



Fundusze Europejskie  
dla Łódzkiego



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



województwo  
łódzkie



Fundusze  
Europejskie  
Program Regionalny



Rzeczpospolita  
Polska



województwo  
łódzkie

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



# Ocena wpływu inwestycji transportowych finansowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 na sytuację społeczno-gospodarczą województwa łódzkiego

## RAPORT KOŃCOWY



### **Zamawiający:**

Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego

Departament Polityki Regionalnej

Wydział Ewaluacji

Ul. Tuwima 22/26, 90-002 Łódź

Tel. 42 663 31 38, 42 663 31 34

Mail: ewaluacja@lodzkie.pl



### **Wykonawca:**

Grupa BST sp. z o.o.

Ul. Mieczników 12

40-748 Katowice

[www.grubabst.pl](http://www.grubabst.pl)

Zespół badawczy:

Zdzisław Wolny

Wojciech Szymała

Aneta Stefaniak

Ewelina Kisiel


Badanie zrealizowano w okresie lipiec – listopad 2023

## Spis treści

|  |     |
|--|-----|
| Wykaz skrótów.....   | 4   |
| Streszczenie .....   | 6   |
| Summary .....  | 12  |
| 1. Wprowadzenie .....  | 18  |
| 1.1. Koncepcja i cel badania .....   | 18  |
| 1.2. Zakres badania .....  | 19  |
| 1.2.1. Zakres podmiotowy badania.....  | 19  |
| 1.2.2. Zakres przedmiotowy badania.....  | 19  |
| 1.3. Zarys metodologiczny wraz z opisem okoliczności towarzyszących badaniu .....  | 20  |
| 1.3.1. Kryteria ewaluacyjne .....  | 22  |
| 1.3.2. Zastosowane metody badawcze .....   | 23  |
| 2. Osiągnięte rezultaty interwencji w ramach OPIII .....   | 25  |
| 2.1. Działanie III.1 – Niskoemisyjny transport miejski.....  | 25  |
| 2.1.1. Niskoemisyjna i zrównoważona mobilność.....   | 25  |
| 2.1.2. Rozwój społeczno-gospodarczy województwa łódzkiego .....  | 36  |
| 2.1.3. Komunikacja miejska.....  | 43  |
| 2.2. Działanie III.2 – Drogi.....  | 47  |
| 2.2.1. Cele i formy wsparcia w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej .....  | 47  |
| 2.2.2. System wyboru projektów.....  | 55  |
| 2.3. Działanie III.3 – Transport multimodalny .....  | 59  |
| 2.3.1. Aktywność terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w regionie .....   | 59  |
| 2.4. Działanie III.4 – Transport kolejowy .....  | 64  |
| 2.4.1. Zakres udzielonego wsparcia .....   | 64  |
| 2.4.2. Konkurencyjność transportu kolejowego, dobre praktyki .....   | 74  |
| 3. Ocena form wsparcia w zakresie III Osi priorytetowej RPO WŁ 2014-2020 w kontekście możliwości osiągnięcia postawionych celów .....  | 78  |
| 3.1. Bariery w realizacji projektów utrudniające osiągnięcie celów .....   | 80  |
| 3.2. Nieplanowane efekty realizacji projektów .....  | 81  |
| 4. Ocena efektywności działań podejmowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020, ..  | 83  |
| 5. Ocena trwałości wsparcia w ramach poszczególnych działań/poddziałów OPIII RPO WŁ 2014-2020 .....  | 87  |
| 6. Ocena komplementarności działań zrealizowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 ze wsparciem udzielonym w ramach innych Osi priorytetowych RPO WŁ 2014-2020, POIiŚ oraz innych źródeł finansowania ..... | 91  |
| 7. Syntetyczne odpowiedzi na pytania ewaluacyjne .....   | 97  |
| 8. Tabela wniosków i rekomendacji.....   | 110 |
| Załącznik – wyniki analizy case study .....  | 118 |
| Spis elementów graficznych.....  | 137 |
| Aneksy.....  | 138 |

## Wykaz skrótów

|                     |  |
|---------------------|--|
| BDL                 | Bank Danych Lokalnych  |
| B&R                 | System parkingów rowerowych zlokalizowany przy przystankach transportu zbiorowego (ang. <i>Bike and Ride</i> ) |
| FEŁ2027             | Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027   |
| GDDKiA              | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  |
| GIS                 | System informacji geograficznej (ang. <i>Geographic information system</i> )                                   |
| GUS                 | Główny Urząd Statystyczny  |
| IDI                 | Pogłębiony wywiad indywidualny (ang. <i>In-depth Interview</i> )   |
| IP RPO WŁ 2014-2020 | Instytucja Pośrednicząca Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020            |
| ITI                 | Pogłębiony wywiad telefoniczny (ang. <i>In-depth Telephone Interview</i> )                                     |
| ITS                 | Inteligentny system transportowy (ang. <i>Intelligent transportation system</i> )                              |
| IZ FEŁ2027          | Instytucja Zarządzająca Funduszami Europejskimi dla Łódzkiego 2021-2027  |
| IZ RPO WŁ 2014-2020 | Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020              |
| JST                 | Jednostka samorządu terytorialnego   |
| KE                  | Komisja Europejska   |
| KKA                 | Kolejowa Komunikacja Autobusowa  |
| ŁKA                 | Łódzka Kolej Aglomeracyjna   |
| MOF                 | Miejski Obszar Funkcjonalny  |
| OP                  | Oś Priorytetowa  |
| P&R                 | Publiczne parkingi w pobliżu węzłów komunikacyjnych (ang. <i>Park and Ride</i> )                               |
| PI                  | Priorytet Inwestycyjny   |
| PKP PLK             | PKP Polskie Linie Kolejowe   |
| POIiŚ               | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko   |
| PTZ                 | Publiczny transport zbiorowy   |
| SZOOP               | Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych  |



