

Załącznik nr 2 do Uchwały nr 11616/2024

Zarządu Województwa Opolskiego

z dnia 19 lutego 2024 r.

TABELA ZALECEŃ POZASYSTEMOWYCH¹ (poziom regionalny i lokalny) z badania ewaluacyjnego pn. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego					
Lp.	Treść wniosku	Treść zalecenia	Adresat zalecenia	Sposób wdrożenia	Termin wdrożenia
1.	Dalsza efektywność w zakresie mobilności aktywnej wymaga uspojnienia sieci dróg rowerowych, wówczas infrastruktura powstała w ramach RPO WO 2014-2020 będzie silniej wykorzystywana. Obecnie drogi rowerowe w województwie są silnie pofragmentowane, przez co często nie spełniają potrzeb w zakresie aktywizacji mobilności aktywnej jako alternatywy dla transportu indywidualnego i komplementarnego środka transportu dla transportu zbiorowego. W ramach RPO WO 2014-2020 powstały drogi rowerowe umożliwiające m.in. dojazd	Zwiększenie spójności dróg rowerowych, w tym dalsza realizacja inwestycji z zakresu mobilności aktywnej (zorientowanej na pieszych i rowerzystów uzupełnionej o infrastrukturę punktową w postaci stojaków i większych parkingów przesiadkowych dla rowerzystów.	JST	Planując inwestycje związane z drogami rowerowymi należy wziąć pod uwagę istniejącą infrastrukturę w jednostkach ościennych i dążyć do uzupełnienia braków, które poprawią spójność sieci dróg rowerowych. Wykorzystanie przez beneficjentów opracowania dotyczącego koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych (opracowanej w ramach projektu SWO „Opolskie na rowery”). Oczekiwane inwestycje wskazano w punktach 3 i 4 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).	31 grudnia 2027 roku

¹ Tabela zaleceń pozasystemowych – jest to zbiór dobrych praktyk kierowanych do dodatkowych interesariuszy działań w obszarze transportu (poza podmiotami bezpośrednio powiązаныmi z systemem realizacji polityki spójności 2021-2027), do ewentualnego wykorzystania w przyszłych interwencjach realizowanych na poziomie regionalnym.

TABELA ZALECEŃ POZASYSTEMOWYCH ¹ (poziom regionalny i lokalny)					
z badania ewaluacyjnego pn. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego					
Lp.	Treść wniosku	Treść zalecenia	Adresat zalecenia	Sposób wdrożenia	Termin wdrożenia
	do centrów przesiadkowych oraz drogi rowerowe wzdłuż dróg wojewódzkich, jednak inwestycje te nie poprawiły znacząco spójności sieci dróg rowerowych, w związku z czym wymagane są dalsze inwestycje (s. 39, 128-129).				
2.	Najczęściej występujące bariery w realizacji projektów w ramach OP VI i III RPO WO 2014-2020 wywołała zmiana sytuacji gospodarczej spowodowana inflacją i inwazją Rosji na Ukrainę – ceny materiałów i prac silnie wzrosły, a łańcuchy dostaw zostały zaburzone. Wystąpiło ponadto wiele utrudnień przy uzyskiwaniu pozwoleń oraz nieprzewidzianych robót. Współpraca z innymi interesariuszami – przede wszystkim o silnie scentralizowanej strukturze, sformalizowanej metodzie funkcjonowania i będącymi właścicielami gruntów – jest istotną barierą, która może	Przygotowanie możliwej do zgromadzenia dokumentacji projektowej i rozpoczęcie uzgodnień z interesariuszami przed przygotowaniem wniosku o dofinansowanie.	JST PLK	W celu przeciwdziałania barierom mogącym wystąpić na etapie realizacji projektu, sugeruje się Beneficjentom m.in.: <ul style="list-style-type: none"> ▪ założenie wzrostu cen na poziomie wyższym niż aktualna inflacja; ▪ bardziej skrupulatne planowanie projektu na etapie opracowywania wniosku o dofinansowanie, pogłębienie analizy przygotowywanych dokumentów projektowych i przetargowych; ▪ wcześniejsze pozyskiwanie zgód oraz zabezpieczenie finansowania przed realizacją inwestycji, aby uniknąć dezaktualizacji kwot. 	31 grudnia 2027 roku

