Aglomeracyjnej oraz ulicy Kostrzyńskiej), znajdujących się wewnątrz miast wojewódzkich – Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego. Ich celem była poprawa dostępności transportowej miast, zmniejszenie zagęszczenia ruchu i zatorów, usuwanie wąskich gardeł, skrócenie czasu przejazdu oraz uzupełnienie brakujących połączeń, a także powiązanie MOF Zielona Góra oraz MOF Gorzów Wlkp. z siecią dróg krajowych i drogą ekspresową S3. Oba projekty zakładają także poprawę bezpieczeństwa, w tym także poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów poprzez przebudowę oraz remont zjazdów i chodników, budowę ścieżek rowerowych oraz ciągu pieszo-rowerowego, a także budowę oświetlenia.

Istnieją różnice między projektami realizowanymi w ramach ZIT i poza tą formułą. Projekty ZIT mają charakter lokalny o znaczeniu regionalnym, dotyczą konkretnego, stosunkowo niewielkiego obszaru. Nie oznacza to jednak, że są mniej ważne, gdyż ze względu na liczebność mieszkańców oraz ich zagęszczenie, znacząco wpływają na wewnętrzną dostępność komunikacyjną.

Realizowane w ramach Działania 5.2 inwestycje kolejowe pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk - II etap" oraz „Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski" są kluczowe dla organizacji połączeń pasażerskich i towarowych na trasach międzywojewódzkich w relacjach Zielona Góra – Poznań/Warszawa/Gdynia oraz Wrocław Szczecin, a także wojewódzkich: Zielona Góra – Gorzów Wielkopolski. Projekt dotyczący modernizacji linii kolejowej nr 358 ma wpływ na poprawę stanu technicznego infrastruktury i dostosowanie jej do prognozowanych wielkości przewozów pasażerskich i towarowych oraz na eliminację braków w wyposażeniu infrastruktury kolejowej, które obecnie uniemożliwiają jej wykorzystanie w należytym stopniu. Działania w ramach projektu (które zgodnie z harmonogramem mają zakończyć się w marcu 2022 r.) pozwolą na podniesienie standardu połączeń kolejowych na trasie Zbąszynek-Czerwieńsk, przyczyniając się tym samym do

[14] *Stan na dzień 01.10.2021 r.*

wzrostu dostępności komunikacyjnej oraz zwiększenia mobilności mieszkańców na tym odcinku.

Oprócz działań polegających na modernizacji linii kolejowej, w ramach Działania 5.2 prowadzona była inwestycja dotycząca zakupu taboru, mającego wpłynąć na zwiększenie liczby osób korzystających z transportu kolejowego w regionie oraz na podniesienie komfortu podróżowania, w szczególności osób z niepełnosprawnościami, czyniąc region znacznie bardziej dostępny zarówno dla mieszkańców, jak i turystów. Połączenie efektów obu projektów[15] pozwoli na zwiększenie częstotliwości przejazdów i skrócenie czasu podróży, co może wpłynąć na zwiększenie zainteresowania tą gałęzią transportu.

Inwestycje związane z transportem kolejowym są niezwykle kosztowne, stąd ich realizacja nie jest prosta i często dzielona jest na kilka etapów (w taki sposób podzielono na etapy realizację projektu związanego z modernizacją odcinka Zbąszynek – Czerwieńsk linii kolejowej nr 358 oraz projektu polegającego na rewitalizacji linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski). Z uwagi na fakt, iż projekt realizowany na linii kolejowej nr 203 zakładał w obecnej perspektywie jedynie przygotowanie dokumentacji projektowej, na wzrost przepustowości, skrócenie czasu przejazdu, a tym samym większą dostępność komunikacyjną wewnątrz regionu oraz z sąsiadującymi województwami wpływ miał projekt związany z modernizacją linii kolejowej nr 358 oraz projekt związany z zakupem nowoczesnego taboru kolejowego. Dalszy wzrost przepustowości i poprawa dostępności komunikacyjnej powinny być realizowane, zgodnie z demarkacją z poziomu krajowego, w przyszłej perspektywie finansowej 2021-2027. W celu zwiększenia dostępności zewnętrznej województwa, warto zwrócić uwagę, by planowane inwestycje uwzględniały różnice w taborze i zasilaniu go między różnymi województwami i krajami.

Podsumowanie: Badanie wykazało, że dzięki realizacji projektów drogowych na trasach o znaczeniu regionalnym (głównie drogach wojewódzkich), polegających na budowie nowych ciągów komunikacyjnych i przebudowie/rozbudowie tych już istniejących, znacząco poprawiła się dostępność wewnątrz regionu. Wzrosła przepustowość, co oznacza, że po tej samej drodze może poruszać się jednocześnie większa liczba pojazdów, a co za tym idzie, możliwe jest niwelowanie zatorów oraz tzw. wąskich gardeł. Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni modernizowanych dróg zapewnia właściwą dla prognozowanego obciążenia ruchem nośność. Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich łączących się z drogami ekspresowymi (głównie S3) oraz krajowymi miała także wpływ na poprawę dostępności komunikacyjnej z sąsiadującymi województwami.

Poprawa dostępności wewnątrz oraz na zewnątrz regionu nastąpi także dzięki realizacji projektów z zakresu transportu kolejowego, polegających na modernizacji linii kolejowej oraz zakupie nowoczesnych pojazdów kolejowych. Realizacja projektów w ramach

[15] *Po ukończeniu wszystkich realizowanych działań, tj. w roku 2022.*

Działania 5.2 pozwoli na zwiększenie częstotliwości przejazdów, skrócenie czasu podróży i podniesienie komfortu podróżowania, co może wpłynąć na zwiększenie zainteresowania tą gałęzią transportu.

8.2. Rozłożenie projektów infrastruktury drogowej w przestrzeni terytorialnej regionu

W ramach OP 5 RPO-L2020 możliwe jest realizowanie projektów w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. ZIT realizowane są w miastach wojewódzkich (Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra) i na obszarach powiązanych z nimi funkcjonalnie. Ze względu na brak ciągłości przestrzennej pomiędzy obszarami funkcjonalnymi obu ośrodków wojewódzkich, zostały określone dwa obszary funkcjonalne dla obydwu stolic województwa[16]:

- Miejski Obszar Funkcjonalny dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego: Gorzów Wielkopolski – rdzeń oraz gminy: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Santok;
- Miejski Obszar Funkcjonalny dla Miasta Zielona Góra: Zielona Góra – rdzeń oraz gminy: Czerwieńsk, Sulechów, Świdnica, Zabór.

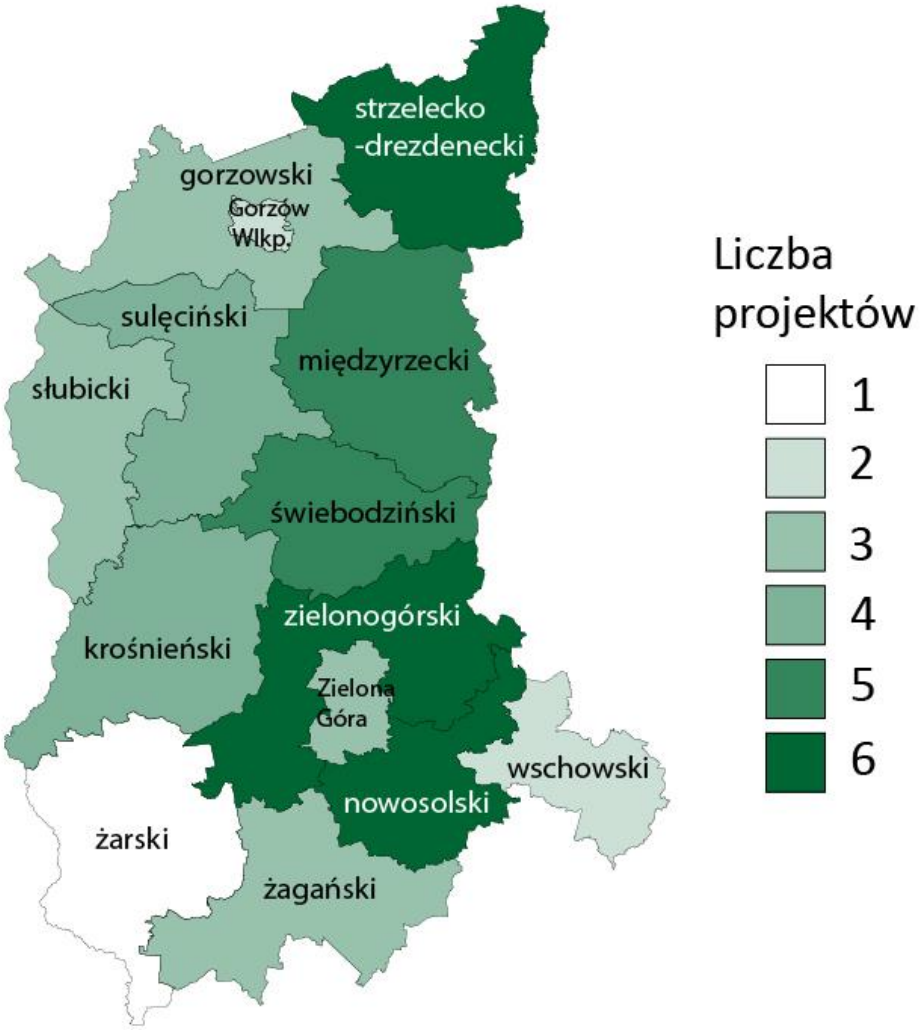
W ramach formuły ZIT realizowane były jedynie 2 projekty – jeden w ramach Poddziałania 5.1.2 Transport drogowy – ZIT Gorzów Wlkp. oraz jeden w ramach Poddziałania 5.1.3. Transport drogowy – ZIT Zielona Góra. Pozostałe 34 projekty w ramach Działania 5.1. realizowane były poza formułą ZIT.

Analiza umów o dofinansowanie wykazała, że zrealizowane projekty infrastruktury drogowej są dość równomiernie rozłożone na terenie całego województwa. Najwięcej projektów zrealizowano na terenie powiatów: nowosolskiego, zielonogórskiego, strzelecko-drezdeńskiego, świebodzińskiego oraz międzyrzeckiego. Większość projektów realizowana jest na obszarach wiejskich, przez które przebiegają drogi wojewódzkie.

Poniżej przedstawiono mapę z rozkładem projektów drogowych realizowanych na terenie województwa lubuskiego. Liczba projektów nie sumuje się do 36, gdyż kilka projektów realizowanych było na terenie dwóch powiatów. Z uwagi na ogólnowojewódzki charakter projektów kolejowych, nie zostały one przedstawione na mapie.

[16] *Serwis Regionalnego Programu Województwa Lubuskiego, https://rpo.lubuskie.pl/zintegrowane-inwestycje-terytorialne [dostęp: 15.09.2021].*

Rysunek 5. Liczba projektów drogowych realizowanych na terenie poszczególnych powiatów



Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela przedstawia podział realizowanych projektów ze względu na typ obszaru realizacji:

Tabela 12. Liczba podpisanych umów w podziale na typ obszaru

	2016	2017	2018[17]	2019	2020
Obszary wiejskie	9	5	8	4	0
Małe obszary miejskie	4	0	2	0	0
Duże obszary miejskie	2	1	1	0	0

[17] *W 2018 roku podpisano 14 umów o dofinansowanie, jednak 3 z nich dotyczyły transportu kolejowego, których realizacja zakładała albo zakup taboru i wykonanie dokumentacji projektowej (projekt bez konkretnej lokalizacji) albo modernizację linii na tak dużej odległości, że przebiega ona przez obszary różnego typu.*

	2016	2017	2018[17]	2019	2020
W tym ZIT	2	0	0	0	0
Łącznie	15	6	11	4	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SL2014.

O dostępności komunikacyjnej świadczy nie tylko liczba projektów realizowanych na terenie danego powiatu, ale także drogi dojazdowe do nich. W ocenie przedstawiciela Departamentu Infrastruktury i Komunikacji UMWL, realizowane projekty wpłynęły na poprawę połączeń dróg lokalnych i regionalnych z siecią autostrad i dróg ekspresowych. Podobna sytuacja charakteryzuje inwestycje związane z transportem kolejowym i ich integracją z pozostałymi gałęziami transportu, natomiast ze względu na koszt inwestycji i założenia dotyczące funkcjonowania transportu kolejowego, realizacja tego typu projektów jest znacznie utrudniona. Konieczne jest więc realizowanie inwestycji w sposób kompleksowy, poprzez jednoczesne finansowanie rozwoju linii kolejowych i dróg dojazdowych do stacji.

Nie można dojeżdżać do każdej miejscowości, ponieważ liczba pasażerów wygenerowanych nie przekłada się wprost na nakłady poniesione na realizację projektu. Kolej stanowi podstawowy element szkieletu transportu publicznego, który uzupełniony jest transportem drogowym, który dowozi do poszczególnych stacji kolejowych. Więc tutaj ta pewna synergia musi być zachowana, jedno bez drugiego nie może istnieć, bo do kolei się wszyscy nie dostaną nie korzystając z transportu drogowego, a z kolei transport kolejowy jest bardziej efektywny od drogowego w układzie dalekobieżnym.

Źródło: wywiad TDI z przedstawicielem instytucji odpowiedzialnej za zarządzanie, programowanie, wdrażanie, monitorowanie, kontrolę RPO-L2020.

Zdecydowana większość realizowanych w ramach OP 5 projektów dotyczy modernizacji istniejącej infrastruktury, jednak te dotyczące budowy nowych dróg, w tym obwodnic i mostów uzupełniają lukę w funkcjonującej sieci transportowej. Projekty te spełniają kryteria połączenia z siecią TEN-T, dojazdów do autostrad i dróg ekspresowych, co ma duży wpływ na równomierne rozmieszczenie infrastruktury transportowej. Dzięki realizacji projektów poprawiła się dostępność do dróg krajowych i międzynarodowych, a to zaś usprawnia powiązanie z regionami ościennymi w kraju, jak i zagranicą.

Należy jednak zaznaczyć, że potrzeby w zakresie rozwoju transportu, zarówno drogowego, jak i kolejowego, są znacznie większe, a realizowane w ramach OP 5 RPO-L2020 projekty nie pozwoliły na rozwiązanie wszystkich problemów w tym zakresie. Potrzeby modernizacyjne występują na obszarze wszystkich powiatów województwa lubuskiego. Listę najbardziej pilnych do realizacji inwestycji (drogowych i kolejowych) przedstawia

Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego[18], który stanowi podstawę realizacji działań w ramach OP 5.

Podsumowanie: Projekty infrastruktury drogowej realizowane były na terenie niemal całego województwa. Podczas wyboru projektów do realizacji kierowano się największymi potrzebami województwa. W ramach OP 5 RPO-L2020, oprócz modernizacji i przebudowy już istniejących ciągów komunikacyjnych, zrealizowano projekty dotyczące budowy dróg, w tym budowy obwodnic i mostów, przez co luka w funkcjonującej sieci transportowej została uzupełniona. Znacząco poprawiła się również przepustowość dróg. Mimo realizacji dotychczasowych projektów w ramach RPO-L2020, na terenie województwa wciąż występują potrzeby w zakresie transportu drogowego i kolejowego.

8.3. Komplementarność projektów realizowanych w ramach Działania 5.1, 5.2 RPO-L2020 z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania

Głównym celem Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 było stworzenie warunków wzrostu konkurencyjności województwa dzięki wykorzystaniu regionalnego potencjału endogenicznego oraz przeciwdziałaniu marginalizacji zagrożonych obszarów, w tym obszarów wiejskich, przy racjonalnym gospodarowaniu zasobami i dążeniu do zapewnienia większej spójności województwa[19].

Cel główny realizowany był poprzez pięć celów szczegółowych, będących jednocześnie priorytetami inwestycyjnymi:

- Priorytet I. Rozwój infrastruktury wzmacniającej konkurencyjność regionu;
- Priorytet II. Stymulowanie wzrostu inwestycji w przedsiębiorstwach i wzmocnienie potencjału innowacyjnego;
- Priorytet III. Ochrona i zarządzanie zasobami środowiska przyrodniczego;
- Priorytet IV. Rozwój i modernizacja infrastruktury społecznej;
- Priorytet V. Rozwój i modernizacja infrastruktury turystycznej i kulturowej.

Działania związane z transportem realizowane były w ramach I osi priorytetowej.

W perspektywie finansowej 2007-2013, w ramach OP 1 zrealizowano 96 projektów związanych z transportem (przy założonej liczbie 12 projektów):

- 81 projektów dotyczyło dróg regionalnych lub lokalnych;
- 3 projekty dotyczyły transportu miejskiego;
- 4 projekty dotyczyły kolei (w tym jeden taboru kolejowego);

[18] *Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego, s.167-188.*
[19] Lubuski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013.

- 8 projektów dotyczyło portów lotniczych.

Zbudowano 31,94 km nowych dróg, z czego 12,30 km znajduje się na terenach wiejskich. Dodatkowo, zrekonstruowano 171,27 km dróg i 163,63 km linii kolejowych. Zakupiono 4 sztuki taboru. Realizacja projektów pozwoliła na oszczędność czasu na nowych i zrekonstruowanych drogach i liniach kolejowych w przewozach pasażerskich i towarowych. Dzięki realizacji projektów udostępniono także 593,68 ha terenów inwestycyjnych, co spowodowało wzrost atrakcyjności inwestycyjnej regionu. Wszystkie wskaźniki produktu przekroczyły szacowane wartości docelowe.

Dofinansowanie wszystkich projektów realizowanych w ramach OP 1 wyniosło 595 913 445,96 zł.

W ramach OP 1 LRPO 2007-2013 udało się osiągnąć założone wartości docelowe wskaźników produktu, zaś w przypadku dwóch wskaźników (*liczba projektów z obszaru infrastruktury transportowej* oraz *długość zrekonstruowanych dróg, w tym: na obszarach wiejskich*) wartość docelowa została przekroczona kilkukrotnie (odpowiednio 800% i 1098,30%). Przedstawione wartości zostały oparte na danych dotyczących projektów zakończonych, czyli takich, dla których złożono wniosek o płatność końcową w danym roku, stąd dane podawane są od roku 2009, tj. od roku, w którym ukończono pierwsze projekty w ramach OP 1.

Tabela 13. Wskaźniki produktu OP 1 Lubuskiego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013

Wskaźniki produktu		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Ogółem	Wartość docelowa	%
1 Liczba projektów z obszaru infrastruktury transportowej	szt.	8	23	36	52	61	74	87	96	12	800
2 Długość nowych dróg, w tym:	km	0,26	5,30	6,20	9,91	17,87	28,47	31,22	31,94	20,00	159,70
2.1 Długość nowych dróg, w tym: na obszarach wiejskich	km	0,00	5,30	5,30	5,30	9,97	9,97	12,30	12,30	10,00	123,00
3 Długość zrekonstruowanych dróg, w tym:	km	31,38	70,71	83,14	105,14	110,79	141,01	159,47	171,27	80,00	214,09
3.1 Długość zrekonstruowanych dróg, w tym: na obszarach wiejskich	km	6,98	39,72	44,38	62,90	63,90	91,70	104,59	109,83	10,00	1 098,30
4 Liczba kilometrów zrekonstruowanych linii kolejowych	km	0,00	0,00	73,88	119,33	119,33	119,33	119,33	163,63	160,63	102,27
5 Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego	szt.	0	0	0	0	0	4	4	4	3	133,33

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych od Zamawiającego.

Podobnie jak w obecnej perspektywie finansowej, beneficjentami zdecydowanej większości projektów z obszaru transportu drogowego i kolejowego (82) były jednostki samorządu terytorialnego:

- W przypadku 47 projektów było to województwo;
- W przypadku 35 projektów był to powiat lub gmina.