|       |   |
|-------|---|
| TEN-T | Transeuropejska sieć transportowa (ang. Trans-European Transport Network) |
| UMWŁ  | Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego                                 |
| ZIT   | Zintegrowane Inwestycje Terytorialne                                      |

## Streszczenie

Niniejszy raport jest efektem prac przeprowadzonych w ramach badania ewaluacyjnego „Ocena wpływu inwestycji transportowych finansowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 na sytuację społeczno-gospodarczą województwa łódzkiego”, wykonanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego. Badanie zrealizowano z wykorzystaniem analizy desk research, badań ilościowych z beneficjentami działań III.1 oraz III.2 i osobami podróżującymi koleją, badań jakościowych z beneficjentami działań III.1, III.2, III.3 oraz III.4, a także z przedstawicielami UMWŁ oraz panelu ekspertów.

Nakłady finansowe na całą OPIII wyniosły 3 135 129 082,44 zł, w tym dofinansowanie unijne sięgnęło kwoty 2 071 334 945,77 zł, co przekłada się na wsparcie w wysokości 66%. W ramach poszczególnych działań dofinansowanie wyniosło odpowiednio: działanie III.1 Niskoemisyjny transport miejski 612 164 943,49 zł, działanie III.2 Drogi 833 269 649,39 zł, działanie III.3 Transport multimodalny 94 224 480 zł, działanie III.4 Transport Kolejowy 531 675 872,89 zł.

W ramach działania III.1 OPIII zrealizowano 30 projektów, których celem było upowszechnienie i uatrakcyjnienie oferty transportu publicznego, a poprzez to wzrost jego konkurencyjności względem prywatnego transportu samochodowego. 24 projekty zakończono przed rokiem 2023. Wśród projektów przeważają inwestycje na zakup/wymianę taboru autobusowego/tramwajowego na nisko/zeroemisyjny. Liczne są również przedsięwzięcia związane z budową węzłów przesiadkowych, parkingów B&R i P&R. W przypadku wskaźników produktu w ramach działania III.1 większość oczekiwanych wartości została osiągnięta. Z kolei większości wartości docelowych założonych w ramach projektów nie udało się osiągnąć ze względu na niezakończenie projektu bądź wydłużenie terminu osiągnięcia wyznaczonych celów z uwagi na pandemię COVID-19.

Działanie III.2 miało na celu finansowanie projektów polegających na budowie/przebudowie dróg (wojewódzkich, powiatowych, gminnych), budowie obwodnic, zakupie sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego. Na cele te przeznaczono również najwyższe dofinansowanie ze środków EFRR – ponad 70% wkładu finansowego. Dzięki

zrealizowanym projektem poprawie uległo powiązanie regionalnej sieci dróg województwa łódzkiego z siecią dróg krajowych oraz transeuropejską siecią transportową TEN-T. Szczególny wpływ na obszar ten miały inwestycje polegające na budowie/przebudowie łączników dróg ekspresowych i autostrad z centrami rozwojowymi i terenami inwestycyjnymi, m.in. *Budowa drogi lokalnej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w celu otwarcia terenów inwestycyjnych, usytuowanych na terenie miasta (Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki) czy Miejski obszar funkcjonalny Zduńska wola – Karsznice – budowa łącznika z drogą ekspresową S8 na terenie powiatu zduńskowolskiego i powiatu łaskiego (Powiat Zduńskowolski).*

W ramach działania III.3 Transport multimodalny realizowano dwa projekty o wysokim znaczeniu dla regionu: terminal multimodalny na terenie gminy Krośniewice, powiat kutnowski, w sąsiedztwie linii kolejowej Warszawa – Berlin (Miratrans Transport) oraz terminal multimodalny w Zduńskiej Woli (PKP Cargo Terminale). W wyniku realizacji projektów nastąpiło zwiększenie wolumenu przyjmowanych, rozdzielanych i wydawanych ładunków, co przyczynia się do wzrostu dostępności transportowej województwa. Z kolei inwestycja PKP Cargo Terminale ukończona w IV kwartale 2023 r. będzie zapewniać kompleksową obsługę logistyczną połączeń kontenerowych na Nowym Jedwabnym Szlaku w relacji Chiny – Europa, a także z portów bałtyckich na południe Polski i cały region środkowoeuropejski.