TABELA ZALECEŃ POZASYSTEMOWYCH ¹ (poziom regionalny i lokalny)					
z badania ewaluacyjnego pn. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego					
Lp.	Treść wniosku	Treść zalecenia	Adresat zalecenia	Sposób wdrożenia	Termin wdrożenia
	mieć wpływ również na projekty z perspektywy finansowej FEO 2021-2027 (s. 6 i 34)				
3.	<p>W ramach zrealizowanych projektów „Parkuj i Jedź” powstała duża liczba nowych miejsc parkingowych, często w centrach miast. Negatywny efekt jest taki, że miejsca te są zwykle wykorzystywane przez kierowców jako docelowe, a nie w celu przesiadki na transport zbiorowy. Pojawienie się nowych miejsc postojowych w miejscach, gdzie zlokalizowane są liczne usługi lub zabudowa mieszkalna, ułatwia dostęp do parkowania i pobudza motoryzację, niwelując efekty inwestycji w transport zbiorowy (s. 51). Działania organizacyjne towarzyszące powstaniu węzłów integracyjnych były zwykle minimalne i polegały na skierowaniu tras linii</p>	<p>Rozwój/budowa miejsc przesiadkowych i węzłów integracyjnych w punktach dobrze skomunikowanych i w wielkości adekwatnej do potrzeb (nieprzeskalowanych).</p>	JST	<p>Celem zwiększenia efektywności i użyteczności parkingów przesiadkowych zaleca się:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ przed wytypowaniem miejsca na parking przesiadkowy/węzeł integracyjny, przeprowadzenie diagnozy i analizy w zakresie jego skomunikowania (transport publiczny – autobusowy i kolejowy). Inwestycje powinny powstawać w miejscach, które zapewniają dobrą i możliwie zróżnicowaną ofertę przewozową. Intensywność obsługi pasażerów powinna również determinować wielkość planowanej inwestycji; ▪ wprowadzenie (zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności) ograniczenia w ruchu samochodów w centrach miast. Wówczas kierowcy zaczną dojeżdżać samochodami jedynie do najbliższego węzła integracyjnego; ▪ wprowadzenie na nich systemów płatności, gdzie darmowy będzie postój jedynie dla osób posiadających ważny bilet na pociąg lub autobus (wyeliminuje to parkowanie docelowe zamiast przesiadkowego na powstałych parkingach). 	31 grudnia 2029 roku

TABELA ZALECEŃ POZASYSTEMOWYCH¹ (poziom regionalny i lokalny)					
z badania ewaluacyjnego pn. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego					
Lp.	Treść wniosku	Treść zalecenia	Adresat zalecenia	Sposób wdrożenia	Termin wdrożenia
	komunikacji miejskiej przez nowy węzeł czy rozmowach z przewoźnikami prywatnymi, aby dokonali zmiany tras na przebiegające przez węzeł integracyjny. Brak jest tu mowy o częstych i szybkich połączeniach autobusowych i kolejowych, o synchronizacji rozkładów jazdy, o zintegrowanych taryfach (także przewoźników prywatnych) oraz kompleksowej informacji pasażerskiej. Przez to efekt interwencji, choć zaistnieje, będzie w znacznym stopniu zaniżony (s. 78).				
4.	Zachęcanie do korzystania z transportu zbiorowego, a także do mobilności aktywnej – realizowane poprzez projekty zorientowane na pieszych i rowerzystów, stanowi odpowiedź na problem stale rosnącej liczby zarejestrowanych w województwie samochodów osobowych (s. 25)	Podejmowanie działań na rzecz promowania wykorzystywania transportu zbiorowego przez mieszkańców województwa i realizacja działań poprawiających dostępność do komunikacji zbiorowej.	JST	Należy przeznaczać jak największe środki na inwestycje niedotyczące transportu indywidualnego – komunikację miejską, transport autobusowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi, a przede wszystkim transport kolejowy. Gdy będą one efektywnie funkcjonować, skutecznie przekonają kierowców do rezygnacji z poruszania się samochodami na rzecz korzystania z transportu zbiorowego. Oczekiwane inwestycje wskazano w punkcie 3 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).	31 grudnia 2029 roku