Trzy spośród czterech projektów związanych z transportem kolejowym (modernizacją linii kolejowej oraz zakupem taboru kolejowego) realizowane były przez PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna.

Projekty drogowe realizowane w poprzedniej oraz obecnej perspektywie finansowej dotyczą często modernizacji tych samych ciągów drogowych na różnych odcinkach. Projekty realizowane w ramach RPO-L2020 stanowią kontynuację i uzupełnienie projektów realizowanych w latach 2007-2013, bazując na modernizacji i przebudowie kolejnych odcinków tras. Są to m.in.:

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 278;
- Przebudowa skrzyżowania w ciągu drogi wojewódzkiej nr 139 w miejscowości Rzepin oraz budowa obwodnicy w ciągu tej drogi;
- Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 134, stanowiącej dojazd do autostrady A2;
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 297 w miejscowościach Leszno Dolne oraz Wrociszów;
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 295, która stanowi dojazd do autostrady A4;
- Budowa obwodnicy miasta Drezdenko – realizacja I i II etapu prac;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 130 stanowiącej dojazd do drogi ekspresowej S3;
- Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 296.

Komplementarne są wobec siebie także wszystkie projekty kolejowe:

- Zarówno w poprzedniej, jak i w obecnej perspektywie finansowej realizowane są działania z zakresu zakupu taboru kolejowego, które mają na celu uzupełnienie braków w tym zakresie oraz modernizację przestarzałego taboru wykorzystywanego w przejazdach na terenie województwa lubuskiego;
- Kontynuowana jest modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek-Gubin na odcinku Zbąszynek-Czerwieńsk – projekt realizowany w perspektywie 2014-2020 stanowi drugi etap działań realizowanych w perspektywie 2007-2013;
- Kontynuowana jest modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew-Kostrzyn. W perspektywie 2007-2013 realizowane były prace na odcinku Krzyż-Kostrzyn, zaś w perspektywie 2014-2020, z uwagi na bardzo wysokie koszty realizacji, przygotowana

została jedynie dokumentacja przedprojektowa i projektowa modernizacji linii kolejowej na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski.

Projekty realizowane w ramach RPO-L2020 są także komplementarne z projektami realizowanymi w ramach innych programów krajowych, głównie POIiŚ. Wśród projektów komplementarnych wyróżnić można m.in.:

- *System Zrównoważonego Transportu Miejskiego w Gorzowie* komplementarny z projektem *Przebudowa ul. Kostrzyńskiej;*
- *Przebudowa Trasy Północnej w Zielonej Górze w ciągu drogi krajowej nr 32* komplementarny z projektem *Przebudowa ul. Kostrzyńskiej;*
- *Budowa drogi ekspresowej S3, odcinek Gorzów Wlkp. - Nowa Sól, na odcinku Gorzów Wlkp. – Sulechów* komplementarny z projektem *Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Sulechów – Konotop;*
- *Budowa drogi ekspresowej S3 odcinek Szczecin - Gorzów Wlkp.* komplementarny z projektem *Przebudowa drogi woj. nr 130 (dojazd do drogi S3, węzeł Marwice).*

[…] na pewno tą komplementarność widać […] zarówno, jeśli chodzi o projekty realizowane w poprzedniej perspektywie w ramach RPO, ale widać również względem projektów realizowanych czy w poprzedniej czy w tej perspektywie z innych programów, chociażby z programów centralnych.

Źródło: wywiad TDI z ekspertem oceniającym wnioski o dofinansowanie.

Należy także dodać, że oprócz tak oczywistej komplementarności, która dotyczy kontynuacji działań na konkretnych ciągach drogowych i liniach kolejowych, zachodzi także komplementarność pojmowana szerzej, jako działania synergiczne, posiadające wspólny cel, w wyniku których zachodzi poprawa jakości dróg, a tym samym lepsze skomunikowanie i większe bezpieczeństwo.

Podsumowanie: Należy uznać, że zachodzi bardzo duża komplementarność między projektami realizowanymi w poprzedniej i obecnej perspektywie finansowej. Część projektów w ramach RPO-L2020 stanowi kontynuację działań realizowanych w ramach LRPO 2007-2013, ich rozwinięcie lub uzupełnienie. Projekty realizowane w obu perspektywach skupiają się na transporcie drogowym oraz kolejowym, tj. głównych, a zarazem wymagających największego wsparcia, rodzajach transportu na terenie województwa lubuskiego.

8.4. Poziom komplementarności względem siebie projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 RPO-L2020

Budowa i rozbudowa dróg wojewódzkich w różnych częściach województwa lubuskiego wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej i atrakcyjność inwestycyjną regionu.

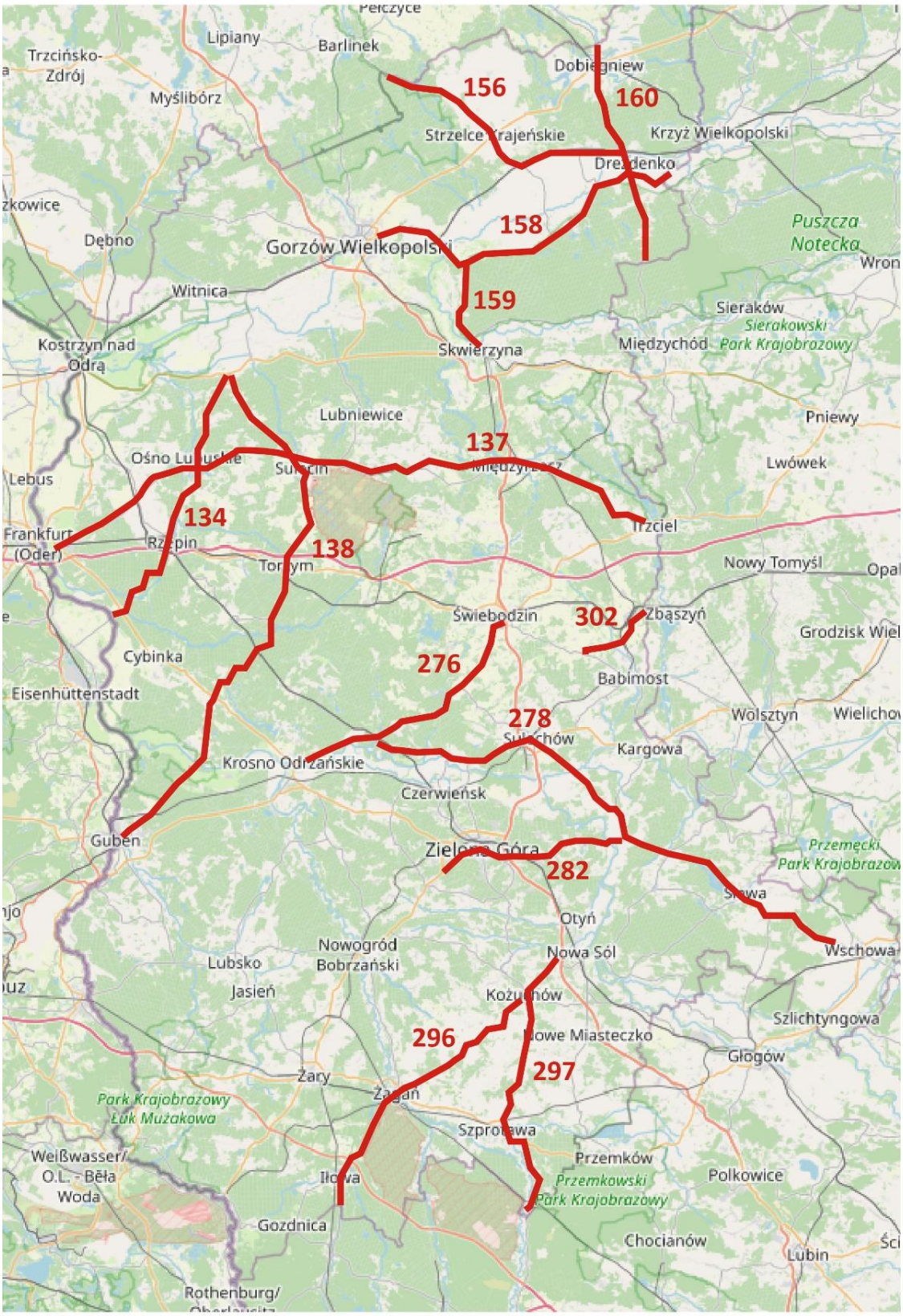
Budowane i rozbudowywane drogi wojewódzkie ułatwiają dostęp do autostrad i dróg ekspresowych, poprawiają także dostępność do sieci TEN-T. Realizowanie projektów w różnych powiatach wpływa zarówno na poprawę skomunikowania wewnątrz powiatów, jak i połączenia między powiatami.

Komplementarność zachodzi także między konkretnymi projektami. Część projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 dotyczy przebudowy tej samej drogi na różnych odcinkach – dzieje się tak w przypadku dróg wojewódzkich:

- nr 276 (przebudowa drogi realizowana w ramach 4 projektów);
- nr 159 (przebudowa drogi realizowana w ramach 3 projektów);
- nr 138 (przebudowa drogi realizowana w ramach 3 projektów);
- nr 297 (przebudowa drogi realizowana w ramach 3 projektów);
- nr 158 (przebudowa drogi realizowana w ramach 2 projektów);
- nr 296 (przebudowa drogi realizowana w ramach 2 projektów);
- nr 134 (przebudowa drogi realizowana w ramach 2 projektów);
- nr 278 (przebudowa drogi realizowana w ramach 2 projektów);
- nr 137 (przebudowa drogi realizowana w ramach 2 projektów);
- nr 160 (przebudowa drogi realizowana w ramach 2 projektów);
- nr 156 (przebudowa drogi realizowana w ramach 2 projektów);
- nr 302 (przebudowa drogi realizowana w ramach 2 projektów);
- nr 282 (przebudowa drogi realizowana w ramach 2 projektów - działanie rozłożone na dwa etapy).

Na poniższej mapie zaznaczono drogi wojewódzkie, na których realizowany jest więcej niż jeden projekt.

Rysunek 6. Drogi wojewódzkie, na których realizowany jest więcej niż jeden projekt w ramach Działania 5.1 RPO-L2020



Źródło: Opracowanie własne.

Należy także wskazać, iż między projektami zachodzi wcześniej wspomniana, szerzej pojmowana komplementarność - wspólny cel, w postaci poprawy jakości dróg, przepustowości, likwidacji wąskich gardeł oraz poprawy bezpieczeństwa.

Komplementarność projektów związanych z infrastrukturą kolejową polega na rozbudowie linii kolejowej na terenie województwa, a tym samym wpływa na usprawnienie komunikacji i zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich. Dodatkowo, zakup nowego taboru poprawia bezpieczeństwo i komfort podróżowania, co wpływa na całościową poprawę podróżowania tym środkiem transportu.

Widoczna jest także komplementarność projektów między Działaniami 5.1 oraz 5.2. Dzięki nabyciu nowego taboru, rozbudowie linii kolejowych oraz dróg wojewódzkich poprawiła się mobilność mieszkańców i korzystanie z kilku środków transportu.

Podsumowanie: Projekty realizowane w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 są komplementarne względem siebie. Realizują działania na różnych odcinkach tych samych dróg wojewódzkich, poprawiając ich przepustowość i bezpieczeństwo oraz likwidując wąskie gardła.

8.5. Ocena użyteczności udzielonego wsparcia w odniesieniu do wyzwań społeczno-ekonomicznych

Jak wskazuje *Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030*, do wyzwań społecznych województwa należy[20]:

- Przeciwdziałanie niekorzystnym trendom demograficznym:
  - Zwiększenie dzietności;
  - Rozwój polityki młodzieżowej;
  - Aktywizacja osób starszych;
  - Przeciwdziałanie emigracji z regionu;
  - Efektywna polityka imigracyjna.
- Wysokiej jakości usługi publiczne i włączenie społeczne:
  - Kreowanie atrakcyjnej oferty kształcenia;
  - Wzmocnienie e-edukacji;
  - Wzrost dostępności do wychowania przedszkolnego i opieki nad najmłodszymi;
  - Integracja społeczna osób wykluczonych;
  - Rozwój infrastruktury społecznej;
  - Wzmocnienie sektora ekonomii społecznej;
  - Dostosowanie opieki zdrowotnej i usług medycznych do potrzeb seniorów;

[20] *Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030, s. 8-9.*

  - Przeciwdziałanie chorobom cywilizacyjnym;
  - Rozwój infrastruktury i usług kulturalnych;
  - Rozwój infrastruktury i oferty sportowo-rekreacyjnej;
  - Wdrożenie działań niwelujących negatywne skutki sytuacji kryzysowych.
- Aktywni mieszkańcy:
  - Wzmocnienie kapitału społecznego;
  - Rozwój działalności organizacji pozarządowych;
  - Kreowanie silnych więzi wspólnoty regionalnej;
  - Budowanie zaufania mieszkańców do instytucji publicznych.

Ludność województwa (niewiele ponad 1 mln osób) rozproszona jest na znacznej powierzchni, co utrudnia docieranie do mieszkańców z ofertą medyczną, kulturalną, rekreacyjną czy edukacyjną. Z drugiej strony województwo jest korzystnie położone przy granicy z Niemcami, najsilniejszym gospodarczo państwem UE, co stanowi duży potencjał gospodarczy. Dodatkowo, w ostatnich latach zarówno w województwie lubuskim, jak i na terenie całego kraju, obserwowana jest dobra koniunktura gospodarcza i bardzo duży spadek bezrobocia, problemem jest jednak niewielkie zróżnicowanie i mała atrakcyjność miejsc pracy. W ostatnich latach w lubuskiej gospodarce wzrosła także rola przemysłu (głównie przemysłu motoryzacyjnego, drzewnego, spożywczego i papierniczego)[21].

Do wyzwań gospodarczych województwa lubuskiego należy[22]:

- Budowa gospodarki opartej na wiedzy i innowacji oraz rozwój regionalnych specjalizacji:
  - Rozwój innowacyjności w obrębie regionalnych inteligentnych specjalizacji;
  - Rozwój usług proinnowacyjnych;
  - Sieciowanie współpracy między sektorem B+R a biznesem;
  - Wsparcie sektora akademickiego;
  - Internacjonalizacja podmiotów gospodarczych, w tym klastrów, IOB, placówek badawczo-rozwojowych;
  - Rozwój kształcenia odpowiadającego potrzebom rynku pracy;
  - Zwiększenie uczestnictwa w kształceniu ustawicznym;
  - Podniesienie jakości i atrakcyjności szkolnictwa zawodowego;
  - Poprawa zasobu miejsc pracy i zwiększenie aktywności zawodowej, zapewnienie wykwalifikowanych kadr;
  - Rozbudowa infrastruktury turystycznej;
  - Rozwój gospodarstw ekologicznych;
  - Rozwój lokalnych rynków wysokiej jakości żywności.
- Zielona gospodarka i zrównoważony rozwój zasobami naturalnymi:

[21] *Tamże, s. 8-9.*
[22] *Tamże, s. 9-14.*

- Promowanie i wprowadzanie gospodarki obiegu zamkniętego;
- Przejście na gospodarkę niskoemisyjną;
- Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i innych pyłów i gazów;
- Większa efektywność wykorzystania energii;
- Wykorzystanie OZE;
- Rozwój zrównoważonej konsumpcji i produkcji;
- Promowanie nowoczesnych i inteligentnych rozwiązań technologicznych przyjaznych środowisku;
- Efektywne gospodarowanie wodą i odpadami przemysłowymi;
- Rozwój turystyki pakietowej.

Efekty osiągnięte dzięki realizacji projektów w ramach OP 5 nie wpływają bezpośrednio na sferę społeczno-gospodarczą, są z nią jednak powiązane. Użyteczność udzielonego wsparcia, rozumiana jako całość rzeczywistych efektów wywołanych przez interwencję (dotyczy to zarówno efektów planowanych, jak i tych nieplanowanych, tzw. ubocznych), oceniana jest dobrze.

Najważniejszym efektem realizowanych projektów jest poprawa dostępności komunikacyjnej regionu, co jest szczególnie ważne wobec dużego rozproszenia ludności. Mieszkańcy mogą łatwiej przemieszczać się po terenie województwa, poprawie uległa przepustowość, skrócił się także czas przejazdu. Dzięki takim działaniom mieszkańcy mogą łatwiej i w bardziej komfortowych warunkach dotrzeć do pracy, szkoły, ośrodków medycznych czy kulturalnych. Poprawa dostępności województwa przekłada się także na wzrost atrakcyjności turystycznej regionu – czas oraz komfort przejazdu dla wielu turystów stanowi istotny czynnik podczas podejmowania decyzji o kierunku wyjazdu.

Rozbudowa i modernizacja dróg i kolei wpływa także na atrakcyjność inwestycyjną regionu. Zapewnienie dogodnego dojazdu do oddalonych od miejsc zamieszkania stref przemysłowych, w tym szczególnie Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (m.in. SAG lubuskiego trójmiasta, Lubuski Park Naukowo-Technologiczny), stanowi zachętę dla potencjalnych inwestorów, także tych działających w branży inteligentnych specjalizacji regionu. Połączenie przedsiębiorstw z kluczowymi drogami województwa (drogi ekspresowe, krajowe i autostrada) pozwala nie tylko na ułatwienie działań logistycznych, ale stanowi także zachętę dla potencjalnych pracowników, dla których odległość, ale także czas i łatwość dojazdu do miejsca pracy, mają ogromne znaczenie. Rozbudowa sieci transportowej stanowi także zachętę dla przedsiębiorstw zagranicznych, w szczególności z terenu Niemiec, do nawiązywania kontaktów gospodarczych i wymiany towarów.

Powstanie nowych, innowacyjnych przedsiębiorstw na terenie województwa oraz łatwy do nich dostęp, przy jednoczesnym zwiększeniu dostępności do ośrodków społecznych, medycznych czy kulturalnych może stanowić ogromną zachętę dla młodych osób do rezygnacji z planów migracyjnych na rzecz pozostania w regionie.

Podsumowanie: Realizacja projektów w ramach OP 5 RPO-L2020 pośrednio wpływa na sferę społeczno-ekonomiczną województwa lubuskiego, ponieważ przyczynia się do poprawy przepustowości i skrócenia czasu przejazdu, co przekłada się na większą mobilność mieszkańców, mogących realizować się w pracy, szkole czy uczestnictwie w kulturze i turystyce regionalnej/lokalnej. Budowa nowych oraz rozbudowa i poprawa jakości dotychczasowych połączeń drogowych i kolejowych pozytywnie wpływa także na atrakcyjność inwestycyjną województwa.

8.6. Wpływ inwestycji drogowych na poprawę bezpieczeństwa, łagodzenie kongestii, likwidację „wąskich gardeł" na sieci drogowej oraz stopień przyczyniania się do integracji systemu transportu

Analiza danych wskazała, że w latach 2014-2019[23] spadła liczba wypadków drogowych na terenie województwa lubuskiego (spadek o 57 względem roku 2014), choć liczba ta na przestrzeni lat wahała się. Wśród powiatów, najwięcej wypadków w roku 2019 odnotowano na obszarze powiatów świebodzińskiego (69), żarskiego (66), nowosolskiego (64) oraz miasta Zielona Góra (64).

Na przestrzeni lat wahała się także liczba ofiar śmiertelnych (w 2014 roku było to 81 osób, w roku 2016 113 osób, zaś w roku 2019 92 osoby).