W przypadku działania III.4, w ramach którego zrealizowano projekty z obszaru transportu kolejowego wyłoniono dwóch beneficjentów – Łódzką Kolej Aglomeracyjną i PKP Polskie Linie Kolejowe. Projekt pn. „Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” został podzielony na cztery niezależne etapy i dotyczył zakupu nowego taboru, rozbudowy istniejących pojazdów oraz rozszerzenia działalności przewozowej o nowe linie. Przedmiotem projektu PKP jest budowa dwóch zintegrowanych węzłów multimodalnych i przebudowa linii kolejowej nr 16 na odcinku Zgierz-Ozorków. Efektem inwestycji jest sukcesywny wzrost konkurencyjności kolei w stosunku do innych środków transportu, a także zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców województwa.

Zrealizowane projekty w każdym z działań odpowiadały na cele i założenia III OP, choć ich bezpośredni wpływ na sytuację społeczno-gospodarczą województwa jest różny. Najbardziej zauważalne wśród mieszkańców i w statystykach publicznych oraz najwyżej ocenione przez badanych są inwestycje z działania III.4 transport kolejowy, przeprowadzone przez ŁKA. Z danych Urzędu Transportu Kolejowego za 2021 rok wynika, że wśród przewoźników samorządowych największy procentowy wzrost liczby przewiezionych pasażerów względem 2020 roku wykazała ŁKA, która przewiozła 6,04 mln osób – czyli o 1,4 mln pasażerów więcej. W całym 2021 r. ŁKA zrealizowała przewozy na poziomie 101% z 2019 roku. Z kolei za rok 2022 wartość ta osiągnęła niespełna 8,7 mln pasażerów. Wysoko oceniono także jakość inwestycji, bezpieczeństwo, komfort i punktualność na liniach obsługiwanych przez ŁKA. Podjęte działania stanowiły impuls do inwestycji w kolejnych latach, w tym unikalnych w skali kraju jak dowóz pracowników wraz z udostępnieniem taboru wyłącznie do tego celu czy Kolejową Komunikację Autobusową aby dowozić pasażerów autobusami do stacji ŁKA.

Inwestycje o kluczowym dla województwa znaczeniu to również terminale multimodalne wsparte w ramach działania III.3. Inwestycje nie tylko zwiększają potencjał gospodarczy regionu czy generują miejsca pracy, ale także uspokajają ruch ciężki na terenach zamieszkałych i poprzez odciążenie dróg wpływają na bezpieczeństwo mieszkańców. Od czasu zakończenia inwestycji (2023 r.) upłynęło stosunkowo niewiele czasu stąd brak jest wartości wskaźników, na podstawie których można by szczegółowo określić jaki dokładnie wpływ inwestycje te mają na sytuację społeczno-gospodarczą województwa. Terminale multimodalne to wizytówka województwa w kraju i zagranicą, a zainteresowanie nawiązaniem współpracy w zakresie transportu ciężkiego jest już zauważalne.

Nieco inaczej oceniany jest wpływ projektów podejmowanych w ramach działań III.1 oraz III.2. Inwestycje te bezsprzecznie prezentują wysoki poziom jakościowy i wpisują się w światowe trendy podejmowania działań na rzecz zwiększania dostępności i niskoemisyjności komunikacji miejskiej. Są to przede wszystkim – tabor elektryczny zakupiony przez MPK Łódź, budowa węzłów przesiadkowych, parkingów P&R i B&R, przebudowa linii tramwajowych wraz z zakupem taboru niskopodłogowego przez Miasto Łódź (działanie III.1), a także modernizacja dróg



lokalnych i wojewódzkich z pełną infrastrukturą jak chodniki, przejścia dla pieszych, przystanki (działanie III.2). Efekty tych działań widać zarówno w statystyce publicznej, jak też są na co dzień dostrzegalne przez mieszkańców województwa.

Słabszy lub umiarkowany wpływ inwestycji działania III.1 na sytuacje społeczno-gospodarczą wynika z obecności w województwie obszarów deficytowych określonych w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030. Są to:

- Zbyt mała liczba w pełni funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, szczególnie tych stanowiących powiązanie transportu kolejowego oraz autobusowego z transportem miejskim.
- Niedobór w zakresie funkcjonowania systemu P&R, w szczególności na obszarze Aglomeracji Łódzkiej.
- Niewystarczające uprzywilejowania transportu zbiorowego w ruchu miejskim (mierzone m.in. długością buspasów).
- Niedobór w zakresie nowoczesnego taboru zero lub niskoemisyjnego w regionie.

Jak wykazano powyżej braki te stanowiły priorytety realizowanych projektów, jednak skala niedoborów w tych obszarach jest znaczna. Ponadto naturalny dla tego typu inwestycji długi czas realizacji projektów, etapowość czy lokalny zasięg projektu są w opinii badanych postrzegane jako działania niespójne. Faktem jest też, że na tak dużym obszarze jakim jest miasto Łódź wprowadzenie taboru elektrycznego, ograniczonego dostępnością stacji ładowania stanowi tylko częściową odpowiedź na problemy komunikacyjne.