TABELA ZALECEŃ POZASYSTEMOWYCH¹ (poziom regionalny i lokalny)					
z badania ewaluacyjnego pn. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego					
Lp.	Treść wniosku	Treść zalecenia	Adresat zalecenia	Sposób wdrożenia	Termin wdrożenia
	<p>Działania organizacyjne, które mają na celu poszerzenie obszaru objętego transportem zbiorowym, poprawę częstotliwości kursowania i wzrost ogólnie pojętej jakości obsługi, są podstawą w budowie konkurencyjności transportu zbiorowego. W perspektywie 2014-2020 powstała znaczna ilość infrastruktury dla transportu zbiorowego, ale efekt interwencji jest zmniejszony z uwagi na niedostatek działań organizacyjnych mających na celu uzyskanie odpowiedniej siatki połączeń – wynika to m.in. z niewydolnego finansowania i braku jasnego wskazania organizatora, ale także braku taboru lub jego niedostosowania do potrzeb (s. 128). Znaczna część oczekiwań mieszkańców związanych z transportem zbiorowym dotyczy rozwoju sieci</p>				

TABELA ZALECEŃ POZASYSTEMOWYCH ¹ (poziom regionalny i lokalny) z badania ewaluacyjnego pn. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego					
Lp.	Treść wniosku	Treść zalecenia	Adresat zalecenia	Sposób wdrożenia	Termin wdrożenia
	połączeń (66% respondentów): powstawania nowych połączeń kolejowych łączących poszczególne ośrodki oraz rozwoju transportu publicznego zarówno w miastach, jak i poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi, w tym tworzenia linii nocnych. Równie istotne dla mieszkańców (63% respondentów) jest zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów i pociągów (s. 97).				
5.	Interwencje RPO WO 2014-2020 nie są wystarczające, aby zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. Kluczowym elementem mającym wpływ na konkurencyjność transportu zbiorowego jest atrakcyjna oferta przewozowa (s. 78) Aby zwiększyć efektywność inwestycji na liniach kolejowych oraz inwestycji w	Opracowanie atrakcyjnej oferty przewozowej, zapewniającej większą liczbę zintegrowanych ze sobą połączeń transportu autobusowego i kolejowego.	UMWO (DIG) JST Przewoźnicy	Poprawa oferty transportu kolejowego i autobusowego poprzez zapewnienie częstych i szybkich połączeń autobusowych i kolejowych, synchronizację rozkładów jazdy, wprowadzenie zintegrowanych taryf i kompleksowej informacji pasażerskiej. Działania, które zachęciłyby mieszkańców do częstszego korzystania z transportu zbiorowego to przede wszystkim: <ul style="list-style-type: none"> ▪ rozwój sieci połączeń: powstawanie nowych połączeń kolejowych łączących poszczególne ośrodki oraz rozwój transportu publicznego zarówno w miastach, jak i poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi, w tym tworzenie linii nocnych oraz uruchomienie dodatkowych kursów w weekendy i święta; 	31 grudnia 2029 roku

TABELA ZALECEŃ POZASYSTEMOWYCH ¹ (poziom regionalny i lokalny)					
z badania ewaluacyjnego pn. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego					
Lp.	Treść wniosku	Treść zalecenia	Adresat zalecenia	Sposób wdrożenia	Termin wdrożenia
	tabor autobusowy, należy poprawić ofertę przewozową – zapewnić większą liczbę połączeń, zintegrowanych ze sobą – taryfowo i rozkładami jazdy, oraz dopasowaną do potrzeb mieszkańców. W przypadku transportu zbiorowego dopiero dobra oferta przewozowa jest zachętą do korzystania (s. 39).			<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów i pociągów. Podstawę do uruchomienia nowych połączeń powinny stanowić szersze badania marketingowe.	
6.	Ważną interwencją do podjęcia w ramach FEO 2021-2027 jest także szeroko pojęta cyfryzacja, usprawniająca funkcjonowanie mobilności w województwie opolskim zarówno z punktu widzenia organizatorów, jak i pasażerów (s. 129).	Cyfryzacja w obszarze transportu zbiorowego – wdrażanie informatycznych systemów zarządzania ruchem wraz z interfejsami informacji pasażerskiej.	UMWO (DIG) Przewoźnicy	Lokowanie środków w informatyczne systemy zarządzania ruchem – Inteligentne Systemy Transportowe (ITS), dynamiczną informację pasażerską, zapewniającą informacje o przewozach „na żywo” oraz systemy umożliwiające zbieranie danych o transporcie publicznym – także na szczeblu wojewódzkim (obecnie brak jest informacji do analiz m.in. transportu autobusowego, które pozwalałyby na skuteczniejsze zarządzanie i funkcjonowanie transportu publicznego). Oczekiwane inwestycje wskazano w punkcie 5 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).	31 grudnia 2029 roku