Tabela 14. Liczba wypadków drogowych ogółem na terenie województwa lubuskiego w podziale na powiaty

Nazwa	2014	2015	2016	2017	2018	2019
LUBUSKIE	717	639	684	682	663	660
Powiat gorzowski	52	29	43	44	39	44
Powiat krośnieński	32	25	47	29	26	47
Powiat międzyrzecki	62	48	59	59	57	55
Powiat nowosolski	50	56	52	53	75	64
Powiat słubicki	42	40	39	40	44	44
Powiat strzelecko-drezdenecki	31	37	43	42	41	37
Powiat sulęciński	44	37	34	30	29	31
Powiat świebodziński	39	30	52	65	51	69
Powiat zielonogórski	93	65	53	48	50	52
Powiat żagański	54	43	49	52	60	35

[23] *Brak danych za rok 2020.*

Nazwa	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Powiat żarski	70	67	50	54	70	66
Powiat wschowski	10	17	18	16	20	13
Powiat m. Gorzów Wielkopolski	66	51	63	56	47	39
Powiat m. Zielona Góra	72	94	82	94	54	64

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Zły stan nawierzchni oraz zatłoczenie na drogach zwiększa ryzyko wypadków i kolizji. Przebudowa i modernizacja, a także powstanie nowych dróg na terenie województwa pozwoliły na zwiększenie przepustowości, a tym samym likwidację wielu wąskich gardeł. Dostosowano parametry drogi do standardu ruchu ciężarowego, w tym do ruchu tirów. Poprawiono stan techniczny dróg, które mają w obecnym stanie lepsze parametry techniczne. Na poprawę bezpieczeństwa wpływ miały także projekty zakładające przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań, zamieniając je w bezkolizyjne skrzyżowania typu rondo, odwodnienie dróg, tworzenie zatok autobusowych, modernizacja chodników oraz zwiększenie szerokości jezdni. Realizacja projektów z zakresu transportu drogowego pozwoliła na poprawę bezpieczeństwa zarówno osób poruszających się samochodami, jak i bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

[…] poza oczywistym efektem przekazania do użytkowania nowej, sprawnej drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą – ścieżkami rowerowymi, wpłynęła też na poprawę poziomu bezpieczeństwa transportowego, na odciążenie innych arterii w obrębie miasta wojewódzkiego, na poprawienie połączeń między różnymi częściami miasta.

Źródło: Wywiad TDI z przedstawicielem ZIT.

Dzięki realizacji projektów wzrosło także bezpieczeństwo w transporcie kolejowym. Zmodernizowana linia kolejowa została wyposażona w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym, odnowiona została także infrastruktura pasażerska. Nowe pojazdy kolejowe posiadają wszelkie dostępne urządzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, są także dostosowane do potrzeb pasażerów, w tym szczególnie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, co wpływa na wzrost bezpieczeństwa poruszania się tym środkiem transportu.

Modernizacja, a przede wszystkim budowa nowych dróg ułatwiła dojazd do kluczowych dróg województwa oraz dróg lokalnych, dzięki czemu możliwe jest łączenie różnych środków transportu, np. dojazd własnym samochodem do węzła przesiadkowego, a następnie podróż komunikacją publiczną, np. autobusem czy pociągiem. Modernizacja linii kolejowej oraz zakup nowego taboru spowodowały częściowe przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy. Krótszy czas przejazdu oraz komfortowe warunki podróżowania

sprawiają, że mieszkańcy chętniej decydują się na podróżowanie pociągami niż własnym samochodem lub komunikacją autobusową.

Przy każdym projektowanym węźle przesiadkowym organizowanym z udziałem transportu kolejowego i drogowego powinien funkcjonować system „Park & Ride" oraz „Bike & Ride", co wymaga współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego. Dzięki temu podróżny będzie miał możliwość pozostawienia indywidualnego środka transportu i kontynuowania podróży transportem zbiorowym.

Podsumowanie: Realizowane projekty drogowe wpływają na poprawę bezpieczeństwa na drogach dzięki wymianie nawierzchni, zwiększeniu szerokości, a tym samym przepustowości, odwodnieniu dróg, modernizacji chodników, a także przebudowie niebezpiecznych skrzyżowań i odcinków dróg. Budowa nowych oraz rozbudowa, przebudowa i modernizacja istniejących ciągów komunikacyjnych pozwoliła także na likwidację wąskich gardeł oraz skrócenie czasu przejazdu. Mimo iż projekty realizowane w ramach OP 5 RPO-L2020 wpłynęły na integrację transportu drogowego i kolejowego, wciąż potrzebne są w tym zakresie kolejne działania. Konieczne jest także podjęcie działań w celu poprawy integracji między transportem drogowym i kolejowym, a pozostałymi gałęziami transportu (np. lotniczym).

8.7. Wpływ realizowanych w ramach Programu inwestycji na oddziaływanie transportu na środowisko oraz rozwój społeczno-gospodarczy

Rozwiązania transportowe, w tym budowa dróg, mają długoterminowy istotny wpływ na zmiany zachodzące w środowisku, kształtowanie przestrzeni, efektywność procesów gospodarczych oraz jakość życia mieszkańców.

Jak wskazują umowy o dofinansowanie, realizacja projektów miała na celu:

- Poprawę mobilności mieszkańców;
- Ułatwienie mobilności zawodowej mieszkańców;
- Poprawę funkcjonowania transportu publicznego;
- Wzrost komfortu podróżowania;
- Przejmowanie przez obwodnice ruchu z miast, co poprawia ich bezpieczeństwo i przepustowość;
- Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej regionu;
- Ułatwienie dostępu do specjalnej strefy ekonomicznej;
- Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym (zarówno dla kierujących pojazdami, jak i dla pieszych i rowerzystów);
- Likwidację „wąskich gardeł";
- Poprawę obsługi ruchu turystycznego;

- Dostosowanie infrastruktury i wyposażenia do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Zrealizowane działania, w tym głównie poprawa przepustowości ciągów komunikacyjnych, budowa nowych dróg i zwiększenie dostępności komunikacyjnej, mają bardzo duży wpływ na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej województwa. Każda zrealizowana inwestycja przyczyniła się w bardzo dużym stopniu do wzrostu atrakcyjności i poprawy jakości życia mieszkańców. Realizacja projektów w sposób efektywny służy funkcjonowaniu przewozów pasażerskich i towarowych, wpływa na konkurencyjność kolei w relacji do innych gałęzi transportu i tym samym przyczynia się do wzrostu wykorzystania kolei jako alternatywnego środka transportu osób i towarów.

Poprawa stanu nawierzchni wpływa na poprawę dostępności, bo dojazd jest łatwiejszy. Wpływa to też na rozwój lokalny w miejscowościach, gdzie jest poprawa stanu nawierzchni. Korzysta na tym lokalna społeczność, jest lepszy dojazd do szkół, do zakładów pracy, do urzędów, turystycznie to w jakiś sposób też wpływa, na podniesienie atrakcyjności turystycznej. W każdej z realizowanych inwestycji można by wykazać te elementy.

Źródło: Wywiad TDI z przedstawicielem Zarządu Dróg Wojewódzkich.

Rozwijany w ramach OP 5 transport kolejowy generuje niższe w porównaniu do innych środków transportu koszty zewnętrzne (zanieczyszczenie środowiska, hałas, przekształcenia krajobrazu). W ramach Programu zakupiono także nowoczesny, spełniający najnowsze wymagania tabor. Zakupione w ramach RPO-L2020 pojazdy kolejowe, mimo iż obecnie posiadają napęd spalinowy, mogą zostać zmodernizowane do znacznie lepszego dla środowiska napędu elektrycznego (wymaga to jednak modernizacji linii kolejowych). Dodatkowo nowe pojazdy są znacznie cichsze, co pozwala na ograniczenie hałasu emitowanego do otoczenia. Standardem jest, iż nowe jednostki wyposażone są w toalety o systemie zamkniętym, co oznacza, że wszelkie nieczystości z toalety nie wydostają się na torowisko, ponieważ są magazynowane w specjalnych zbiornikach.

Podczas realizacji projektów także stosowano działania chroniące środowisko naturalne (prace w okresie dziennym, segregowanie i bieżące wywożenie odpadów z budowy, ograniczenie emisji pyłu). Prowadzono działania minimalizujące wpływ na elementy przyrodnicze (tj. wycinka drzew ograniczona do minimum i pod kontrolą ornitologów, prace poza okresem lęgowym, prace prowadzone w pobliżu roślinności ze szczególną ostrożnością, wykonanie nasadzeń zastępczych, badanie poziomu hałasu).

Jak wskazali badani, najlepsze efekty w zakresie ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska, w tym dla zmniejszenia poziomu emisji zanieczyszczeń, przyniosą działania promujące rezygnację z podróży samochodem na rzecz wykorzystania transportu zbiorowego lub alternatywnych form podróżowania (ruch pieszy i rowerowy). Skuteczność tych działań jest możliwa jedynie w przypadku zwiększenia atrakcyjności transportu

publicznego (czas przejazdu, częstotliwość kursowania, odpowiednia sieć komunikacyjna itp.) względem samochodowego.

Podsumowanie: Wdrażane w ramach OP 5 RPO-L2020 projekty wpływają pozytywnie na rozwój społeczno-gospodarczy oraz na stan środowiska naturalnego. Budowa nowych, modernizacja i przebudowa istniejących ciągów komunikacyjnych pozwala na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu, co z kolei wpływa na zwiększenie mobilności mieszkańców oraz wzrost komfortu korzystania z transportu drogowego i kolejowego i atrakcyjność inwestycyjną województwa lubuskiego.

8.8. Aktualność celów w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej

Celem głównym Osi Priorytetowej 5 jest wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie.

Cel główny realizowany jest poprzez dwa cele szczegółowe:

- Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym;
- Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym.

Przedstawiciele instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie, programowanie, wdrażanie, monitorowanie i kontrolę nad RPO-L2020 wskazali, że cel główny OP 5 jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej. Wskazane w diagnozie potrzeby nie zmieniły się, co więcej, przybrały na sile, ponieważ oczekiwania społeczne i gospodarcze w odniesieniu do rozwoju sieci transportowej, drogowej i kolejowej, są niezmienne. Oczekiwania użytkowników co do dostępności komunikacyjnej są coraz większe i wynikają z rozwoju gospodarczego, osiedlania się na obrzeżach miast oraz ze wzrostu mobilności.

Jak wskazują uczestnicy badań jakościowych, także cele szczegółowe OP 5 RPO-L2020 są dalej aktualne, w szczególności w zakresie:

- Zwiększania przepustowości i likwidacji wąskich gardeł, co przyczynia się do zwiększenia mobilności mieszkańców;
- Zwiększania bezpieczeństwa na drogach dzięki przebudowie i modernizacji dróg i punktów newralgicznych, na których często występują kolizje i wypadki;
- Rozwijania sieci drogowej i poprawy stanu już istniejących ciągów komunikacyjnych, co ma przełożenie na atrakcyjność inwestycyjną województwa, dostępność i warunki funkcjonowania podmiotów gospodarczych tych przedsiębiorstw, które lokują się lub już znajdują się przy danej drodze;
- Zwiększania mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi – z uwagi

na ograniczoną ilość środków finansowych dostępnych w perspektywie 2014-2020, co w konsekwencji spowodowało ograniczenie liczby realizowanych projektów lub ich zakresu, nie wszystkie problemy związane z drogową i kolejową dostępnością transportową mogły być rozwiązane. Oznacza to, iż niezrealizowane potrzeby inwestycyjne będą mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023. Osiągnięcie tego celu w nowej perspektywie w istotnym stopniu przyczyni się do poprawy spójności komunikacyjnej, społecznej i gospodarczej oraz poprawy dostępu mniejszych miejscowości województwa do centrów administracyjnych i rynków pracy;

- Poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej regionu w ruchu kolejowym – realizacja celu znacząco wpłynie na stworzenie sieci kolejowej o wysokim standardzie techniczno-eksploatacyjnym poprzez uzupełnianie luk na głównych szlakach (magistralach) kolejowych w sieci TEN-T. W ramach ww. celu szczegółowego inwestycjami objęte powinny być także linie kolejowe poza TEN-T, stanowiąc uzupełnienie działań służących dołączeniu do sieci TEN-T pozostałych obszarów, nieznajdujących się w strefie dostępu do podstawowej sieci kolejowej;
- Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu – kontynuacja inwestycji w tym obszarze znacząco wpłynie na wzmocnienie atrakcyjności regionalnej oferty przewozowej, co spowoduje zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego;
- Poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej, co pozwoli na zniesienie punktowych ograniczeń prędkości pociągów, a tym samym poprawę płynności ruchu na linii oraz wydłużenia całkowitego czasu przejazdu na danym odcinku linii;
- Podniesienie atrakcyjności i konkurencyjności transportu kolejowego i drogowego w oczach mieszkańców, jako transportu niezawodnego i wydajnego;
- Kształtowania układów komunikacyjnych, co sprzyja zrównoważonemu rozwojowi społecznemu i gospodarczemu regionu i wpływa pozytywnie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

Cel główny jest aktualny i jeszcze długo będzie aktualny, ponieważ na ten moment preferencje wskazywane przez UE są takie, żeby odciążyć transport drogowy i skupić się na tym, by większość ciężkiego transportu odbywała się za pośrednictwem kolei. Tematy transportu będą bezustannie istotne, od nich ani nie można uciekać, ani nie powinniśmy uciekać. Zatem cele polegające na poprawie przepustowości są nadal aktualne i można się zastanawiać, jak spowodować, by ten cel został osiągnięty.

Źródło: Wywiad TDI z przedstawicielem instytucji odpowiedzialnej za zarządzanie, programowanie, wdrażanie, monitorowanie, kontrolę.

Warunkiem koniecznym do uatrakcyjnienia regionu dla mieszkańców i potencjalnych inwestorów, a co za tym idzie, do stymulowania rozwoju gospodarczego, jest m.in.

kompleksowy i zintegrowany system komunikacyjny, uwzględniający zarówno transport drogowy, jak i kolejowy. Układ komunikacyjny i jego jakość stają się czynnikami decydującymi o konkurencyjności układów lokalnych, a przez pryzmat konkurencyjności warunkują lokalizację nowych przedsiębiorstw w regionie.

Podsumowanie: Cel główny oraz cele szczegółowe określone w OP 5 RPO-L2020 pozostają wciąż aktualne. Konieczność powstawania nowych ciągów komunikacyjnych i prowadzenie modernizacji i przebudowy tych istniejących, znajdujących się w złym stanie technicznym lub niespełniających już swojej roli, wynika z ciągłego rozwoju społeczno-gospodarczego, rosnących potrzeb i oczekiwań mieszkańców, przedsiębiorców i potencjalnych inwestorów wobec transportu drogowego i kolejowego.

8.9. Czynniki, które przyczyniły się do realizacji założonych celów oraz bariery, które utrudniły osiągnięcie zamierzonych efektów

Podczas wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego pojawiły się problemy, które utrudniły realizację projektów, a tym samym osiągnięcie zamierzonych efektów:

- Opóźnienia w przyjmowaniu kluczowych dokumentów strategicznych – proces realizacji RPO-L2020 w początkowym etapie został wstrzymany z powodu opóźnień w przyjmowaniu dokumentów na szczeblu krajowym i regionalnym, które określały ramy prawno-formalne dla RPO-L2020. Opóźnienie w przyjmowaniu kluczowych dokumentów bezpośrednio spowodowało przesunięcie w ogłaszaniu naborów, podpisywaniu umów o dofinansowanie oraz realizacji projektów. Pierwsze umowy o dofinansowanie w ramach OP 5 zostały podpisane w IV kwartale 2016 roku. Termin ten uzależniony był od zatwierdzenia m.in. Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego, który został przyjęty w 2016 roku (zaktualizowany w 2018 roku);
- Problemy z działaniem systemu SL2014 w początkowym okresie wdrażania RPO-L2020 – trudności w działaniu systemu powodowały opóźnienia w weryfikacji wniosków o płatność. Problemy z działaniem systemu są niezależne od Instytucji Zarządzającej RPO-L2020. Jego administratorem jest Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (w momencie występowania problemów było to Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju);
- Brak gotowości Beneficjentów do złożenia wniosków o dofinansowanie;
- Przedłużające się procedury uzyskania decyzji administracyjnych;
- Sprzeciw społeczny i protesty mieszkańców przeciwko inwestycjom drogowym i kolejowym, obawiających się, że inwestycja negatywnie wpłynie na jakość życia w danym rejonie;
- Szacunkowy koszt projektu określany jest na rok kalendarzowy, w którym składany jest wniosek. Realizacja projektu następuje czasem 2 lub 3 lata później, gdy okazuje

się, że wzrost cen na rynku był tak znaczący, że inwestycja jest niedoszacowana o 100-200%;

- Problemy Beneficjentów z Wykonawcami, występujące zarówno na etapie wyboru Wykonawcy, jak i na etapie realizacji (niedostateczna liczba pracowników, bankructwo Wykonawcy, niedotrzymywanie terminów);
- Krótki czas na rozliczenie zaliczek (6 miesięcy), co stanowiło utrudnienie w przypadku budowy (występowanie nieprzewidzianych problemów, takich jak badania archeologiczne, ulewne deszcze, intensywne opady śniegu);
- Pandemia COVID-19, która powodowała trudności w dostarczaniu dokumentów, kontakcie z Beneficjentami, podpisywaniu umów, aneksów, poprawek formalnych itd.

Podczas realizacji projektów najważniejszymi problemami są przedłużająca się procedura uzyskania decyzji administracyjnych, a także sprzeciw społeczny i protesty mieszkańców przeciwko inwestycjom kolejowym, obawiających się, że inwestycja negatywnie wpłynie na jakość życia w danym rejonie.

Źródło: Wywiad TDI z beneficjentem.

Do czynników, które przyczyniły się do realizacji założonych celów, należały:

- Dobry kontakt i chęć współpracy między Instytucją Zarządzającą, Instytucją Pośredniczącą, opiekunami projektów a Beneficjentami;
- Indywidualne podejście do każdego projektu i Beneficjenta, szczególnie w przypadku wystąpienia trudności;
- Realizowanie projektów komplementarnych wobec siebie, co pozwoliło na synergię działań i osiągnięcie lepszych efektów;
- Doświadczenie Beneficjentów w realizowaniu projektów z zakresu infrastruktury drogowej i kolejowej;
- Organizowanie spotkań i konsultacji społecznych Beneficjentów z organizacjami pozarządowymi i mieszkańcami w celu rozwiązywania powstałych problemów napotkanych na etapie przygotowywania i realizacji inwestycji;
- Prowadzenie korespondencji pocztą tradycyjną również/lub wyłącznie drogą elektroniczną podczas stanu pandemii COVID-19, co wymuszone było pracą zdalną i ograniczaniem przemieszczania się.

Podsumowanie: Do najważniejszych barier, które wpływały na realizację projektów w ramach OP 5 RPO-L2020 należały opóźnienia w przyjmowaniu dokumentów, a tym samym rozpoczęciu naborów wniosków, brak gotowości Beneficjentów do złożenia wniosków o dofinansowanie, problemy wynikające ze współpracy z Wykonawcami, rosnące ceny powodujące niedoszacowanie projektów oraz sprzeciw społeczny wobec realizacji nowych inwestycji. Do czynników, które przyczyniły się do realizacji założonych celów należały:

dobra współpraca między instytucjami a Beneficjentami, doświadczenie Beneficjentów, realizowanie projektów komplementarnych oraz organizowanie konsultacji społecznych.

8.10. Osiągnięcie założonych celów szczegółowych

W ramach OP 5 założone zostały następujące wskaźniki produktu i rezultatu bezpośredniego:

- PI 7b (Działanie 5.1):
  - Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg [km];
  - Całkowita długość nowych dróg [km].
- PI 7d (Działanie 5.2):
  - Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych [km];
  - Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego [szt.]