Jeśli zaś chodzi o działanie III.2 to ilość inwestycji dotyczących przebudowanych lub zmodernizowanych dróg jest wysoka, co ma swoje odbicie również w statystkach (założony wskaźnik: 90 km, osiągnięty w 2022r.: 133,23 km). Nie mniej jednak niski przyrost dróg nowych (do 2022 r. zrealizowano 12,17 km z założonych 20 km) połączony z dużymi problemami w zakresie niskiej jakości istniejącego układu drogowego, w tym złym stanem technicznym oraz niewystarczającymi parametrami dróg wojewódzkich i lokalnych zdefiniowanymi w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020, stanowią duże wyzwanie inwestycyjne, na które realizowane projekty odpowiadają wyłącznie w części. Ponadto należy

pamiętać, że w województwie występują obszary charakteryzujące się wykluczeniem komunikacyjnym, na które podejmowane inwestycje w każdym z działań mają bardzo ograniczony wpływ, a rolę organizatora transportu pełnią często przewoźnicy prywatni.

Zarówno w trakcie realizacji inwestycji, jak i w okresie trwałości pojawił się szereg barier. Do najważniejszych należy pandemia COVID-19, która miała wpływ nie tylko na opóźnienia w harmonogramach prac, ale również wprost wpłynęła na spadek, a czasowo nawet całkowite wyłączenie komunikacji zbiorowej. Ma to swoje odbicie w statystykach publicznych i o ile wydaje się, że ŁKA kryzys ten ma już za sobą, o tyle komunikacja miejska bardzo powoli wraca do ilości pasażerów obsługiwanych przed 2020 rokiem. Na obecnym etapie trudno jest ocenić w jakim czasie i czy w ogóle uda się powrócić w całości do stanu sprzed pandemii.

Pandemia COVID-19 jak i Wojna na Ukrainie to problemy, które w różnym stopniu dotknęły beneficjentów każdego z działań poprzez wymuszone zmiany organizacji pracy, wzrost cen, zaburzenie łańcucha dostaw czy opóźnienia prac. Pozostałe trudności występowały sektorowo i były związane z obszarem realizacji projektów. Można do nich zaliczyć wystąpienie nieplanowanych zdarzeń w trakcie inwestycji, problemy formalno-administracyjne, czynnik ludzki czy niedoszacowanie budżetu. Bariery rozwiązywano głównie poprzez podpisywanie na wniosek beneficjentów aneksów wydłużających realizację, a jeśli było to możliwe również zwiększających wynagrodzenie w momencie wystąpienia czynników niezależnych od wykonawców.

Realizacja inwestycji przyniosła również działania dodatkowe, nieplanowane na etapie wniosku o dofinansowanie, takie jak poprawę warunków rozwoju przedsiębiorczości w obszarach oddziaływania projektu, poprawę infrastruktury rowerowej, świadczenie usług regularnych przewozów poza województwo łódzkie (nieplanowanych na etapie realizacji poszczególnych projektów) czy promocję i wzrost rozpoznawalności beneficjentów a także województwa łódzkiego w kraju i Europie. Negatywnym zjawiskiem z pewnością jest likwidacja w latach 2014-2020 ponad 13 tys. km. linii autobusowych.

Dofinansowanie w ramach IIIOP było komplementarne z programami rządowymi (np. Polski Ład) jak również unijnymi (np. POiŚ), pociągnęło za sobą dalsze inwestycje już realizowane czy zaplanowane do realizacji przez beneficjentów.

Inwestycje te dotyczą przede wszystkim bezpieczeństwa pieszych, dalszej modernizacji dróg i torowisk, wymiany taboru na niskoemisyjny czy budowy infrastruktury rowerowej.

Wśród zaproponowanych rekomendacji znalazły się zarówno te o charakterze programowym jak również horyzontalnym. Rekomendowane działania dotyczą przede wszystkim:

- Modernizacji i zakupu taboru niskoemisyjnego, którego wybór i zastosowanie powinny być poprzedzone szczegółowymi analizami zasięgów, ale również uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia.
- Uprzywilejowania transportu miejskiego, powiązanego ze zmianą kryteriów wyboru projektów.
- Dalszego podnoszenia bezpieczeństwa i zmniejszanie zatorów drogowych poprzez spójność inwestycji z różnych obszarów transportowych i budowę bezkolizyjnych skrzyżowań oraz dróg dojazdowych sieci dróg krajowych i autostrad.
- Przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na terenach gmin nieposiadających połączeń kolejowych czy obsługiwanych głównie przez przewoźników prywatnych oraz zwiększania udziału projektów spoza głównych ośrodków miejskich w województwie.
- Zwiększania zainteresowania projektami z obszaru infrastruktury rowerowej.

Podsumowując, projekty dofinansowane w ramach IIIOP RPO WŁ 2014-2020 dotyczące inwestycji transportowych bezsprzecznie wpłynęły na sytuację społeczno-gospodarczą województwa łódzkiego. Dobór projektów był trafny, a ich realizacja oddziałuje na obszary, w których zlokalizowano inwestycje, choć stopień oddziaływania jest różny. W kolejnych latach należy kontynuować wsparcie w ramach celu głównego, w określonych czterech obszarach działań, w następnych perspektywach unijnych oraz zadbać aby zostały uwzględnione w priorytetach infrastrukturalnych programów rządowych do roku 2027 i w perspektywie 2028+. Umożliwi to m.in. odciążenie samorządów z finansowania części niezbędnych, już zidentyfikowanych inwestycji. Cele szczegółowe należy na bieżąco aktualizować, w szczególności kładąc nacisk na rozwiązywanie problemów zdefiniowanych w dokumentach strategicznych dla województwa łódzkiego.

## Summary

This report is the result of the work carried out as part of the evaluation study "The assessment of the impact of transport investments financed under OPIII of ROP WL 2014-2020 on the socio-economic situation of the Lodz Province", commissioned by the Office of the Marshal of the Lodz Province. The study was carried out using desk research analysis, quantitative research with beneficiaries of Measures III.1 and III.2 and train travelers, qualitative research with beneficiaries of Measures III.1, III.2, III.3 and III.4 and representatives of the UMWL, and a panel of experts.

Financial outlays for the entire OPIII amounted to PLN 3,135,129,082.44, including EU funding amounting to PLN 2,071,334,945.77, which translates into the support at the level of 66%. Within the framework of the individual measures, co-financing amounted to PLN 612,164,943.49 for Measure III.1 Low Emission Urban Transport, PLN 833,269,649.39 for Measure III.2 Roads, PLN 94,224,480 for Measure III.3 Multimodal Transport, and PLN 531,675,872.89 for Measure III.4 Rail Transport.

Under Measure III.1 of OPIII, 30 projects were implemented to make public transportation more popular and attractive, thereby increasing its competitiveness against private car transportation. 24 projects were completed before 2023. Among the projects, investments for the purchase/replacement of bus/tram fleets to low/zero-emission ones prevail. There are also numerous projects related to the construction of interchanges, and B&R and P&R parking lots. As for the product indicators under Measure III.1, most of the expected values have been achieved. On the other hand, most of the targets set under the projects could not be achieved due to the non-completion of the project or the extension of the deadline for achieving the set targets in the consequence of the COVID-19 pandemic.

Measure III.2 was intended to finance projects involving the construction/reconstruction of roads (provincial, county, municipal), construction of ring roads, and purchases of equipment/systems to improve the safety/security of road traffic participants. These objectives also received the highest ERDF funding - more than 70% of the financial contribution. The completed projects resulted in the improved connection of the regional road network of the Lodz Voivodeship with the national road network and the Trans-European Transport Network TEN-T. The investments

involving the construction/reconstruction of roads connecting expressways and highways with development centers and investment areas particularly contributed to this outcome, and they included *Construction of a local road with the necessary technical infrastructure to open investment areas located in the city* (Municipality of Tomaszów Mazowiecki) or *Urban Functional Area Zduńska Wola - Karsznice - construction of a connecting road to the S8 expressway in the Zduńska Wola and Łaski county* (Zduńska Wola County).

Within the framework of Measure III.3 Multimodal Transport, two projects of a high importance for the region were implemented: a multimodal terminal in the municipality of Krosniewice, Kutno county, in the vicinity of the Warsaw-Berlin railroad line (Miratrans Transport) and a multimodal terminal in Zduńska Wola (PKP Cargo Terminals). As a result of the projects, the volume of cargo received, distributed and disbursed increased, which contributes to an increase in the province's transportation accessibility. In turn, the PKP Cargo Terminals investment, completed in the fourth quarter of 2023, will provide comprehensive logistics services for container connections on the New Silk Road between China and Europe, as well as from the Baltic ports to southern Poland and the entire Central European region.

In the case of Measure III.4, under which projects in the area of rail transport were implemented, two beneficiaries were selected - Lodz Agglomeration Railway and PKP Polskie Linie Kolejowe. The project, entitled "Construction of the Lodz Agglomeration Railway," was divided into four independent phases and involved the purchase of new rolling stock, the expansion of existing vehicles, and the expansion of transport operations with new lines. The PKP project focuses on the construction of two integrated multimodal hubs and the reconstruction of railroad line No. 16 on the Zgierz-Ozorków section. The result of the investment is a gradual increase in the competitiveness of railroads in relation to other modes of transport, as well as an increase in the occupational and spatial mobility of the province's residents.