Wskaźniki produktu i rezultatu bezpośredniego przedstawione zostały w poniższej tabeli. Szacowana wartość realizacji wskaźnika została określona na podstawie podpisanych umów o dofinansowanie/wydanych decyzji. Wartość aktualna określona została na podstawie ostatniego zatwierdzonego wniosku o płatność (wg stanu na koniec II kwartału 2021 r.).

Z analizy danych wynika, że żaden ze wskaźników nie został jeszcze osiągnięty w 100%. Szacowane wartości wskaźników wskazują jednak, że jest wysoce prawdopodobne, że wartość docelowa zostanie osiągnięta dla wskaźników:

- Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (107,14% wartości docelowej);
- Całkowita długość nowych dróg (149,53% wartości docelowej);
- Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (100,39% wartości docelowej).

Tabela 15. Stopień osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu bezpośredniego – OP 5 RPO-L2020

Wskaźnik	Wartość docelowa (2023)	Wartość osiągnięta		% wartości docelowej	
		Szacowana	Aktualna	Szacowanej	Aktualnej
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg [km] (CI 14)	86,89	93,09	86,36	107,14	99,39
Całkowita długość nowych dróg [km] (CI 13)	15	22,43	5,93	149,53	39,53

Wskaźnik	Wartość docelowa (2023)	Wartość osiągnięta		% wartości docelowej	
		Szacowana	Aktualna	Szacowanej	Aktualnej
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12)	41	41,16	13,06	100,39	31,85
Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego [szt.]	3	2	2	66,67	66,67

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Informacji kwartalnej z realizacji RPO-L2020 – II kwartał 2021.

Kolejnym elementem ram wykonania jest wskaźnik KEW, stosowany m.in. w przypadku, gdy wartość dla celu pośredniego oszacowana dla wskaźnika produktu jest niewielka, bliska zeru lub niełatwa do oszacowania. Wskaźnik ten został zastosowany dla działań związanych z modernizacją lub przebudową linii kolejowych, które są działaniami kosztownymi, wymagającymi czasu i pracy, stąd ich efekty mogą nastąpić później, niż przewiduje to harmonogram. Wartość docelowa wskaźnika KEW została osiągnięta.

Wskaźnik finansowy, określający całkowitą kwotę certyfikowanych wydatków kwalifikowanych na koniec czerwca 2021 roku został osiągnięty w 68,9%.

Tabela 16. Stopień osiągnięcia wskaźników KEW oraz wskaźnika finansowego – OP 5 RPO-L2020

	Jednostka miary	Wartość docelowa (2023)	Wartość osiągnięta	% realizacji celu
Wskaźnik KEW: **Liczba podpisanych umów o dofinansowanie dot. projektów z zakresu przebudowy lub modernizacji linii kolejowych**	Szt.	2	2	100%
Wskaźnik finansowy: **Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowanych**	EUR	154 953 665,00	106 789 682,69	68,9%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Informacji kwartalnej z realizacji RPO-L2020 – II kwartał 2021.

Poprawa dostępności transportowej regionu (lub jej brak) monitorowana jest również przez Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej. Głównym źródłem danych dla obliczenia

oraz prognozowania wartości WDDT są listy inwestycji zakładane do realizacji w okresach programowania 2014-2020 i 2021-2027 przesłane przez[24]:

- Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (inwestycje na drogach krajowych realizowane w ramach POIŚ);
- 16 Urzędów Marszałkowskich (inwestycje na drogach wojewódzkich realizowane w ramach RPO, POPW oraz innych źródeł);
- Urzędy Miast na prawach powiatu (inwestycje na drogach w miastach na prawach powiatów realizowane w ramach RPO, POPW, POIŚ oraz innych źródeł).

WDDT uwzględnia wszystkie inwestycje w transporcie drogowym, które zostały przekazane przez beneficjentów (GDDKiA, Urzędy Marszałkowskie oraz Urzędy Miast na prawach powiatu) i spełniające przynajmniej jeden z poniższych warunków[25]:

- Łączna kwota projektu przekracza 30 mln zł (również dla projektów realizowanych jako etapy, gdy pojedyncze etapy projektu nie przekraczają tej kwoty);
- Projekt stanowi obwodnicę lub jest obiektem mostowym.

Porównanie przedstawionych poniżej wartości WDDT osobowego, towarowego i syntetycznego dla województwa lubuskiego pozwala na ocenę tendencji w zakresie poprawy dostępności drogowej w ostatnich ośmiu latach (2013-2020) oraz prognozuje wartość na rok 2023 r. Wartości te rosną liniowo, z wyjątkiem roku 2020, gdzie w wyniku recesji spowodowanej pandemią COVID-19 zauważalne są spadki w transporcie towarowym.

Tabela 17. Oszacowanie zmian Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT osobowego, towarowego i syntetycznego dla województwa lubuskiego

WDDT	Wartość bazowa 2013	Wartość docelowa 2023	Zmiana 2013-2023 (%)	Inwestycje RPO
Osobowy	19,61	23,04	14,92	0,11
Towarowy	14,96	18,16	17,61	0,13
Syntetyczny	17,28	20,60	16,1	0,12

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 perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)".

[24] *Raport końcowy dot. Wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)", s.30.*

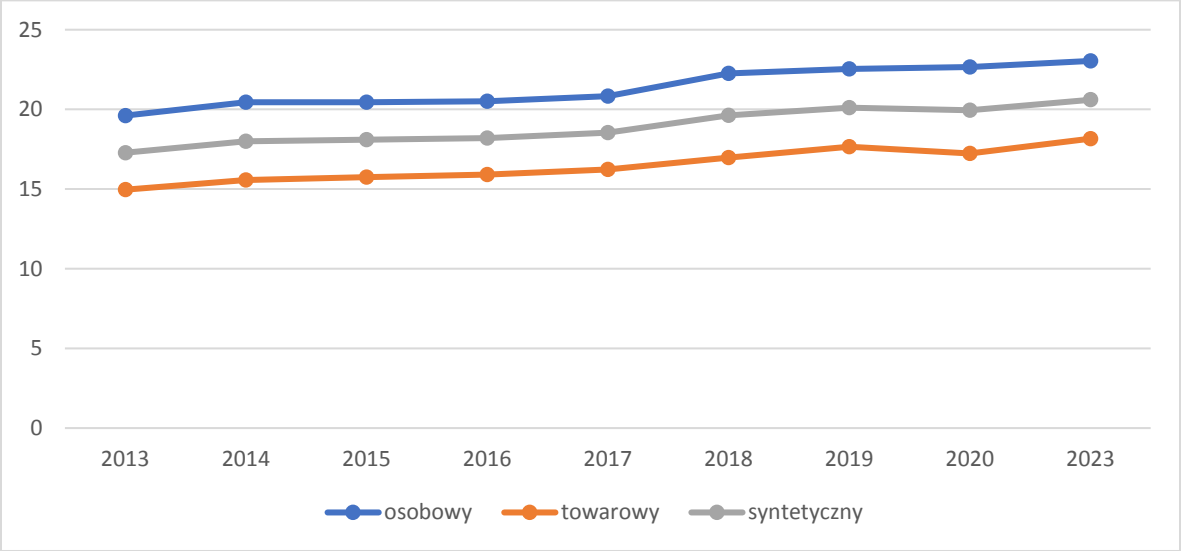
[25] *Tamże, s.30*

Tabela 18. Oszacowanie zmian Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT osobowego, towarowego i syntetycznego w latach 2013-2020 i w 2023 r. dla województwa lubuskiego

WDDT	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2023
Osobowy	19,61	20,45	20,45	20,50	20,83	22,26	22,54	22,66	23,04
Towarowy	14,96	15,56	15,74	15,91	16,22	16,98	17,66	17,24	18,16
Syntetyczny	17,28	18,00	18,09	18,20	18,53	19,62	20,10	19,95	20,60

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 perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)".

Wykres 2. Oszacowanie zmian Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT osobowego, towarowego i syntetycznego dla województwa lubuskiego



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 perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)".

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 (w większości zaś przekroczone) do 2023 roku. Wyjątek stanowi wskaźnik dotyczący liczby zakupionych jednostek taboru kolejowego. Dotychczas zakupiono 2 z 3 planowanych pojazdów kolejowych.

Podsumowanie: Osiągnięcie założonych celów szczegółowych, wyrażonych poprzez wskaźniki produktu i rezultatu bezpośredniego, jest możliwe i prawdopodobnie zostanie zrealizowane do roku 2023. Szacuje się, że 3 z 4 wskaźników produktu przekroczą wartość docelową. Na stan osiągnięcia wskaźników wpływają czynniki legislacyjne, ekonomiczne i społeczne, bardzo duży wpływ ma także doświadczenie Beneficjentów w realizowaniu tego typu inwestycji.

8.11. Trafność systemu wskaźników w odzwierciedlaniu wsparcia w ramach OP 5

Każdy wnioskodawca chcący realizować projekt w ramach OP 5 RPO-L2020 (oraz każdej innej Osi Priorytetowej) zobowiązany jest do rzetelnego wyboru oraz realnego określenia wartości docelowych wskaźników. Wybrane wskaźniki oraz ich wartości docelowe podlegają analizie na etapie oceny złożonego wniosku o dofinansowanie, na podstawie kryteriów wyboru projektów, zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący RPO-L2020.

Wskaźniki produktu dotyczą bezpośrednich, materialnych efektów uzyskanych przez Beneficjenta wyłącznie podczas realizacji projektu i powiązane są bezpośrednio z wydatkami ponoszonymi w projekcie. Mierzone są za pomocą konkretnych wielkości[26].

Poniższa tabela przedstawia wskaźniki produktu OP 5 RPO-L2020 oraz ich definicje[27].

Tabela 18. Definicje wskaźników produktu OP 5

Wskaźnik	Definicja wskaźnika
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14)	Łączna długość dróg, na których przepustowość lub jakość drogi (w tym normy bezpieczeństwa) zostały poprawione. Jeśli modernizacja jest wystarczająco znacząca, aby droga kwalifikowała się jako nowa, efekt projektu będzie liczony w ramach „Całkowitej długości nowo wybudowanych dróg", a nie w ramach tego wskaźnika.
Całkowita długość nowych dróg (CI 13	Łączna długość dróg (w kilometrach) wybudowanych w ramach projektu, gdzie: • wcześniej nie istniała żadna droga lub • w wyniku zakończenia projektu, pojemność i jakość dotychczasowych istniejących dróg lokalnych została znacznie ulepszona, w wyniku czego uzyskała wyższą klasyfikację (np. droga krajowa lub równoważna); w tym przypadku droga nie

[26] Przewodnik po wskaźnikach w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020.

[27] Definicje zostały przetłumaczone z języka angielskiego.

Wskaźnik	Definicja wskaźnika
	może być liczona pod wskaźnikiem „Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg”.
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12)	Łączna długość wszystkich przebudowanych lub zmodernizowanych odcinków linii kolejowych. Wartość wskaźnika jest sumą długości wszystkich przebudowanych lub zmodernizowanych odcinków linii kolejowych, których parametry zostały ulepszone bez względu na przynależność do sieci TEN-T. Zakres robót może obejmować elektryfikację, prace prowadzące do podniesienia prędkości konstrukcyjnej linii kolejowych jednotorowych, dwutorowych i wielotorowych. W wartości wskaźnika nie należy uwzględniać linii kolejowych wyłącznie wyposażonych w system ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym), należy natomiast ująć długość zrewitalizowanych linii kolejowych.
Liczba zakupionych pojazdów kolejowych	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych taboru zwykłego, tj. przeznaczonych do przewozu osób i rzeczy oraz przystosowanych do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach. Do pojazdów taboru zwykłego zalicza się pojazdy trakcyjne (lokomotywy, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe) lub wagony (osobowe lub towarowe, w tym naczepy siodłowe na wózkach kolejowych). Wartość wskaźnika jest sumą wszystkich zakupionych pojazdów kolejowych. W przypadku wieloczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych lub składów zespolonych, poszczególne człony liczy się jako pojedyncze sztuki taboru.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Przewodnika po wskaźnikach w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020.

Wszystkie określone dla OP 5 RPO-L2020 wskaźniki trafnie określają efekty powstałe podczas realizacji projektów i są stosunkowo niewrażliwe na trudne do przewidzenia zmiany, np. związane z wystąpieniem pandemii czy niekontrolowanych zjawisk klimatycznych. Załącznik nr 1 do Wytycznych w zakresie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020 Wspólna Lista Wskaźników Kluczowych 2014-2020 – EFRR, FS wskazuje także inne wskaźniki, dla których nie określono wartości dcelowych w ramach RPO-L2020, jednakże są one wybierane przez Beneficjentów jako adekwatne do zakresu rzeczowego projektów (np. liczba wybudowanych obwodnic, pojemność zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego).

Zastosowane w ramach OP 5 wskaźniki produktu z powodzeniem mogą zostać uwzględnione również w perspektywie 2021-2027 (z uwzględnieniem zapisów *Rozporządzenia Parlamentu*

Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności). Efekty zrealizowanych działań będą wyrażone także wskaźnikami rezultatu dotyczącymi np. rocznej liczby użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg i linii kolejowych oraz oszczędności czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej i kolejowej, które zostały zaproponowane w załączniku do *Rozporządzenia*[28].

Podsumowanie: Wskaźniki produktu dla OP 5 RPO-L2020 w sposób trafny, choć dość ogólny, pokazują efekty realizowanych działań i są stosunkowo niewrażliwe na trudne do przewidzenia zmiany. Po niewielkim przeformułowaniu brzmienia nazw wskaźnikow (z uwzględnieniem zapisów Rozporządzenia *Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności*) mogą zostać zastosowane także w przyszłej perspektywie finansowej.

8.12. Dobre praktyki w obszarze infrastruktury transportowej

Dobrą praktyką określamy działanie, które zawiera w sobie pewien potencjał innowacji, przy czym jest trwałe i powtarzalne. Może stanowić wzorzec i punkt odniesienia dla rozwijania i wdrażania podobnych rozwiązań przez innych beneficjentów.

Podczas badania wyszczególniono kilka najciekawszych dobrych praktyk, zarówno tych na poziomie organizacji działań realizowanych w ramach OP 5, jak i z realizowanych konkretnych projektów w obszarze infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej):

- Zastosowanie w ramach OP 5 zintegrowanych systemów transportowych, wykorzystujących w równym stopniu transport drogowy i kolejowy;
- Prowadzenie konstruktywnej współpracy inwestycyjnej z organizatorem publicznego transportu zbiorowego, wykonywanego na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A;
- Realizacja projektów stanowiących kontynuację wcześniejszych działań jako przykład strategicznego, długoetapowego podejścia do problemu transportu na terenie województwa;
- Realizowanie projektów w formule „Wybuduj", ponieważ są to projekty, które są gotowe do realizacji, posiadają niezbędną dokumentację, są wcześniej zidentyfikowane i sklasyfikowane. Realizacja tych projektów nie powoduje znacznych trudności, projekty są bardzo dobrze przygotowane i bardzo szybko realizowane;
- Realizowanie projektów w trybie pozakonkursowym, co związane jest z wcześniejszym określeniem listy projektów w ramach *Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego*. Zgodnie z projektem ustawy o zasadach realizacji zadań

[28] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.

finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027, tryb ten zostanie utrzymany i będzie funckjonował jako niekonkurencyjny;

- Organizowanie konsultacji społecznych i spotkań z mieszkańcami na etapie planowania projektu. Dzięki temu możliwe jest poznanie potrzeb lokalnej społeczności i uwzględnienie ich w projekcie.

Podsumowanie: Podczas realizacji projektów nie ujawniły się działania innowacyjne, jednak część działań można uznać za dobre praktyki, m.in. zastosowanie zintegrowanych systemów transportowych, realizację projektów komplementarnych, realizowanie projektów w formule „Wybuduj", zastosowanie pozakonkursowego trybu wyboru projektów czy organizowanie konsultacji społecznych przed rozpoczęciem realizacji działań infrastrukturalnych.

8.13. Wnioski, które należy uwzględnić w perspektywie finansowej UE 2021-27

Plany inwestycyjne dla nowej perspektywy finansowej UE w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej powinny być działaniami komplementarnymi do przedsięwzięć realizowanych w okresie 2014-2020, a także będącymi kontynuacją działań już rozpoczętych, gdyż lista zdiagnozowanych problemów transportowych nie została wyczerpana. Pozwoli to na uzyskanie efektu sieciowego w ramach infrastruktury województwa.

W przypadku projektów drogowych, najpilniejsze do realizacji będą te działania, które dotyczyć będą dróg w najgorszym stanie, stanowiących największe ograniczenie przepustowości czy powodujących największe zagrożenie na drodze. Na przestrzeni lat zmieniają się także potrzeby rozwojowe województwa, powstają nowe ośrodki mieszkalne i gospodarcze, w związku z tym realizowane projekty będą musiały być dostosowane do aktualnej sytuacji i bieżących potrzeb. W związku z rozwojem ośrodków mieszkalnych oraz trudnościami w modernizacji dróg w miejscowościach o zwartej zabudowie, należy kontynuować także budowę obwodnic, które rozładują ruch w terenie zabudowanym, będąc jednocześnie tańsze w utrzymaniu.

Ważnym rozwiązaniem usprawniającym poruszanie się po terenie województwa jest budowa i przebudowa mostów, które niwelują konieczność przeprawy promowej, zależnej od warunków pogodowych. Badani wskazali, że w przyszłej perspektywie finansowej budowa mostów powinna być kontynuowana w celu całkowitej eliminacji przepraw promowych, które powinny zostać jedynie atrakcją turystyczną.

W ramach rozwoju oraz integracji systemu transportu, ważnym jest wspieranie projektów polegających na tworzeniu węzłów przesiadkowych, parkingów typu „park&ride" w pobliżu peryferyjnych przystanków komunikacji autobusowej oraz kolejowej, które będą zachęcać do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Perspektywa finansowa 2021-2027 w ramach celu 3. *Lepiej połączona Europa* w obszarze *Poprawa dostępności transportowej*

regionów i subregionów zakłada integrację różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych[29], jednak dopiero ostateczne uzgodnienia na poziomie regionalnym dotyczące zakresu wsparcia określą czy realizacja tego typu projektów zostanie zaplanowana w ramach programu regionalnego.

Ważna jest także realizacja inwestycji w zakresie modernizacji i rewitalizacji istniejącej infrastruktury kolejowej w celu stworzenia spójnej i nowoczesnej sieci połączeń międzywojewódzkich i regionalnych, zapewniającej bezpośrednie połączenia pomiędzy stolicami województw oraz miast powiatowych ze stolicą województwa. Dodatkowo istotna jest rozbudowa sieci kolejowej, w tym elektryfikacja odcinków linii pozbawionych trakcji elektrycznej oraz budowa nowych odcinków linii kolejowych na obszarach o ograniczonej dostępności wewnątrzregionalnej. Nie bez znaczenia pozostaje przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla przyszłych inwestycji dotyczących infrastruktury kolejowej. Konieczne jest także dalsze inwestowanie w rozwój transportu kolejowego, w tym zakup nowoczesnego taboru. Warto jednak skupić się na wyborze taboru ze względu na jego napęd - w województwie lubuskim jest wiele linii kolejowych pozbawionych sieci trakcyjnych, na których kursują pojazdy z napędem spalinowym. Dobrym rozwiązaniem jest to zastosowane w obecnej perspektywie finansowej, tj. zakup pojazdów hybrydowych (np. spalinowo-elektrycznych) lub zeroemisyjnych (z napędem wodorowym lub elektrycznym).