The projects implemented under each of the Measures responded to the goals and objectives of the OPIII, although their direct impact on the socio-economic situation of the province varies. The most noticeable among residents and in public statistics, and most highly rated by respondents, are the investments under Measure III.4 rail

transportation, carried out by LKA. Data from the Railway Transport Authority for 2021 shows that among local government carriers, LKA achieved the largest percentage increase in the number of passengers carried, versus 2020. LKA carried 6.04 million people, i.e., 1.4 million passengers more. Throughout 2021, LKA realized transport services at 101% of the 2019 level. The quality of investments, safety, comfort, and punctuality on the lines operated by LKA were also highly rated. The measures taken provided the impetus for investments in successive years, including those unique in the country, such as transport of employees with rolling stock provided exclusively for this purpose, or Railway Bus Transportation to take passengers by bus to LKA stations.

Investments of key importance to the province also include multimodal terminals supported under Measure III.3. The discussed investments not only increase the region's economic potential or generate jobs, but also calm heavy traffic in residential areas and, by relieving road congestion, contribute to the safety of residents. Multimodal terminals are the province's showcase in Poland and abroad, and the interest in establishing cooperation in the field of heavy transport is already noticeable. As relatively little time has elapsed since the completion of the investments (2023), there are no indicator values that could be used to determine in detail the precise impact of these investments on the socio-economic situation of the province.

The impact of projects undertaken under Measures III.1 and III.2 is assessed slightly differently. These investments unquestionably demonstrate a high level of quality and are in line with global trends of taking measures to make public transportation more accessible and low-carbon. They mainly included the electric rolling stock purchased by MPK Lodz, construction of interchanges, P&R and B&R parking lots, reconstruction of tram lines together with purchase of low-floor rolling stock by the City of Lodz (Measure III.1), as well as modernization of local and provincial roads with full infrastructure such as sidewalks, pedestrian crossings, and stops (Measure III.2). The results of these activities can be seen in public statistics, as well as are noticed by the province's residents on a daily basis.

Weaker or moderate impact of the investments under Measure III.1 on the socio-economic situation results from the presence of deficit areas in the province, as defined in the Development Strategy of the Lodz Province 2030, and these are:

- Too low number of fully functional integrated interchanges, especially those linking rail and bus transport with urban transport.
- Deficiencies in the operation of the P&R system, especially in the Lodz Agglomeration area.
- Insufficient preferential treatment of public transportation in the urban traffic (measured, among other things, by the length of bus lanes).
- Shortage of modern zero- or low-emission rolling stock in the region.

As shown above, these deficiencies were priorities of the projects implemented, but the scale of shortfalls in these areas is significant. Additionally, the long project implementation time, phasing, or a local scope of the project, which are natural for investments of this type, are perceived as inconsistent measures in the opinion of respondents. It is also true that in such a large area as the city of Lodz, the introduction of electric rolling stock, limited by the availability of charging stations, is only a partial answer to traffic problems.

As for Measure III.2, the number of investments in reconstructed or modernized roads is high, which is also reflected in the statistics (assumed indicator: 90 km, achieved in 2022: 133.23 km). Nevertheless, the low increase in new roads (by 2022, 12.17 km of the assumed 20 km had been completed), combined with major problems in the low quality of the existing road system, including the poor technical condition and insufficient parameters of provincial and local roads as defined in the Plan for Sustainable Development of Public Collective Transport for the Lodz Province until 2020, constitute major investment challenges, to which the implemented projects respond only in part. Furthermore, it should be remembered that the province has areas characterized by transportation exclusion, on which the investments conducted under each of the measures have a very limited impact, and the role of the transport organizer is often played by private carriers.

A number of barriers emerged both during the implementation of the investment, and during the sustainability period. The COVID-19 pandemic was one of the most important of them, as it not only resulted in delays in work schedules, but also

directly impacted the decline and, temporarily, even the complete shutdown of public transportation. This is reflected in public statistics, and while LKA seems to have put this crisis behind it, public transportation is slowly reaching the number of passengers served before 2020. At this stage, it is difficult to assess the length of time for achieving a full return to the pre-pandemic state, and whether it will be possible at all. The COVID-19 pandemic, as well as the War in Ukraine are problems that have affected the beneficiaries of each Measure to a varying degree, through forced changes in work organization, price increases, supply chain disruptions, or work delays. Other difficulties were sectoral and related to the area of project implementation. These can include the occurrence of unplanned events during the course of the investment, formal and administrative problems, the human factor, or underestimation of the budget. Barriers were mainly removed by signing, on the request of beneficiaries, annexes extending the implementation time and, if possible, increasing remuneration when factors beyond the control of contractors occurred.

The implementation of the investments also resulted in additional activities, not planned at the stage of the application for funding, such as improvement of conditions for the development of entrepreneurship in the areas under the project influence, improvement of bicycle infrastructure, provision of regular transport services outside the Lodz Voivodeship (not planned at the stage of implementation of individual projects), or promotion and increase of recognition of the beneficiaries and the Lodz Voivodeship in Poland and in Europe. Funding under OP III was complementary with government programs (e.g., the Polish Deal), as well as the EU programs (e.g., the Operational Programme Infrastructure and Environment), and entailed further investments already implemented or planned for implementation by beneficiaries. These investments primarily concern pedestrian safety, further upgrading of roads and tracks, replacing rolling stock with low-emission vehicles, or construction of the bicycle infrastructure.