W przypadku inwestycji w obszarze transportu, szczególnie zaś infrastruktury kolejowej, należy realizować projekty ze szczególnym uwzględnieniem ich specyfiki, by projekty nie były przewymiarowane, tj. by zakres działań prowadzonych w ramach projektu był adekwatny do zdiagnozowanych potrzeb, nie wybiegał poza nie (przykładem jest budowa długich peronów w miejscowościach, gdzie kursują tylko krótkie składy, perony są więc niewykorzystywane). Dzięki temu możliwe będzie optymalne wykorzystanie alokacji przeznaczonej na tego typu działania. Dobrą praktyką, która powinna być dodatkowo punktowana na etapie składania wniosków o dofinansowanie, jest organizowanie konsultacji społecznych, szczególnie w przypadku projektów najbardziej kontrowersyjnych, ingerujących w życie mieszkańców.

W przyszłej perspektywie finansowej należy utrzymać pozakonkursowy tryb wyboru projektów (zgodnie z projektem nowej Umowy Partnerstwa będzie to tryb niekonkurencyjny), co pozwala na sprawne realizowanie projektów na podstawie przygotowanej wcześniej dokumentacji oraz posiadanych pozwoleń. Badani wskazali również, że preferowanym sposobem finansowania, szczególnie dla samorządów posiadających bardzo duże potrzeby i ograniczone budżety, są dotacje.

Osoby zajmujące się planowaniem, wdrażaniem i zarządzaniem RPO-L2020 wskazały jednocześnie, że na obecnym etapie prac planistycznych związanych z nową perspektywą

[29] *Projekt Umowy Partnerstwa dla Realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce.*

finansową nie jest jeszcze znany kierunek wsparcia na realizację projektów inwestycyjnych ani też wielkość dostępnej alokacji środków UE. Kierunek tego wsparcia uzależniony będzie od zasad korzystania z instrumentów finansowych UE, które są w trakcie ustalania dla przyszłej perspektywy oraz uwarunkowany decyzjami na poziomie unijnym, rządowym, a także decyzjami Zarządów Województw, które mają decydujące zdanie w zakresie prowadzenia polityki transportowej województw.

Podsumowanie: W ramach kolejnej perspektywy finansowej rekomendowana jest kontynuacja realizowanych obecnie działań, z uwzględnieniem aktualnych, najpilniejszych potrzeb społeczno-gospodarczych. Wskazane jest także, by utrzymać dotychczas stosowany pozakonkursowy tryb wyboru projektów (w ramach nowej perspektywy będzie to tryb niekonkurencyjny). Koniecznym jest, by zwracać szczególną uwagę na specyfikę projektów oraz faktyczne potrzeby, z których realizacja projektu wynika, by uniknąć przewymiarowania projektu. W przypadku transportu kolejowego, warto skupić się na tworzeniu spójnej i nowoczesnej sieci połączeń międzywojewódzkich i regionalnych z równoczesnym zakupem taboru o odpowiednim napędzie.

8.14. Nowe obszary, które wymagają objęcia wsparciem Programu w perspektywie 2021+

Przeprowadzone badanie wykazało, że tak jak w obecnej perspektywie finansowej, w perspektywie 2021+ konieczne jest inwestowanie w ciągi komunikacyjne. Ukształtowanie terenu, a także potrzeby oraz preferencje gospodarcze i społeczne nie zmieniają się znacząco na przestrzeni lat, zaś znaczenie dobrej sieci dróg nadal wzrasta. Województwo lubuskie charakteryzuje duża ilość terenów lesistych i duże rozdrobnienie zabudowy urbanistycznej.

Zdaniem badanych, planowane inwestycje powinny w szczególności być ukierunkowane na:

- Przebudowę i modernizację dróg wojewódzkich, zwiększając ich nośność do 115 kN, co wynika z nowelizacji *Ustawy o drogach publicznych*, dopuszczającej ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po drogach publicznych[30];
- Budowę i przebudowę obwodnic, które pozwolą na rozłożenie natężenia ruchu i częściowe przeniesienie go poza strefę zamieszkania;
- Budowę i przebudowę obiektów mostowych, które pozwolą na rezygnację z zależnych od warunków pogodowych przepraw promowych;
- Tworzenie międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych powiązań transportowych, w tym szczególnie węzłów miejskich, tj. obszarów miejskich, w których infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej (m.in. stacje

[30] *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, 1595,*

kolejowe, terminale towarowe) jest połączona z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego;

- Poprawę kolejowej dostępności komunikacyjnej w układzie transgranicznym, międzywojewódzkim i regionalnym, realizowaną poprzez modernizację/ rewitalizację i rozbudowę linii kolejowych międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych w obszarach funkcjonalnych miast poprzez poprawę przepustowości węzłów miejskich, skrócenie czasu przejazdu, integrację ośrodków miejskich w układy aglomeracyjne, tworzenie powiązań sieciowych pomiędzy istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych;
- Budowę sieci trakcyjnej i systemów zasilania trakcyjnego, systemów sterowania ruchem kolejowym na istniejących niezelektryfikowanych liniach kolejowych w celu wykorzystania ekologicznych właściwości transportu szynowego;
- Modernizację infrastruktury pasażerskiej stacji i przystanków kolejowych i ich dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Budowane w nowych lokalizacjach przystanki powinny posiadać rozszerzone funkcje w ten sposób, by pełniły rolę węzłów integrujących transport kolejowy z innymi systemami transportowymi (budowa centrów przesiadkowych);
- Horyzontalne inwestycje multilokalizacyjne, w tym m.in. poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej, poprawa bezpieczeństwa na przejazdach drogowo-kolejowych, ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe, poprawa spójności sieci kolejowej poprzez budowę łącznic mających poprawić elastyczność sieci kolejowej, poprawa stanu technicznego obiektów inżynieryjnych na sieci kolejowej – np. mostów, wiaduktów, kładek dla pieszych, przejść pod torami, przepustów;
- Budowę węzłów multimodalnych, mających na celu powiązanie dróg nie tylko kolejowych czy autobusowych, ale również powiązanie tych ścieżek z drogami rowerowymi oraz drogą wodną;
- Włączenie do Programu projektów związanych z innymi gałęziami transportu, w tym szczególnie transportu lotniczego, by cały system transportowy był spójny i działał prawidłowo.

Podsumowanie: W ramach kolejnej perspektywy finansowej należy rozważyć kierowanie wsparcia m.in. na budowę węzłów multimodalnych, obwodnic i obiektów mostowych, zwiększanie nośności dróg wojewódzkich, poprawę kolejowej dostępności komunikacyjnej w układzie transgranicznym, międzywojewódzkim i regionalnym.

9. WNIOSKI I REKOMENDACJE

Poniżej przedstawione zostały wnioski i rekomendacje wynikające z przeprowadzonego badania.

Tabela 19. Wnioski i rekomendacje

L.p.	Wniosek (nr strony raportu)	Rekomendacja	Adresat rekomendacji	Termin wdrożenia	Sposób wdrożenia	Klasa rekomendacji
1.	Infrastruktura drogowa i kolejowa to gałęzie transportu, w których występują największe potrzeby, a lista dotychczas zdiagnozowanych problemów transportowych nie została wyczerpana. Mimo poprawy przepustowości i likwidacji wąskich gardeł, wciąż istnieją drogi wymagające przebudowy i modernizacji. Transport kolejowy także wymaga kompleksowego wsparcia, szczególnie w zakresie modernizacji (w tym elektryfikacji) linii kolejowej oraz zakupu nowoczesnego taboru, dostosowanego do potrzeb mieszkańców, w tym osób z	Rekomenduje się kontynuację działań w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej. W pierwszej kolejności wsparcie powinny otrzymać te projekty, które dotyczyć będą dróg w najgorszym stanie, stanowiących największe ograniczenie przepustowości czy powodujących największe zagrożenie na drodze oraz będą posiadać niezbędną dokumentację projektową. Mimo iż projekty z zakresu transportu kolejowego, z uwagi na kapitałochłonność oraz międzyregionalny charakter inwestycji, w	IZ RPO	IV kwartał 2022	Podczas opracowywania projektu przyszłego Programu należy w pierwszej kolejności uwzględnić realizację projektów: • Drogowych, polegających na przebudowie i modernizacji najbardziej newralgicznych i niebezpiecznych punktów i ciągów komunikacyjnych; • Kolejowych, polegających na rewitalizacji linii kolejowej. Wdrożenie rekomendacji uzależnione jest od ostatecznych zapisów LD i	Programowa, operacyjna

L.p.	Wniosek (nr strony raportu)	Rekomendacja	Adresat rekomendacji	Termin wdrożenia	Sposób wdrożenia	Klasa rekomendacji
	niepełnosprawnościami. (s. 53-59)	pierwszej kolejności finansowane są z poziomu krajowego (przy uwzględnieniu różnych źródeł ich finansowania), mogłyby być realizowane także na poziomie regionalnym.			RPRT tak, aby zapewnić zgodność wybieranych projektów z tymi dokumentami.	
2.	Podczas wdrażania Działania 5.1 sprawdziła się realizacja projektów w trybie pozakonkursowym. Pozwoliło to na sprawne realizowanie projektów na podstawie przygotowanej wcześniej dokumentacji oraz posiadanych pozwoleń. (s. 67-70)	Rekomenduje się utrzymanie obecnego pozakonkursowego trybu wyboru projektów (zgodnie z projektem nowej ustawy będzie to tryb niekonkurencyjny)[31].	IZ RPO	IV kwartał 2022	Podczas opracowywania projektu przyszłego Programu należy rozważyć możliwość zastosowania analogicznych procedur co w obecnej perspektywie finansowej, tj. pozakonkursowego trybu wyboru projektów w przypadku działań z zakresu transportu drogowego, przy uwzględnieniu stanu prawnego dla okresu programowania 2021-2027.	Programowa, operacyjna

[31] *Wdrożenie rekomendacji zależne jest od ostatecznych zapisów ustawy wdrożeniowej.*

L.p.	Wniosek (nr strony raportu)	Rekomendacja	Adresat rekomendacji	Termin wdrożenia	Sposób wdrożenia	Klasa rekomendacji
3.	Na terenie województwa lubuskiego funkcjonuje zbyt mała liczba węzłów multimodalnych, łączących drogi z siecią kolejową oraz sieciami innych gałęzi transportu, w tym szczególnie węzłów miejskich, tj. obszarów miejskich, w których infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej (m.in. stacje kolejowe) są połączone z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego. (s. 68-71)	Rekomenduje się intensyfikację projektów polegających na budowie i modernizacji dróg, które uzupełnią lukę w funkcjonującej sieci transportowej i będą tworzyć funkcjonalne węzły multimodalne. Szczególny nacisk powinien zostać położony na realizację działań polegających na tworzeniu i modernizacji węzłów miejskich. Z uwagi na kosztochłonność tworzenia nowej linii kolejowej, zaleca się, by projekty związane z węzłami multimodalnymi realizowane w ramach RPO skupiały się na modernizacji istniejącej infrastruktury kolejowej.	IZ RPO	IV kwartał 2022	Podczas opracowywania projektu przyszłego Programu należy uwzględnić działania służące realizacji projektów związanych z tworzeniem i modernizacją węzłów multimodalnych, w tym szczególnie węzłów miejskich. Wdrożenie rekomendacji uzależnione jest od ostatecznych zapisów LD i RPRT, tak aby zapewnić zgodność wybieranych projektów z tymi dokumentami.	Programowa, operacyjna
4.	Transport publiczny kolejowy na terenie województwa wymaga modernizacji – część	Mimo iż projekty z zakresu transportu kolejowego, z uwagi na kapitałochłonność oraz	IZ RPO	IV kwartał 2022	Podczas opracowywania projektu przyszłego Programu należy dopuścić do realizacji	Programowa, operacyjna

L.p.	Wniosek (nr strony raportu)	Rekomendacja	Adresat rekomendacji	Termin wdrożenia	Sposób wdrożenia	Klasa rekomendacji
	funkcjonujących pojazdów jest nadal w złym stanie technicznym, nie zapewnia odpowiedniego komfortu podróżującym i nie spełnia norm związanych z ochroną środowiska. Ponadto, poprawy wymaga skomunikowanie poszczególnych środków transportu, dopasowanie godzin odjazdu, tworzenie węzłów przesiadkowych. (s. 57-59, 68-71)	międzyregionalny charakter inwestycji, w pierwszej kolejności finansowane są z poziomu krajowego (przy uwzględnieniu różnych źródeł ich finansowania), mogłyby być realizowane także na poziomie regionalnym. Zakup taboru został wskazany jako jedna z najpilniejszych potrzeb województwa lubuskiego, w związku z tym rekomenduje się zakup 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 posiadał napęd hybrydowy			projekty z zakresu modernizacji istniejącego i zakupu nowego taboru kolejowego, pod warunkiem, iż interwencja taka będzie zgodna z LD, RPRT oraz że alokacja Programu pozwoli na realizację takich przedsięwzięć.	

L.p.	Wniosek (nr strony raportu)	Rekomendacja	Adresat rekomendacji	Termin wdrożenia	Sposób wdrożenia	Klasa rekomendacji
		(elektryczno-spalinowy) lub zeroemisyjny.				

Źródło: Opracowanie własne.

10. ZAŁĄCZNIKI

10.1. Aneks nr 1 - Wykaz dokumentów źródłowych

- Rozporządzenia i dokumenty wyższego szczebla:
  - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. U. UE L Nr 347/320, ze zm.);
  - Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 215/2014 z dnia 7 marca 2014 r. ustanawiające zasady wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w zakresie metod wsparcia w odniesieniu do zmian klimatu, określania celów pośrednich i końcowych na potrzeby ram wykonania oraz klasyfikacji kategorii interwencji w odniesieniu do europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (Dz. U. UE L Nr 69/65);
  - Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/276 z dnia 23 lutego 2018 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 215/2014 w odniesieniu do zmian sposobu określania celów pośrednich i końcowych dla wartości wskaźników produktu na potrzeby ram wykonania w odniesieniu do europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (Dz. U. UE L Nr 54/4);
  - EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu;
  - Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – Umowa Partnerstwa, MIiR, 21 maja 2014 r. z późn. zm.;
  - Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów operacyjnych polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 1431);

- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz.U.2021, poz. 1057);
- Ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (t.j. Dz.U.2020, poz. 1430 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U.2019, poz. 2475 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz.U.2019, poz. 1123 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U.2020, poz. 1043 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U.2019, poz. 2140 z późn. zm.);
- Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U.2020, poz. 283, z późn. zm.);
- Wytyczne w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020;
- Wytyczne w zakresie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020;
- Wytyczne w zakresie ewaluacji polityki spójności 2014-2020;
- Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020;
- Pakiet rozporządzeń dot. polityki spójności na okres perspektywy finansowej 2021-2027 opublikowany przez Komisję Europejską;
- Projekt Umowy Partnerstwa na lata 2021—2027 wraz z raportem z konsultacji projektu UP;
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony;
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności;

- Dokumenty programowe:
  - Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020;
  - Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 (z Załącznikami);
  - Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020
  - Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030;
  - Strategia Rozwoju Kraju 2020;
  - Kontrakt Terytorialny dla Województwa Lubuskiego na lata 2014-2023;
  - Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki „Dynamiczna Polska 2020”, Ministerstwo Gospodarki (M.P.2013, poz. 73);
  - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku;

- Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego;
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), (uchwała Rady Ministrów 156/2015 z dnia 8 września 2015 r., z późn. zm.);
- Krajowy Program Kolejowy do 2023 (uchwała Rady Ministrów 162/2015 z dnia 15 września 2015, z późn. zm.);
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020;
- Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025, przyjęty przez LRBRD (uchwała nr 2/2016 z dnia 08 czerwca 2016 r.);
- Strategia Sprawne Państwo 2020;
- Plan inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2014-2020, lipiec 2019 r.;
- Projekt Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2021 – 2027;
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (M.P.2019, poz. 1054);
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, z późn. zm.;
- Program Budowy Obwodnic na lata 2020-2030, Ministerstwo Infrastruktury luty 2020;
- Dane pochodzące z SL2014, obejmujące: elementy umów lub decyzji o dofinansowaniu, dane dotyczące beneficjentów – niezbędne do realizacji badania, udostępnione przez IZ RPO;
- Dokumentacja dotycząca naborów oraz informacje dostępne na portalu IZ RPO-L2020;
- Sprawozdania IZ RPO-L2020 i dane pochodzące z informacji kwartalnych;
- Raport końcowy badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)";
- Raport końcowy z badania ewaluacyjnego pt. „Ocena systemu wskaźników w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013";
- Dane dotyczące inwestycji transportowych finansowanych ze środków unijnych w ramach LRPO 2007-2013 oraz innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim w latach 2014-2020;

- Inne źródła danych:
  - Dane z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego;
  - Strona www.conadrogach.pl [data dostępu: 10.09.2021];

- Serwis Regionalnego Programu Województwa Lubuskiego: https://rpo.lubuskie.pl/ [data dostępu: 07.09.2021];
- Mapa dotacji: Mapa dotacji [data dostępu: 07.09.2021];
- Serwis Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, Serwis ZDW [dostęp: 29.09.2021].

10.2. Aneks nr 2 – Wzory narzędzi badawczych

10.2.1. Scenariusze badania TDI

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym (IZ RPO-L2020)

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.* *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 60-80 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.*
Panel pytań

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym

1. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym?
   a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra?
2. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę zewnętrznej dostępności transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
3. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym?
   a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra?
4. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
5. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty drogowe realizowane w ramach Działania 5.1 wpłynęły na **uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci** transportowej na terenie województwa lubuskiego?
   a) Czy realizowane projekty wpłynęły na poprawę połączeń dróg lokalnych/ regionalnych z siecią autostrad i dróg ekspresowych?
6. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu kolejowym?
7. Jakiego rodzaju projekty mają, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę zewnętrznej dostępności kolejowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
8. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu kolejowym?
9. Jakiego rodzaju projekty mają, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności kolejowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
10. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, inwestycje w zakresie modernizacji połączeń sieci kolejowej oraz modernizacji infrastruktury dworcowej, realizowane w ramach Działania 5.2 stanowią uzupełnienie działań służących dołączeniu do sieci TEN-T pozostałych obszarów, nieznajdujących się w strefie dostępu podstawowej sieci kolejowej?
11. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 RPO-L2020 wpływają na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym

a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zrealizowane inwestycje zminimalizowały problem związany ze złym stanem kluczowej sieci drogowej regionu, która wpływała na zmniejszenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa i jakości życia mieszkańców?
b) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zły stan sieci drogowej regionu stanowi czynnik decydujący o atrakcyjności i spójności przestrzennej, wpływający tym samym na jakość życia mieszkańców?

12. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 przyczyniają się do integracji systemu transportu drogowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na poprawę powiązań komunikacyjnych i spójność regionalnego układu komunikacyjnego?

13. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 przyczyniają się do integracji systemu transportu kolejowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a) W jaki sposób podjęte działania wpływają na podniesienie jakości świadczonych usług oraz integracji z pozostałymi gałęziami transportu i gospodarki?
    b) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na uzupełnianie luk w głównych szlakach (magistralach) kolejowych w sieci TEN-T?
    c) W jakim stopniu podejmowane działania przyczynią się do stworzenia sieci kolejowej o wysokim standardzie odpowiadającej na problem związany z dużą gęstością linii kolejowej na terenie województwa lubuskiego, przy jednoczesnym niedoinwestowaniu infrastruktury i taboru kolejowego?
14. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, rozwinięta sieć dróg wpłynie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej, co pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego województwa?
15. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
16. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów.
    a) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym.
    b) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym.
    c) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym

d) Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałas.

17. Jakie są, Pana/i zdaniem, czynniki, które przyczyniły się do realizacji założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie osiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).**
    a) Jakie są czynniki zewnętrzne (pozawojewódzkie)?
    b) Jakie są czynniki wewnętrzne (wojewódzkie)?
    c) Inne czynniki, jakie?
18. Jakie są, Pana/i zdaniem, bariery, które uniemożliwiły realizację założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie nieosiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).**
19. Jaka jest, Pana/i zdaniem, możliwość osiągnięcia założonych celów szczegółowych dotyczących transportu drogowego, wyrażonych przypisanymi dla OP 5 wskaźnikami? Proszę odnieść się do poniższych wskaźników.

Wskaźnik: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) (km)

- Wartość docelowa (2023): 86,89

Wskaźnik: Całkowita długość nowych dróg (CI 13) (km)

- Wartość docelowa: 15
    a) Jakie są powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników?

20. Jaka jest, Pana/i zdaniem, możliwość osiągnięcia założonych celów szczegółowych dotyczących transportu kolejowego, wyrażonych przypisanymi dla OP5 wskaźnikami? Proszę odnieść się do poniższych wskaźników.

Wskaźnik: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) (km):

- Wartość docelowa (2023): 41

Wskaźnik: Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego (szt.):

- Wartość docelowa (2023): 3
    a) Jakie są powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników?

21. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, aktualny system wskaźników jest adekwatny pod względem wsparcia w ramach OP 5 RPO-L2020?
    a) Jak ocenia Pan/i definicję wskaźników?
    b) Jak ocenia Pan/i sposób pomiaru wskaźników?
    c) Jak ocenia Pan/i trafność doboru wskaźników?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym
22. Które, z aktualnie stosowanych wskaźników powinny, Pana/i zdaniem, zostać zastosowane również w perspektywie 2021-2027? a) Jakie inne wskaźniki powinny obrazować wsparcie w ramach transportu drogowego? b) Jakie inne wskaźniki powinny obrazować wsparcie w ramach transportu kolejowego? 23. Czy zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, związane z transportem drogowym , które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027? 24. Czy zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, związane z transportem kolejowym , które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027? 25. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)? a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.? b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?
Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Programów Regionalnych (IZ RPO-L2020)

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Programów Regionalnych
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.*

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Programów Regionalnych

Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.

Badanie potrwa około 60-80 minut.

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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.

Panel pytań

1. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym?
   a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra?
2. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę zewnętrznej dostępności transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
3. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym?
   a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra?
4. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
5. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty drogowe realizowane w ramach Działania 5.1 wpłynęły na **uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci** transportowej na terenie województwa lubuskiego?
   a) Czy realizowane projekty wpłynęły na poprawę połączeń dróg lokalnych/ regionalnych z siecią autostrad i dróg ekspresowych?
6. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu kolejowym?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Programów Regionalnych

7. Jakiego rodzaju projekty mają, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę zewnętrznej dostępności kolejowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
8. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu kolejowym?
9. Jakiego rodzaju projekty mają, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności kolejowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
10. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, inwestycje w zakresie modernizacji połączeń sieci kolejowej oraz modernizacji infrastruktury dworcowej, realizowane w ramach Działania 5.2 stanowią uzupełnienie działań służących dołączeniu do sieci TEN-T pozostałych obszarów, nieznajdujących się w strefie dostępu podstawowej sieci kolejowej?
11. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 RPO-L2020 wpływają na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego?
    a. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zrealizowane inwestycje zminimalizowały problem związany ze złym stanem kluczowej sieci drogowej regionu, która wpływała na zmniejszenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa i jakości życia mieszkańców?
    b. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zły stan sieci drogowej regionu stanowi czynnik decydujący o atrakcyjności i spójności przestrzennej, wpływający tym samym na jakość życia mieszkańców?
12. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 przyczyniają się do integracji systemu transportu drogowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a. W jaki sposób realizowane projekty wpływają na poprawę powiązań komunikacyjnych i spójność regionalnego układu komunikacyjnego?
13. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 przyczyniają się do integracji systemu transportu kolejowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a. W jaki sposób podjęte działania wpływają na podniesienie jakości świadczonych usług oraz integracja z pozostałymi gałęziami transportu i gospodarki?
    b. W jaki sposób realizowane projekty wpływają na uzupełnianie luk w głównych szlakach (magistralach) kolejowych w sieci TEN-T?
    c. W jakim stopniu podejmowane działania przyczynią się do stworzenia sieci kolejowej o wysokim standardzie odpowiadającej na problem związany z dużą gęstością linii kolejowej na terenie województwa lubuskiego, przy jednoczesnym niedoinwestowaniu infrastruktury i taboru kolejowego?
14. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, rozwinięta sieć dróg wpłynie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej, co pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego województwa?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Programów Regionalnych

15. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
16. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów.
    a. Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym.
    b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym.
    c. Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym.
    d. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałas.
17. Jakie są, Pana/i zdaniem, czynniki, które przyczyniły się do realizacji założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie osiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).**
    a. Jakie są czynniki zewnętrzne (pozawojewódzkie)?
    b. Jakie są czynniki wewnętrzne (wojewódzkie)?
    c. Inne czynniki, jakie?

18. Jakie są, Pana/i zdaniem, bariery, które uniemożliwiły realizację założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie nieosiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).**
19. Jaka jest, Pana/i zdaniem, możliwość osiągnięcia założonych celów szczegółowych dotyczących transportu drogowego, wyrażonych przypisanymi dla OP5 wskaźnikami? Proszę odnieść się do wszystkich poniższych wskaźników.

Wskaźnik: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) (km):

- Wartość docelowa (2023): 86,89

Wskaźnik: Całkowita długość nowych dróg (CI 13) (km):

- Wartość docelowa (2023): 15
    a. Jakie są powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników?

20. Jaka jest, Pana/i zdaniem, możliwość osiągnięcia założonych celów szczegółowych dotyczących transportu kolejowego, wyrażonych przypisanymi dla OP5 wskaźnikami? Proszę odnieść się do wszystkich poniższych wskaźników.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Programów Regionalnych

Wskaźnik: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) (km):

- Wartość docelowa (2023): 41

Wskaźnik: Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego (szt.):

- Wartość docelowa (2023): 3

a. Jakie są powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników?

21. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, aktualny system wskaźników jest adekwatny pod względem wsparcia w ramach OP 5 RPO-L2020?
    a. Jak ocenia Pan/i definicję wskaźników?
    b. Jak ocenia Pan/i sposób pomiaru wskaźników?
    c. Jak ocenia Pan/i trafność doboru wskaźników?
22. Które, z aktualnie stosowanych wskaźników powinny, Pana/i zdaniem, zostać zastosowane również w perspektywie 2021-2027?
    a. Jakie inne wskaźniki powinny obrazować wsparcie w ramach transportu drogowego?
    b. Jakie inne wskaźniki powinny obrazować wsparcie w ramach transportu kolejowego?
23. Czy zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, związane z transportem drogowym , które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027?
24. Czy zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, związane z transportem kolejowym , które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027?
25. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)?
    a. Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.?
    b. W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?

Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Infrastruktury i Komunikacji

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Infrastruktury i Komunikacji

Dzień dobry,

Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.

Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.

Badanie potrwa około 60-80 minut.

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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.

Panel pytań

1. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym?
   a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra?
2. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę zewnętrznej dostępności transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
3. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym?
   a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Infrastruktury i Komunikacji

4. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
5. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty drogowe realizowane w ramach Działania 5.1 wpłynęły na **uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci** transportowej na terenie województwa lubuskiego?
    a) Czy realizowane projekty wpłynęły na poprawę połączeń dróg lokalnych/ regionalnych z siecią autostrad i dróg ekspresowych?
6. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu kolejowym?
7. Jakiego rodzaju projekty mają, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę zewnętrznej dostępności kolejowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
8. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu kolejowym?
9. Jakiego rodzaju projekty mają, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności kolejowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
10. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, inwestycje w zakresie modernizacji połączeń sieci kolejowej oraz modernizacji infrastruktury dworcowej, realizowane w ramach Działania 5.2 stanowią uzupełnienie działań służących dołączeniu do sieci TEN-T pozostałych obszarów, nieznajdujących się w strefie dostępu podstawowej sieci kolejowej?
11. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 RPO-L2020 wpływają na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego?
    a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zrealizowane inwestycje zminimalizowały problem związany ze złym stanem kluczowej sieci drogowej regionu, która wpływała na zmniejszenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa i jakości życia mieszkańców?
    b) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zły stan sieci drogowej regionu stanowi czynnik decydujący o atrakcyjności i spójności przestrzennej, wpływający tym samym na jakość życia mieszkańców?
12. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 przyczyniają się do integracji systemu transportu drogowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na poprawę powiązań komunikacyjnych i spójność regionalnego układu komunikacyjnego?
13. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 przyczyniają się do integracji systemu transportu kolejowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a) W jaki sposób podjęte działania wpływają na podniesienie jakości świadczonych usług oraz integrację z pozostałymi gałęziami transportu i gospodarki?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Infrastruktury i Komunikacji

b) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na uzupełnianie luk w głównych szlakach (magistralach) kolejowych w sieci TEN-T?
c) W jakim stopniu podejmowane działania przyczynią się do stworzenia sieci kolejowej o wysokim standardzie odpowiadającej na problem związany z dużą gęstością linii kolejowej na terenie województwa lubuskiego, przy jednoczesnym niedoinwestowaniu infrastruktury i taboru kolejowego?

14. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, rozwinięta sieć dróg wpłynie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej, co pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego województwa?
15. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
16. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów.
    a) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym.
    b) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym.
    c) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym.
    d) Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałas.
17. Jakie są, Pana/i zdaniem, czynniki, które przyczyniły się do realizacji założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie osiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).**
    a) Jakie są czynniki zewnętrzne (pozawojewódzkie)?
    b) Jakie są czynniki wewnętrzne (wojewódzkie)?
    c) Inne czynniki, jakie?
18. Jakie są, Pana/i zdaniem, bariery, które uniemożliwiły realizację założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie nieosiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).**
19. Jaka jest, Pana/i zdaniem, możliwość osiągnięcia założonych celów szczegółowych dotyczących transportu drogowego, wyrażonych przypisanymi dla OP5 wskaźnikami? Proszę odnieść się do poniższych wskaźników.

Wskaźnik: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) (km):

- Wartość docelowa (2023): 86,89

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Infrastruktury i Komunikacji

Wskaźnik: Całkowita długość nowych dróg (CI 13) (km):

- Wartość docelowa (2023): 15
  a) Jakie są powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników?

20. Jaka jest, Pana/i zdaniem, możliwość osiągnięcia założonych celów szczegółowych dotyczących transportu kolejowego, wyrażonych przypisanymi dla OP5 wskaźnikami? Proszę odnieść się do poniższych wskaźników.

Wskaźnik: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) (km):

- Wartość docelowa (2023): 41

Wskaźnik: Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego (szt.):

- Wartość docelowa (2023): 3
  a) Jakie są powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników?

21. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, aktualny system wskaźników jest adekwatny pod względem wsparcia w ramach OP 5 RPO-L2020?
    a) Jak ocenia Pan/i definicję wskaźników?
    b) Jak ocenia Pan/i sposób pomiaru wskaźników?
    c) Jak ocenia Pan/i trafność doboru wskaźników?
22. Które, z aktualnie stosowanych wskaźników powinny, Pana/i zdaniem, zostać zastosowane również w perspektywie 2021-2027?
    a) Jakie inne wskaźniki powinny obrazować wsparcie w ramach transportu drogowego?
    b) Jakie inne wskaźniki powinny obrazować wsparcie w ramach transportu kolejowego?
23. Czy zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, związane z transportem drogowym , które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027?
24. Czy zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, związane z transportem kolejowym , które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027?
25. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)?
    a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem Departamentu Infrastruktury i Komunikacji
b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?
Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Zielona Góra (IP ZIT)

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Zielona Góra (IP ZIT)
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.* *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 60-80 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.*
Panel pytań
1. Jak ocenia Pan/i wpływ realizacji projektów w ramach Działania 5.1 na poprawę **przepustowości** infrastruktury transportowej w regionie? a) Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę przepustowości infrastruktury transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Zielona Góra (IP ZIT)
2. Jak ocenia Pan/i wpływ realizacji projektów w ramach Działania 5.1 na poprawę **sprawności** infrastruktury transportowej w regionie? a) Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę sprawności infrastruktury transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź. 3. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja projektów w ramach Działania 5.1 wpłynęła na **zwiększenie mobilności regionalnej**? a) W jakim stopniu realizowane projekty wpłynęły na łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T (w tym z węzłami multimodalnymi)? b) W jakim stopniu realizowane projekty wpłynęły na poprawę infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą, która ma największy wkład w łączność transportową z infrastrukturą TEN-T? 4. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym? 5. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym? a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra? 6. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności wewnętrznej transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź. 7. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty drogowe realizowane w ramach Działania 5.1 wpłynęły na **uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci** transportowej na terenie województwa lubuskiego? a) Czy realizowane projekty wpłynęły na poprawę połączeń dróg lokalnych/ regionalnych z siecią autostrad i dróg ekspresowych? 8. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z budową i modernizacją dróg wojewódzkich lub dróg o znaczeniu regionalnym, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS) realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu? a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji? 9. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z budową i modernizacją obiektów mostowych, wiaduktów, estakad, tuneli drogowych i innych obiektów inżynieryjnych, obwodnic, obejść miast i miejscowości (w tym ich połączeń z sieciami dróg o znaczeniu regionalnym lub krajowym) wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz wyposażenie

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Zielona Góra (IP ZIT)

obiektów inżynieryjnych w zjazdy, zatoki autobusowe i inne urządzenia drogowe, realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu?

a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji?

10. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 są komplementarne z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
    a) Jakiego rodzaju projekty realizowane w latach 2014-2020 są komplementarne w najwyższym stopniu z projektami realizowanymi w latach 2007-2013?
    b) Jakiego rodzaju komplementarność można zidentyfikować analizując projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy?
    c) Jaki jest poziom komplementarności względem siebie projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 RPO-L2020?
11. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1 wpływają na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego?
    a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zrealizowane inwestycje zminimalizowały problem związany ze złym stanem kluczowej sieci drogowej regionu, która wpływała na zmniejszenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa i jakości życia mieszkańców?
    b) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zły stan sieci drogowej regionu stanowi czynnik decydujący o atrakcyjności i spójności przestrzennej, wpływający tym samym na jakość życia mieszkańców?
12. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1. Transport drogowy wpływają na poprawę dostępności do najważniejszych ośrodków rozwoju?
    a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem realizacja projektów w ramach Działania 5.1 zniwelowała problem braku rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu oraz braku obwodnic terenów zurbanizowanych?
13. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1 przyczyniają się do integracji systemu transportu drogowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na poprawę powiązań komunikacyjnych i spójność regionalnego układu komunikacyjnego?
14. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na poprawę bezpieczeństwa, łagodzenie natężenia ruchu drogowego, likwidację „wąskich gardeł" na sieci drogowej?
    a) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na poprawę spójności komunikacyjnej poprzez zmniejszanie zagęszczenia ruchu i zatorów, usuwania wąskich gardeł oraz uzupełniania brakujących połączeń?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Zielona Góra (IP ZIT)

15. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja projektów w ramach Działania 5.1 wpływa na spełnienie wymogów w zakresie ograniczenia uciążliwości transportu drogowego dla środowiska?
    a) Jakie wymogi dotyczące środowiska były uwzględniane podczas przyznawania środków na realizację projektów w ramach OP5?
    b) Czy, Pana/i zdaniem, realizowane projekty wpłyną na zwiększenie mobilności mieszkańców województwa oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach?
    c) Jakie, Pana/i zdaniem, należy uwzględnić w przyszłej perspektywie finansowej działania dotyczące zarówno zapobiegania, jak i łagodzenia wpływu infrastruktury na środowisko?
16. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, rozwinięta sieć dróg wpłynie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej, co pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego województwa?
17. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
18. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów.
    a) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym.
    b) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym.
19. Jakie są, Pana/i zdaniem, czynniki, które przyczyniły się do realizacji założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie osiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).**
    a) Jakie są czynniki zewnętrzne (pozawojewódzkie)?
    b) Jakie są czynniki wewnętrzne (wojewódzkie)?
    c) Jakie są inne czynniki?
20. Jakie są, Pana/i zdaniem, bariery, które uniemożliwiły realizację założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie nieosiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).**
21. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, aktualny system wskaźników jest adekwatny pod względem wsparcia w ramach Działania 5.1?
    a) Jak ocenia Pan/i definicję wskaźników?
    b) Jak ocenia Pan/i sposób pomiaru wskaźników?
    c) Jak ocenia Pan/i trafność doboru wskaźników?
22. Które, z aktualnie stosowanych wskaźników powinny, Pana/i zdaniem, zostać zastosowane również w perspektywie 2021-2027?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Zielona Góra (IP ZIT)
a) Jakie inne wskaźniki powinny obrazować wsparcie w ramach transportu drogowego? 23. Czy podczas realizacji projektów związanych z transportem drogowym zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027? 24. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)? a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.? b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?
Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Gorzów Wlkp. (IP ZIT)

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Gorzów Wlkp. (IP ZIT)
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.* *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 60-80 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli*

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Gorzów Wlkp. (IP ZIT)
zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.
Panel pytań
1. Jak ocenia Pan/i wpływ realizacji projektów w ramach Działania 5.1 na poprawę **przepustowości** infrastruktury transportowej w regionie? a) Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę przepustowości infrastruktury transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź. 2. Jak ocenia Pan/i wpływ realizacji projektów w ramach Działania 5.1 na poprawę **sprawności** infrastruktury transportowej w regionie? a) Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę sprawności infrastruktury transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź. 3. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja projektów w ramach Działania 5.1 wpłynęła na **zwiększenie mobilności regionalnej**? a) W jakim stopniu realizowane projekty wpłynęły na łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T (w tym z węzłami multimodalnymi)? b) W jakim stopniu realizowane projekty wpłynęły na poprawę infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą, która ma największy wkład w łączność transportową z infrastrukturą TEN-T? 4. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym? 5. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym? a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra? 6. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności wewnętrznej transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź. 7. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty drogowe realizowane w ramach Działania 5.1 wpłynęły na **uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci** transportowej na terenie województwa lubuskiego? a) Czy realizowane projekty wpłynęły na poprawę połączeń dróg lokalnych/ regionalnych z siecią autostrad i dróg ekspresowych?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Gorzów Wlkp. (IP ZIT)

8. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z budową i modernizacją dróg wojewódzkich lub dróg o znaczeniu regionalnym, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS) realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu?
    a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji?
9. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z budową i modernizacją obiektów mostowych, wiaduktów, estakad, tuneli drogowych i innych obiektów inżynieryjnych, obwodnic, obejść miast i miejscowości (w tym ich połączeń z sieciami dróg o znaczeniu regionalnym lub krajowym) wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz wyposażenie obiektów inżynieryjnych w zjazdy, zatoki autobusowe i inne urządzenia drogowe, realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu?
    a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji?
10. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 są komplementarne z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
    a) Jakiego rodzaju projekty realizowane w latach 2014-2020 są komplementarne w najwyższym stopniu z projektami realizowanymi w latach 2007-2013?
    b) Jakiego rodzaju komplementarność można zidentyfikować analizując projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy?
    c) Jaki jest poziom komplementarności względem siebie projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 RPO-L2020?
11. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1 wpływają na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego?
    a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zrealizowane inwestycje zminimalizowały problem związany ze złym stanem kluczowej sieci drogowej regionu, która wpływała na zmniejszenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa i jakości życia mieszkańców?
    b) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zły stan sieci drogowej regionu stanowi czynnik decydujący o atrakcyjności i spójności przestrzennej, wpływający tym samym na jakość życia mieszkańców?
12. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1. Transport drogowy wpływają na poprawę dostępność do najważniejszych ośrodków rozwoju?
    a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem realizacja projektów w ramach Działania 5.1 zniwelowała problem braku rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu oraz braku obwodnic terenów zurbanizowanych?
13. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1 przyczyniają się do integracji systemu transportu drogowego z pozostałymi gałęziami transportu?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Gorzów Wlkp. (IP ZIT)

a) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na poprawę powiązań komunikacyjnych i spójność regionalnego układu komunikacyjnego?

14. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na poprawę bezpieczeństwa, łagodzenie natężenia ruchu drogowego,, likwidację „wąskich gardeł" na sieci drogowej?
    a) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na poprawę spójności komunikacyjnej poprzez zmniejszanie zagęszczenia ruchu i zatorów, usuwania wąskich gardeł oraz uzupełniania brakujących połączeń?
15. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja projektów w ramach Działania 5.1 wpływa na spełnienie wymogów w zakresie ograniczenia uciążliwości transportu drogowego dla środowiska?
    a) Jakie wymogi dotyczące środowiska były uwzględniane podczas przyznawania środków na realizację projektów w ramach OP5?
    b) Czy, Pana/i zdaniem, realizowane projekty wpłyną na zwiększenie mobilności mieszkańców województwa oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach?
    c) Jakie, Pana/i zdaniem, należy uwzględnić w przyszłej perspektywie finansowej działania dotyczące zarówno zapobiegania, jak i łagodzenia wpływu infrastruktury na środowisko?
16. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, rozwinięta sieć dróg wpłynie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej, co pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego województwa?
17. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
18. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów.
    a) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym.
    b) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym.
19. Jakie są, Pana/i zdaniem, czynniki, które przyczyniły się do realizacji założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie osiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).**
    a) Jakie są czynniki zewnętrzne (pozawojewódzkie)?
    b) Jakie są czynniki wewnętrzne (wojewódzkie)?
    c) Jakie są inne czynniki?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ZIT MOF Gorzów Wlkp. (IP ZIT)
20. Jakie są, Pana/i zdaniem, bariery, które uniemożliwiły realizację założonych celów? **(Pytanie dotyczyć będzie nieosiągniętych celów wskazanych przez respondenta w poprzednim pytaniu).** 21. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, aktualny system wskaźników jest adekwatny pod względem wsparcia w ramach Działania 5.1? a) Jak ocenia Pan/i definicję wskaźników? b) Jak ocenia Pan/i sposób pomiaru wskaźników? c) Jak ocenia Pan/i trafność doboru wskaźników? 22. Które, z aktualnie stosowanych wskaźników powinny, Pana/i zdaniem, zostać zastosowane również w perspektywie 2021-2027? a) Jakie inne wskaźniki powinny obrazować wsparcie w ramach transportu drogowego? 23. Czy podczas realizacji projektów związanych z transportem drogowym zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027? 24. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)? a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.? b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?
Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami ekspertów oceniających wnioski o dofinansowanie – Działanie 5.1

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami ekspertów oceniających wnioski o dofinansowanie – Działanie 5.1
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych,*

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami ekspertów oceniających wnioski o dofinansowanie – Działanie 5.1

realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.

Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.

Badanie potrwa około 40-50 minut.

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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.

Panel pytań

1. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę dostępności** transportowej w ruchu drogowym?
    a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra?
2. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę zewnętrznej dostępności transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
3. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty drogowe realizowane w ramach Działania 5.1 wpłynęły na **uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci** transportowej na terenie województwa lubuskiego?
    a) Czy realizowane projekty wpłynęły na poprawę połączeń dróg lokalnych/ regionalnych z siecią autostrad i dróg ekspresowych?
4. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z budową i modernizacją dróg wojewódzkich lub dróg o znaczeniu regionalnym, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS) realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu?
    a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami ekspertów oceniających wnioski o dofinansowanie – Działanie 5.1

5. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z budową i modernizacją obiektów mostowych, wiaduktów, estakad, tuneli drogowych i innych obiektów inżynieryjnych, obwodnic, obejść miast i miejscowości (w tym ich połączeń z sieciami dróg o znaczeniu regionalnym lub krajowym) wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz wyposażenie obiektów inżynieryjnych w zjazdy, zatoki autobusowe i inne urządzenia drogowe, realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu?
    a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji?
6. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 są komplementarne z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
    a) Jakiego rodzaju projekty realizowane w latach 2014-2020 są komplementarne w najwyższym stopniu z projektami realizowanymi w latach 2007-2013?
    b) Jakiego rodzaju komplementarność można zidentyfikować analizując projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy?
    c) Jaki jest poziom komplementarności względem siebie projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 RPO-L2020?
7. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
8. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów.
    a) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym.
    b) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym.
9. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)?
    a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.?
    b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?

Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami ekspertów oceniających wnioski o dofinansowanie – Działanie 5.2
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.* *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 40-50 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.*
Panel pytań
1. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpływają na **poprawę dostępności** transportowej w ruchu kolejowym? 2. Jakiego rodzaju projekty mają, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę zewnętrznej dostępności transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź. 3. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z rewitalizacją linii kolejowych oraz modernizacją kolejowej infrastruktury dworcowej (w tym zakup taboru) realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu? a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami ekspertów oceniających wnioski o dofinansowanie – Działanie 5.2
4. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty zrealizowane w ramach Działania 5.2 RPO-L2020 są komplementarne z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania? a) Jakiego rodzaju projekty realizowane w latach 2014-2020 są komplementarne w najwyższym stopniu z projektami realizowanymi w latach 2007-2013? b) Jakiego rodzaju komplementarność można zidentyfikować analizując projekty zrealizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy? 5. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej? 6. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów. a) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym. b) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym. c) Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu. 7. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)? a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.? b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?
Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport drogowy

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport drogowy
Dzień dobry,

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport drogowy
Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej. *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 60-80 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.*
Panel pytań

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport drogowy

1. Jak ocenia Pan/i wpływ realizacji działań w ramach OP 5 RPO-L2020 na poprawę **przepustowości** infrastruktury transportowej w regionie?
    a) Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę przepustowości infrastruktury transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
2. Jak ocenia Pan/i wpływ realizacji działań w ramach OP 5 RPO-L2020 na poprawę **sprawności** infrastruktury transportowej w regionie?
    a) Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę sprawności infrastruktury transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
3. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja projektów w ramach OP 5 RPO-L2020 wpłynęła na **zwiększenie mobilności regionalnej**?
    a) W jakim stopniu realizowane projekty wpłynęły na łącznie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T (w tym z węzłami multimodalnymi)?
    b) W jakim stopniu realizowane projekty wpłynęły na poprawę infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą, która ma największy wkład w łączność transportową z infrastrukturą TEN-T?
4. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym?
5. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu drogowym?
    a) Czy w tym aspekcie zauważalne są różnice w zależności od projektów realizowanych poza formułą ZIT a projektami realizowanymi w ramach ZIT Gorzów Wlkp. lub ZIT Zielona Góra?
6. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności wewnętrznej transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
7. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty drogowe realizowane w ramach Działania 5.1 wpłynęły na **uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci** transportowej na terenie województwa lubuskiego?
    a) Czy realizowane projekty wpłynęły na poprawę połączeń dróg lokalnych/ regionalnych z siecią autostrad i dróg ekspresowych?
8. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z budową i modernizacją dróg wojewódzkich lub dróg o znaczeniu regionalnym, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS) realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport drogowy

a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji?

9. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z budową i modernizacją obiektów mostowych, wiaduktów, estakad, tuneli drogowych i innych obiektów inżynieryjnych, obwodnic, obejść miast i miejscowości (w tym ich połączeń z sieciami dróg o znaczeniu regionalnym lub krajowym) wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz wyposażenie obiektów inżynieryjnych w zjazdy, zatoki autobusowe i inne urządzenia drogowe, realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu?
   a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji?
10. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 są komplementarne z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
   a) Jakiego rodzaju projekty realizowane w latach 2014-2020 są komplementarne w najwyższym stopniu z projektami realizowanymi w latach 2007-2013?
   b) Jakiego rodzaju komplementarność można zidentyfikować analizując projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy?
   c) Jaki jest poziom komplementarności względem siebie projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 RPO-L2020?
11. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 RPO-L2020 wpływają na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego?
   a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zrealizowane inwestycje zminimalizowały problem związany ze złym stanem kluczowej sieci drogowej regionu, która wpływała na zmniejszenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa i jakości życia mieszkańców?
   b) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zły stan sieci drogowej regionu stanowi czynnik decydujący o atrakcyjności i spójności przestrzennej, wpływający tym samym na jakość życia mieszkańców?
12. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1. Transport drogowy wpływają na poprawę dostępność do najważniejszych ośrodków rozwoju?
   a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem realizacja projektów w ramach Działania 5.1 zniwelowała problem braku rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu oraz braku obwodnic terenów zurbanizowanych?
13. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 przyczyniają się do integracji systemu transportu drogowego z pozostałymi gałęziami transportu?
   a) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na poprawę powiązań komunikacyjnych i spójność regionalnego układu komunikacyjnego?
14. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływają na oprawę bezpieczeństwa, łagodzenie natężenia ruchu drogowego,, likwidację „wąskich gardeł” na sieci drogowej?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport drogowy

a) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na poprawę spójności komunikacyjnej poprzez zmniejszanie zagęszczenia ruchu i zatorów, usuwania wąskich gardeł oraz uzupełniania brakujących połączeń?

15. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja projektów w ramach OP 5 RPO-L2020 wpływa na spełnienie wymogów w zakresie ograniczenia uciążliwości transportu drogowego dla środowiska?
    a) Jakie wymogi dotyczące środowiska były uwzględniane podczas przyznawania środków na realizację projektów w ramach OP5?
    b) Czy, Pana/i zdaniem, realizowane projekty wpłyną na zwiększenie mobilności mieszkańców województwa oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach?
    c) Jakie, Pana/i zdaniem, należy uwzględnić w przyszłej perspektywie finansowej działania dotyczące zarówno zapobiegania, jak i łagodzenia wpływu infrastruktury na środowisko?
16. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, rozwinięta sieć dróg wpłynie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej, co pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego województwa?
17. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
18. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów.
    a) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu drogowym.
    b) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym.
19. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)?
    a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.?
    b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?

Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport kolejowy

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport kolejowy
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.* *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 60-80 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.*
Panel pytań
1. Jak ocenia Pan/i wpływ realizacji działań w ramach OP 5 RPO-L2020 na poprawę **przepustowości** infrastruktury transportowej w regionie? a) Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę przepustowości infrastruktury transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź. 2. Jak ocenia Pan/i wpływ realizacji działań w ramach OP 5 RPO-L2020 na poprawę **sprawności** infrastruktury transportowej w regionie? a) Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jaki najmniejszy wpływ na poprawę sprawności infrastruktury transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport kolejowy

b) W jakim stopniu projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpłynęły na sprawne funkcjonowanie transportu towarowego oraz wzrost atrakcyjności przewozów kolejowych w stosunku do transportu drogowego?

3. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja projektów w ramach OP 5 RPO-L2020 wpłynęła na **zwiększenie mobilności regionalnej**?
   a) W jakim stopniu realizowane projekty wpłynęły na łącznie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T (w tym z węzłami multimodalnymi)?
4. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpływają na **poprawę zewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu kolejowym?
5. Jakiego rodzaju projekty miały, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę zewnętrznej dostępności transportowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
6. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy wpływają na **poprawę wewnętrznej dostępności** transportowej w ruchu kolejowym?
7. Jakiego rodzaju projekty mają, Pana/i zdaniem, największy, a jakie najmniejszy wpływ na poprawę wewnętrznej dostępności kolejowej województwa? Proszę uzasadnić odpowiedź.
8. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, inwestycje w zakresie modernizacji połączeń sieci kolejowej oraz modernizacji infrastruktury dworcowej, realizowane w ramach Działania 5.2 stanowią uzupełnienie działań służących dołączeniu do sieci TEN-T pozostałych obszarów, nieznajdujących się w strefie dostępu podstawowej sieci kolejowej?
9. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.2 przyczyniły się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osobowych i towarowych?
   a) Czy, Pana/i zdaniem, realizowane projekty przyczyniły się do długotrwałej poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej? Proszę uzasadnić odpowiedź.
10. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty związane z rewitalizacją linii kolejowych oraz modernizacją kolejowej infrastruktury dworcowej (w tym zakup taboru) realizowane były równomiernie w przestrzeni terytorialnej regionu?
    a) Czy, Pana/i zdaniem, występują obszary wymagające zwiększenia interwencji?
11. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty zrealizowane w ramach Działania 5.2 RPO-L2020 są komplementarne z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
    a) Jakiego rodzaju projekty realizowane w latach 2014-2020 są komplementarne w najwyższym stopniu z projektami realizowanymi w latach 2007-2013?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport kolejowy

b) Jakiego rodzaju komplementarność można zidentyfikować analizując projekty zrealizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy?

12. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 RPO-L2020 wpływają na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego?
13. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, zrealizowane projekty miały wpływ na dostosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb pasażerów (np. dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami)?
    a) W jaki sposób, Pana/i zdaniem, podniesienie standardu połączeń kolejowych przyczyniło się do wzrostu dostępności komunikacyjnej, zwiększenia mobilności mieszkańców, skrócenia czasu dojazdu do ośrodków centralnych?
    b) W jaki sposób zrealizowane projekty oddziałują na podniesienie komfortu podróżowania, czyniąc region znacznie bardziej dostępny zarówno dla mieszkańców, jak i inwestorów?
    c) W jaki sposób, Pana/i zdaniem, realizacja projektów w ramach OP 5 przyczyniła się do promocji transportu publicznego (nowoczesne środki transportu kolejowego spowodują skrócenie czasu dojazdu, podniesienie jakości i konkurencyjności podróży, a tym samym zachęcą mieszkańców województwa do skorzystania z tego środka transportu)?
14. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, zrealizowane projekty mają wpływ na dostosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb rynku przewoźników (np. wzrost dopuszczalnych nacisków na oś, modernizacja peronów)?
    a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem dostosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb przewoźników wpływa na podniesienie sprawności pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych, co w konsekwencji przyczyni się do podniesienia konkurencyjności gospodarczej województwa?
15. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach OP 5 przyczyniają się do integracji systemu transportu kolejowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a) W jaki sposób podjęte działania wpływają na podniesienie jakości świadczonych usług oraz integracja z pozostałymi gałęziami transportu i gospodarki?
    b) W jaki sposób realizowane projekty wpływają na uzupełnianie luk w głównych szlakach (magistralach) kolejowych w sieci TEN-T?
    c) W jakim stopniu podejmowane działania przyczynią się do stworzenia sieci kolejowej o wysokim standardzie odpowiadającej na problem związany z dużą gęstością linii kolejowej na terenie województwa lubuskiego, przy jednoczesnym niedoinwestowanie infrastruktury i taboru kolejowego?
16. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja projektów w ramach OP 5 RPO-L2020 wpływa na spełnienie wymogów w zakresie ograniczenia uciążliwości transportu kolejowego dla środowiska?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielem ekspertów z zakresu inwestycji transportowych – transport kolejowy

a) Jakie wymogi dotyczące środowiska były uwzględniane podczas przyznawania środków na realizację projektów w ramach OP5?
b) Jakie, Pana/i zdaniem, należy uwzględnić w przyszłej perspektywie finansowej działania dotyczące zarówno zapobiegania, jak i łagodzenia wpływu infrastruktury na środowisko?
c) W jakim stopniu podczas realizacji projektów kolejowych podkreślany był ekologiczny aspekt wykorzystywania transportu kolejowego?

17. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zły stan infrastruktury kolejowej wpływa negatywnie na konkurencyjność transportu kolejowego?
    a) Czy, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy stanowią odpowiedź na zidentyfikowany problem złej infrastruktury?
    b) Jakiego rodzaju inwestycje, powinny być Pana/i zdaniem kontynuowane w przyszłej perspektywie finansowej (inwestycje w zakresie modernizacji połączeń sieci kolejowych, zakup nowego taboru, modernizacja kolejowej infrastruktury dworcowej)?
18. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
19. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów.
    a) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym.
    b) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym.
    c) Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałas.
20. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)?
    a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.?
    b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?

Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami beneficjentów OP 5 RPO-L2020 – Działanie 5.1

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami beneficjentów 5 OP RPO L2020 – Działanie 5.1
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.* *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 60-80 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.*
Panel pytań
1. Jak ocenia Pan/i wpływ realizowanego projektu na poprawę **przepustowości** infrastruktury transportowej w regionie? 2. Jak ocenia Pan/i wpływ realizowanego projektu na poprawę **sprawności** infrastruktury transportowej w regionie? 3. W jaki sposób realizowany projekt wpłynął na **poprawę dostępności** transportowej w ruchu drogowym? 4. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, realizowany projekt wpłynął na **uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci** transportowej na terenie województwa lubuskiego? a) Czy realizowany projekt wpłynął na poprawę połączeń dróg lokalnych/ regionalnych z siecią autostrad i dróg ekspresowych?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami beneficjentów 5 OP RPO L2020 – Działanie 5.1

5. W jakim stopniu realizowany projekt w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 jest komplementarny z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
6. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, realizowany projekt w ramach Działania 5.1 wpływa na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego?
    a) W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zrealizowana inwestycja zminimalizowała problem związany ze złym stanem kluczowej sieci drogowej regionu, która wpływała na zmniejszenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa i jakości życia mieszkańców?
7. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, realizowany projekt wpływa na poprawę dostępności do najważniejszych ośrodków rozwoju?
    a) W jakim stopniu, realizowany projekt zniwelował problem braku rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu oraz braku obwodnic terenów zurbanizowanych?
8. W jakim stopniu, realizowany projekt przyczynił się do integracji systemu transportu drogowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a) W jaki sposób realizowany projekt wpłynął na poprawę powiązań komunikacyjnych i spójność regionalnego układu komunikacyjnego?
9. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekt realizowany w ramach Działania 5.1 Transport drogowy wpływa na poprawę bezpieczeństwa, łagodzenie natężenia ruchu drogowego, likwidację „wąskich gardeł" na sieci drogowej?
10. W jakim stopniu realizowany projekt wpływa na spełnienie wymogów w zakresie ograniczenia uciążliwości transportu drogowego dla środowiska?
    a) Czy, Pana/i zdaniem, realizowany projekt wpłynął na zwiększenie mobilności mieszkańców województwa oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach?
11. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
12. Czy podczas realizacji projektów związanych z transportem drogowym zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027?
13. Czy podczas realizacji projektów związanych z transportem drogowym zidentyfikowali Państwo jakieś problemy/ bariery? Jeśli tak, jakie?
    a) Jakie działania podejmowali Państwo w celu przeciwdziałania zidentyfikowanym problemom?
14. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami beneficjentów 5 OP RPO L2020 – Działanie 5.1
a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.? b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?
Dziękujemy za udział w badaniu.

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami beneficjentów OP 5 RPO-L2020 – Działanie 5.2

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami beneficjentów OP 5 RPO L2020 – Działanie 5.2
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.* *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 60-80 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.*
Panel pytań
1. Jak ocenia Pan/i wpływ realizowanego projektu na poprawę **przepustowości** infrastruktury transportowej w regionie? 2. Jak ocenia Pan/i wpływ realizowanego projektu na poprawę **sprawności** infrastruktury transportowej w regionie?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami beneficjentów OP 5 RPO L2020 – Działanie 5.2

3. W jaki sposób realizowany projekt wpłynął na **poprawę dostępności** transportowej w ruchu kolejowym?
4. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, realizowany projekt wpłynął na **uzupełnienie luki w funkcjonującej sieci** transportowej na terenie województwa lubuskiego?
5. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizowana inwestycja stanowi uzupełnienie działań służących dołączeniu do sieci TEN-T pozostałych obszarów, nieznajdujących się w strefie dostępu podstawowej sieci kolejowej?
6. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, projekt realizowany w ramach Działania 5.2 przyczynił się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osobowych i towarowych?
    a) Czy, Pana/i zdaniem, realizowany projekt przyczynił się do długotrwałej poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej? Proszę uzasadnić odpowiedź.
7. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, realizowany projekt w ramach Działania 5.2 wpływa na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego?
8. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, zrealizowany projekt miał wpływ na dostosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb pasażerów (np. dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami)?
    a) W jaki sposób zrealizowanie projektu oddziałuje na podniesienie komfortu podróżowania, czyniąc region znacznie bardziej dostępny zarówno dla mieszkańców, jak i inwestorów?
    b) W jaki sposób, Pana/i zdaniem, realizacja projektu w ramach Działania 5.2 przyczyniła się do promocji transportu publicznego (nowoczesne środki transportu kolejowego spowodują skrócenie czasu dojazdu, podniesienie jakości i konkurencyjności podróży, a tym samym zachęcą mieszkańców województwa do skorzystania z tego środka transportu)?
9. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, zrealizowany projekt ma wpływ na dostosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb rynku przewoźników (np. wzrost dopuszczalnych nacisków na oś, modernizacja peronów)?
10. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zrealizowany projekt w ramach Działania 5.2 przyczynia się do integracji systemu transportu kolejowego z pozostałymi gałęziami transportu?
    a) W jaki sposób podjęte działania wpływają na podniesienie jakości świadczonych usług oraz integracja z pozostałymi gałęziami transportu i gospodarki?
    b) W jaki sposób realizowany projekt wpływa na uzupełnianie luk w głównych szlakach (magistralach) kolejowych w sieci TEN-T?
    c) W jakim stopniu podejmowane działania przyczynią się do stworzenia sieci kolejowej o wysokim standardzie odpowiadającej na problem związany z dużą gęstością linii kolejowej na terenie województwa lubuskiego, przy jednoczesnym niedoinwestowanie infrastruktury i taboru kolejowego?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami beneficjentów OP 5 RPO L2020 – Działanie 5.2

11. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizowany projekt w ramach Działania 5.2 wpływa na spełnienie wymogów w zakresie ograniczenia uciążliwości transportu kolejowego dla środowiska?
12. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zły stan infrastruktury kolejowej wpływa negatywnie na konkurencyjność transportu kolejowego?
    a) Czy, Pana/i zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 5.2 Transport kolejowy stanowią odpowiedź na zidentyfikowany problem złej infrastruktury?
    b) Jakiego rodzaju inwestycje, powinny być Pana/i zdaniem kontynuowane w przyszłej perspektywie finansowej (inwestycje w zakresie modernizacji połączeń sieci kolejowych, zakup nowego taboru, modernizacja kolejowej infrastruktury dworcowej)?
13. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cel główny Osi Priorytetowej 5. Transport „Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w regionie" jest aktualny w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
14. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, cele szczegółowe OP5 RPO-L2020 są dalej aktualne? Proszę odnieść się do wszystkich poniżej wskazanych celów.
    a) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym.
    b) Poprawiona zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym.
    c) Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałas.
15. Czy podczas realizacji projektów związanych z transportem kolejowym zidentyfikowali Państwo tzw. dobre praktyki, które powinny być uwzględnione podczas programowania wsparcia w perspektywie 2021-2027?
16. Czy podczas realizacji projektów związanych z transportem kolejowym zidentyfikowali Państwo jakieś problemy/ bariery? Jeśli tak, jakie?
    a) Jakie działania podejmowali Państwo w celu przeciwdziałania zidentyfikowanym problemom?
17. Jakiego typu projekty powinny być realizowane w perspektywie 2021-2027, aby kontynuować realizację celów przyjętych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego)?
    a) Jakie obszary wymagają wsparcia po 2021 r.?

Scenariusz badania TDI z przedstawicielami beneficjentów OP 5 RPO L2020 – Działanie 5.2
b) W jaki sposób należy ukierunkować wsparcie w perspektywie 2021-2027 (jakie powinny być preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?
Dziękujemy za udział w badaniu.

10.2.2. Scenariusze badania TDI na potrzeby CS

RPLB.05.01.01-08-0002/17 Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.1
Dzień dobry, *Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.* *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 30 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.*
Panel pytań
1. Proszę krótko opisać, na czym polegał projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II.

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.1

2. W jakim stopniu projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II wpływa na poprawę wewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa lubuskiego?
    a. W jakim stopniu projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu z sąsiadującymi województwami?
    b. W jaki sposób budowa mostu przez rzekę Odrę wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu?
    c. W jaki sposób budowa drogi wojewódzkiej nr 282 wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu?
3. W jaki sposób projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II wpływa na połączenie dróg z siecią Ten-T?
4. W jakim stopniu podczas opracowywania założeń projektu Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II uwzględniali Państwo kryterium komplementarności projektu z innymi inwestycjami?
    a. W jakim stopniu projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II jest komplementarny z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
    b. W jakim stopniu projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II jest komplementarny względem innych projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 (projektów drogowych)?
5. Proszę opisać rzeczywiste efekty realizacji projektu Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II.
    a. W jaki sposób projekt wpływa na rozwój społeczno-gospodarczy na terenie województwa lubuskiego?
    b. W jaki sposób projekt wpływa na poziom oddziaływania transportu na środowisko?
6. Jakie były nieplanowane (tzw. uboczne) efekty realizacji projektu Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II?
7. W jaki sposób projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego?

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.1

8. W jaki sposób projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II wpływa na łagodzenie zatłoczenia (zmniejszenia uciążliwych zatorów) w ruchu drogowym?
9. W jaki sposób projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II wpływa na likwidację „wąskich gardeł" na sieci drogowej?
10. W jaki sposób projekt Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II przyczynia się do integracji systemu transportu?
11. Jakie czynniki przyczyniły się Pana/i zdaniem do realizacji założonych celów projektu Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II?
12. Jakie bariery, Pana/i zdaniem, które utrudniły lub mogły utrudnić osiągnięcie zamierzonych efektów, zidentyfikowali Państwo podczas realizacji projektu Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II?
    a. Jakie działania zrealizowali Państwo w celu niwelowania wpływu zidentyfikowanych barier na możliwość osiągnięcia zamierzonych efektów?
13. Jakie są tzw. dobre praktyki wynikające z realizacji projektu Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II, które Pana/i zdaniem należałoby powielać podczas realizacji podobnych projektów w przyszłości?

Dziękujemy za udział w badaniu.

RPLB.05.01.02-08-0001/16 Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.1

Dzień dobry,

Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.1

Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.

Badanie potrwa około 30 minut.

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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.

Panel pytań

1. Proszę krótko opisać, na czym polegał projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej.
2. W jaki sposób projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej wpisuje się w cele Strategii ZIT MOF Gorzów Wlkp.?
3. W jakim stopniu projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej wpływa na poprawę wewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa lubuskiego?
    a. W jakim stopniu projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu z sąsiadującymi województwami?
4. W jakim stopniu podczas opracowywania założeń projektu Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej uwzględniali Państwo kryterium komplementarności projektu z innymi inwestycjami?
    a. W jakim stopniu projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej jest komplementarny z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
    b. W jakim stopniu projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej jest komplementarny względem innych projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 (projektów drogowych)?
5. Proszę opisać rzeczywiste efekty realizacji projektu Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej.
    a. W jaki sposób projekt wpływa na rozwój społeczno-gospodarczy na terenie województwa lubuskiego?
    b. W jaki sposób projekt wpływa na poziom oddziaływania transportu na środowisko?
6. Jakie były nieplanowane (tzw. uboczne) efekty realizacji projektu Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej?

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.1

7. W jaki sposób projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego?
8. W jaki sposób projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej wpływa na łagodzenie zatłoczenia (zmniejszenia uciążliwych zatorów) w ruchu drogowym?
9. W jaki sposób projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej wpływa na likwidację „wąskich gardeł" na sieci drogowej?
10. W jaki sposób projekt Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej przyczynia się do integracji systemu transportu?
    a. W jaki sposób projekt przyczynia się do integracji transportu drogowego i kolejowego?
11. Jakie czynniki przyczyniły się Pana/i zdaniem do realizacji założonych celów projektu Budowa Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej?
12. Jakie bariery, Pana/i zdaniem, które utrudniły lub mogły utrudnić osiągnięcie zamierzonych efektów, zidentyfikowali Państwo podczas realizacji projektu Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej?
    a. Jakie działania zrealizowali Państwo w celu niwelowania wpływu zidentyfikowanych barier na możliwość osiągnięcia zamierzonych efektów?
13. Jakie są tzw. dobre praktyki wynikające z realizacji projektu Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej, które Pana/i zdaniem należałoby powielać podczas realizacji podobnych projektów w przyszłości?

Dziękujemy za udział w badaniu.

RPLB.05.01.03-08-0001/16 Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.1

Dzień dobry,

Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej.

Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa.

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.1

Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.

Badanie potrwa około 30 minut.

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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.

Panel pytań

1. Proszę krótko opisać, na czym polegał projekt Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi.
2. W jakim stopniu projekt Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi wpływa na poprawę wewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa lubuskiego?
    a. W jakim stopniu projekt Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu z sąsiadującymi województwami?
3. W jakim stopniu podczas opracowywania założeń projektu Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi uwzględniali Państwo kryterium komplementarności projektu z innymi inwestycjami?
    a. W jakim stopniu projekt Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi jest komplementarny z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
    b. W jakim stopniu projekt Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi jest komplementarny względem innych projektów realizowanych w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 (projektów drogowych)?
    c. W jaki sposób projekt przyczyni się do poprawy powiązań MOF z siecią dróg krajowych?
4. Proszę opisać rzeczywiste efekty realizacji projektu Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi.
    a. W jaki sposób projekt wpływa na rozwój społeczno-gospodarczy na terenie województwa lubuskiego?
    b. W jaki sposób projekt wpływa na poziom oddziaływania transportu na środowisko?
5. Jakie były nieplanowane (tzw. uboczne) efekty realizacji projektu Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi?

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.1

6. W jaki sposób projekt Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego?
7. W jaki sposób projekt Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi wpływa na łagodzenie zatłoczenia (zmniejszenia uciążliwych zatorów) w ruchu drogowym?
    a. W jaki sposób projekt przyczynił się do poprawy problemu związanego rosnącym zatłoczeniem wynikającym z wyczerpania przepustowości tzw. obwodnicy śródmiejskiej (ul. Długa, ul.Kon.3 Maja)?
8. W jaki sposób projekt Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi wpływa na likwidację „wąskich gardeł" na sieci drogowej?
    a. W jaki sposób projekt przyczyni się do udrożnienia ruchu w centrum Zielonej Góry, która jest głównym węzłem komunikacyjnym zbierającym ruch z całego obszaru funkcjonalnego?
9. W jaki sposób projekt Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi przyczynia się do integracji systemu transportu?
    a. W jaki sposób projekt przyczyni się do utworzenia sieci sprawnych połączeń transportowych?
10. Jakie czynniki przyczyniły się Pana/i zdaniem do realizacji założonych celów projektu Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi?
11. Jakie bariery, Pana/i zdaniem, które utrudniły lub mogły utrudnić osiągnięcie zamierzonych efektów, zidentyfikowali Państwo podczas realizacji projektu Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi?
    a. Jakie działania zrealizowali Państwo w celu niwelowania wpływu zidentyfikowanych barier na możliwość osiągnięcia zamierzonych efektów?
12. Jakie są tzw. dobre praktyki wynikające z realizacji projektu Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi, które Pana/i zdaniem należałoby powielać podczas realizacji podobnych projektów w przyszłości?

Dziękujemy za udział w badaniu.

10.2.3. Scenariusz TDI z realizatorami projektu w ramach Działania 5.2

RPLB.05.02.00-08-0001/18 Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.2

Dzień dobry,

Nazywam się … i jestem przedstawicielem firmy Eu-Consult sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Reprezentowana przeze mnie firma na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego przeprowadza badanie oceny wpływu projektów realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Ponadto, badana będzie także

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.2
komplementarność interwencji z działaniami podejmowanymi w obszarze infrastruktury transportu w ramach innych programów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, realizowanych w województwie lubuskim, a także z inwestycjami zrealizowanymi w regionie w poprzedniej perspektywie finansowej. *Z uwagi na to uprzejmie proszę o udział w wywiadzie pogłębionym oraz o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Państwa odpowiedzi posłużą do oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na dostępność transportową województwa. Pragniemy zapewnić, że badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień.* *Badanie potrwa około 30 minut.* *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. Wszystkie wyrażone opinie, jeśli zostaną wykorzystane do sporządzenia raportu, zostaną zanonimizowane i przedstawione bez możliwości przypisania wypowiedzi do konkretnej osoby. Nagranie nie będzie udostępniane osobom trzecim. Jeśli nie wyraża Pan(i) zgody na nagrywanie, będę prowadził/a notatki z rozmowy.*
Panel pytań

1. Proszę krótko opisać, na czym polegał projekt Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych.
2. W jakim stopniu projekt Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych wpływa na poprawę wewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa lubuskiego?
  a. W jakim stopniu projekt Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu z sąsiadującymi województwami?
  b. W jaki sposób projekt wpłynął na poprawę atrakcyjności i spójności przestrzennej regionu?
3. W jakim stopniu podczas opracowywania założeń projektu Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych uwzględniali Państwo kryterium komplementarności projektu z innymi inwestycjami?
  a. W jakim stopniu projekt Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych jest komplementarny z projektami zrealizowanymi w ramach poprzedniego okresu programowania?
  b. W jakim stopniu projekt Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych jest komplementarny względem innych projektów transportowych, realizowanych w ramach RPO-L2020 (projektów drogowych i kolejowych)?

Scenariusz badania TDI z realizatorami projektów w ramach Działania 5.2

4. Proszę opisać rzeczywiste efekty realizacji projektu Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych.
    a. W jaki sposób projekt wpływa na rozwój społeczno-gospodarczy na terenie województwa lubuskiego?
    b. W jaki sposób projekt wpływa na poziom oddziaływania transportu na środowisko?
    c. W jakim stopniu projekt wpłynął na zwiększenie liczby osób korzystających z transportu kolejowego w regionie?
5. Jakie były nieplanowane (tzw. uboczne) efekty realizacji projektu Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych?
6. W jaki sposób projekt Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego?
7. W jaki sposób projekt Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych wpływa na likwidację „wąskich gardeł" na sieci kolejowej?
8. W jaki sposób projekt Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych przyczynia się do integracji systemu transportu?
9. Jakie czynniki przyczyniły się Pana/i zdaniem do realizacji założonych celów projektu Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych?
10. Jakie bariery, Pana/i zdaniem, które utrudniły lub mogły utrudnić osiągnięcie zamierzonych efektów, zidentyfikowali Państwo podczas realizacji projektu Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych?
    a. Jakie działania zrealizowali Państwo w celu niwelowania wpływu zidentyfikowanych barier na możliwość osiągnięcia zamierzonych efektów?
11. Jakie są tzw. dobre praktyki wynikające z realizacji projektu Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych, które Pana/i zdaniem należałoby powielać podczas realizacji podobnych projektów w przyszłości?

Dziękujemy za udział w badaniu.

10.2.4. Matryca case study

Analizowany czynnik/ projekt	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II	Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej	Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi	Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych
Beneficjent				
Wartość projektu				
Dofinansowanie z UE				
Lokalizacja (powiat)				
Zakres projektu (charakterystyka)				
Poprawa wewnętrznej dostępności województwa				
Poprawa zewnętrznej dostępności województwa				
Komplementarność z innymi projektami				
Efekty realizacji projektu				
Wpływ projektu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego/ kolejowego				
Wpływ projektu na łagodzenie zatłoczenia (zmniejszenia				

Analizowany czynnik/ projekt	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II	Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej	Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi	Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych
uciążliwych zatorów) w ruchu drogowym/ kolejowym				
Wpływ projektu na likwidację „wąskich gardeł" na sieci drogowej/ kolejowej				
Wpływ projektu na integrację systemu transportu				
Bariery zidentyfikowane podczas realizacji projektu				
Dobre praktyki/ czynniki sukcesu zidentyfikowane podczas realizacji projektu				

Źródło: Opracowanie własne.

10.3. Aneks nr 3 – Zestawienie danych zebranych z poszczególnych metod badawczych

Zewnętrzny plik MS Word.

11. SPIS TABEL I RYSUNKÓW

Tabele:

Tabela 1. Długość dróg publicznych na 100 km^2 w województwie lubuskim..... 14
Tabela 2. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 100 km^2 w podziale na powiaty [km] 15
Tabela 3. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 10 tys. ludności w podziale na powiaty [km] 15
Tabela 4. Długość linii kolejowych eksploatowanych na terenie województwa lubuskiego 16
Tabela 5. Długość linii kolejowych ogółem na 10 tys. ludności na terenie województwa 16
Tabela 6. Zestawienie Działań OP 5 i ich celów działania. 22
Tabela 7. Kontraktacja środków unijnych w ramach OP 5 RPO-L2020 [zł]..... 25
Tabela 8. Certyfikacja środków unijnych w ramach OP 5 RPO-L2020 [zł] 25
Tabela 9. Liczba podpisanych umów o dofinansowanie w ramach poszczególnych naborów OP 5 RPO-L 2020 28
Tabela 10. Liczba i wartość podpisanych umów o dofinansowanie w podziale na lata i działania w ramach OP 5 RPO-L2020 29
Tabela 11. Realizowane w ramach RPO-L2020 typy projektów 31
Tabela 12. Liczba podpisanych umów w podziale na typ obszaru 41
Tabela 13. Wskaźniki produktu OP 1 Lubuskiego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 45
Tabela 14. Liczba wypadków drogowych ogółem na terenie województwa lubuskiego w podziale na powiaty 53
Tabela 15. Stopień osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu bezpośredniego – OP 5 RPO-L2020..... 61
Tabela 16. Stopień osiągnięcia wskaźników KEW oraz wskaźnika finansowego – OP 5 RPO-L2020..... 62
Tabela 17. Oszacowanie zmian Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT osobowego, towarowego i syntetycznego dla województwa lubuskiego 63
Tabela 18. Definicje wskaźników produktu OP 5..... 65
Tabela 19. Wnioski i rekomendacje 72

Rysunki:

Rysunek 1. Kryteria ewaluacyjne 19
Rysunek 2. Mapa dróg na terenie województwa lubuskiego – część północna województwa 34
Rysunek 3. Mapa dróg na terenie województwa lubuskiego – część środkowa województwa 35
Rysunek 4. Mapa dróg na terenie województwa lubuskiego – część południowa województwa 36

Rysunek 5. Liczba projektów drogowych realizowanych na terenie poszczególnych powiatów 41
Rysunek 6. Drogi wojewódzkie, na których realizowany jest więcej niż jeden projekt w ramach Działania 5.1 RPO-L2020 49

Wykres 1. Forma prawna beneficjentów realizujących projekty w ramach OP 5 RPO-L 2020..... 31

Wykres 2. Oszacowanie zmian Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT osobowego, towarowego i syntetycznego dla województwa lubuskiego 64