The proposed recommendations included those that were programmatic or horizontal in nature. The recommended measures primarily concern:



- Modernizing and purchasing low-emission rolling stock, the selection and use of which should be preceded by detailed range analyses, but also justified from an economic point of view.
- Preferential treatment of urban transportation, linked to changes in project selection criteria.
- Continued improvement in safety and reduction in traffic congestion through consistency of investments from different transportation areas and construction of collision-free intersections and access roads to the network of national roads and highways.
- Addressing transportation exclusion in areas of municipalities without rail connections or served mainly by private carriers, and increasing the share of projects from outside the province's major urban centers.
- Increasing beneficiaries' interest in bicycle infrastructure projects.

Concluding, the projects subsidized under OPIII of the Regional Operational Programme of the Lodz Province (ROP WL) 2014-2020 on transport investments influenced the socio-economic situation of the Lodz Province. The selection of projects was correct, and their implementation influences the areas where the investments were located, although the degree of that impact varies. In the years to come, support should be continued under the main objective, in the four areas of action identified, with updating of the specific objectives, particularly emphasizing the solution of problems defined in the strategic documents for the Lodz region.

## 1. Wprowadzenie

### 1.1. Koncepcja i cel badania

Przedmiotowe badanie ma charakter ewaluacji ex post, której celem było pozyskanie informacji, które pozwolą na podniesienie jakości programowania i wdrażania w perspektywie finansowej 2021-2027 w obszarze inwestycji transportowych, jak również ocena efektów interwencji dokonanych w ramach III Osi Priorytetowej RPO WŁ 2014-2020. Realizacja badania pn. **„Ocena wpływu inwestycji transportowych finansowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 na sytuację społeczno-gospodarczą województwa łódzkiego”** wynika z art. 56 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., zgodnie z którym: „Co najmniej raz podczas okresu programowania ewaluacja obejmuje analizę sposobu, w jaki wsparcie z EFSI przyczyniło się do osiągnięcia celów każdego priorytetu”. Obowiązek realizacji niniejszego badania związany jest ponadto z zapisami „Wytycznych w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020” (wersja z dnia 15 czerwca 2021 r.) oraz „Planu ewaluacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020”.

**Głównym celem** badania jest ocena wpływu inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa łódzkiego.

**Szczegółowe cele** badania w ramach poszczególnych działań:

- Działanie III.1 - zwiększone wykorzystanie transportu publicznego,
- Działanie III.2 - lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu drogowym,
- Działanie III.3 - wzrost aktywności multimodalnych terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w regionie,
- Działanie III.4 - lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu kolejowym.

## 1.2. Zakres badania

### 1.2.1. Zakres podmiotowy badania

- Beneficjenci działania III.1, działania III.2, działania III.3 oraz działania III.4 RPO WŁ 2014-2020;
- IZ RPO WŁ 2014-2020;
- Departament Infrastruktury (Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego);
- Ekspertsi w obszarach objętych wsparciem w ramach działań i poddziałań OP III „Transport” RPO WŁ 2014-2020.

### 1.2.2. Zakres przedmiotowy badania

#### **Oś priorytetowa III: Transport**

**PI 4e** – Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące dla klimatu

#### **Działanie III.1 - Niskoemisyjny transport miejski**

Poddziałanie III.1.1 – Niskoemisyjny transport miejski - ZIT

Poddziałanie III.1.2 – Niskoemisyjny transport miejski

Poddziałanie III.1.3 – Niskoemisyjny transport miejski - miasto Łódź

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

#### **Działanie III.2 – Drogi**

Poddziałanie III.2.1 – Drogi wojewódzkie

Poddziałanie III.2.2 – Drogi lokalne

**PI 7c** – Rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej

#### **Działanie III.3 - Transport multimodalny**

**PI 7d** – Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu

#### **Działanie III.4 - Transport kolejowy**

##### **1.3. Zarys metodologiczny wraz z opisem okoliczności towarzyszących badaniu**

W ramach ewaluacji udzielono odpowiedzi na sformułowane poniżej główne pytania ewaluacyjne:

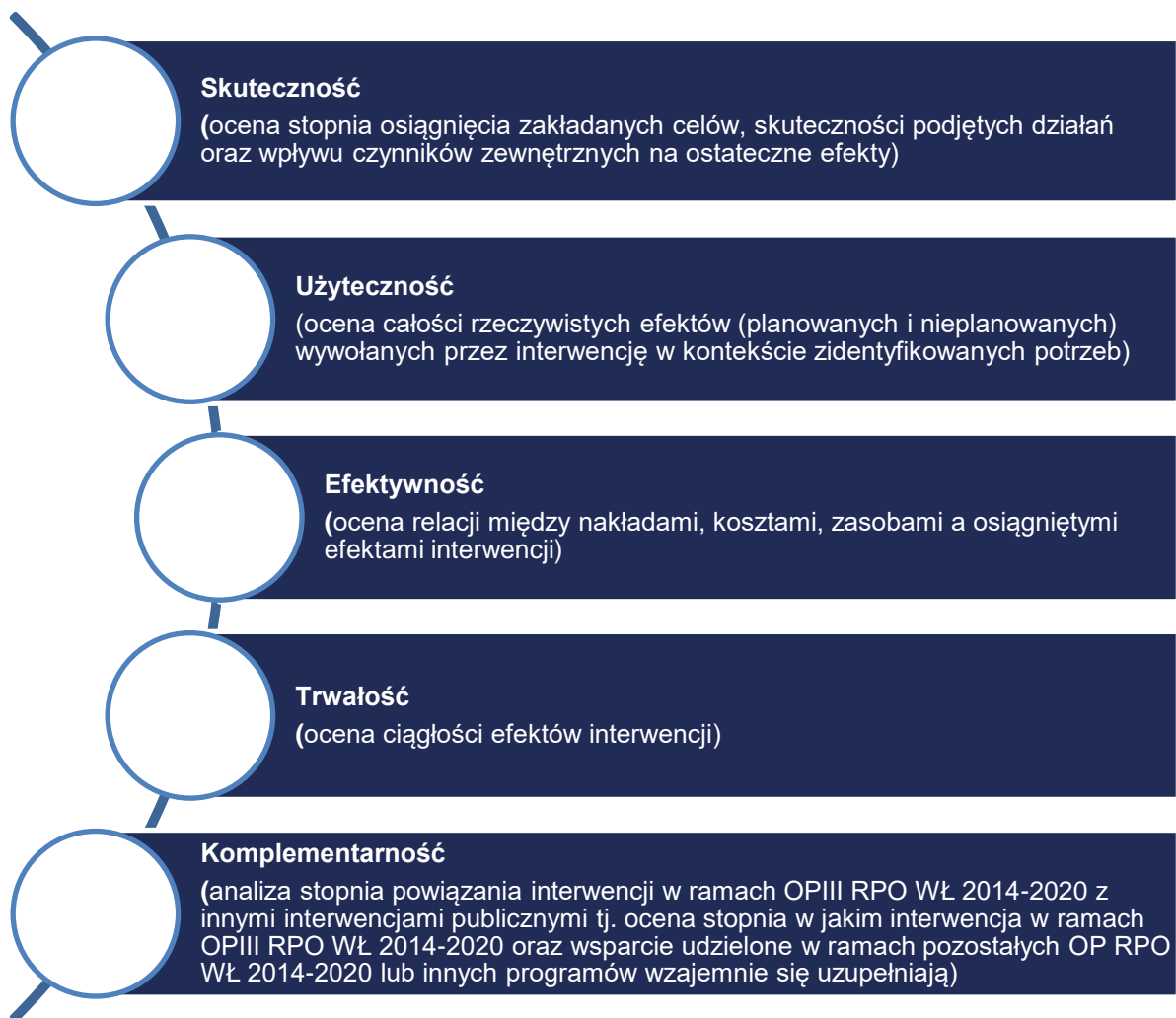
1. Czy projekty, które uzyskały wsparcie w ramach działania III.1 SZOOP przyczyniły się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach?
2. Czy nakłady poczynione na inwestycje transportowe ze środków RPO WŁ 2014-2020 wpłynęły na rozwój społeczno-gospodarczy województwa łódzkiego?
3. Czy inwestycje w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego przyczyniły się do poprawy atrakcyjności komunikacji miejskiej i wzrostu liczby osób korzystających z jej usług?
4. Czy wybrane cele i formy wsparcia w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej, podejmowane z poziomu regionalnego, koncentrujące się na zapewnieniu połączenia regionalnej sieci transportowej z siecią dróg krajowych i TEN-T przyczyniły się do stworzenia spójnego systemu drogowego w wymiarze regionalnym, krajowym oraz europejskim?
5. Czy system wyboru projektów umożliwił wybór przedsięwzięć o zakładanych cechach, w tym w szczególności wpłynął na poprawę stanu oraz powiązania regionalnej sieci dróg województwa łódzkiego z siecią dróg krajowych, TEN-T, jak i poprawy dostępności i bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie łódzkim?
6. Czy udzielone wsparcie wpłynęło na wzrost aktywności terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w regionie?
7. Czy wsparcie udzielone na rozwój terminali przeładunkowych uzupełniło strategiczny układ drogowy województwa, co wpłynęło na zwiększenie dostępności regionu i sprzyja działalności logistycznej, a także rozwojowi działalności gospodarczej regionu?

8. Czy udzielone wsparcie dotyczące modernizacji, rewitalizacji, a w uzasadnionych przypadkach również budowy sieci kolejowej i infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym, jak również realizacja przedsięwzięć z zakresu zakupu taboru kolejowego lub inwestycje podnoszące jego standard przyczyniły się do poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej, podniesienia jakości usług, oraz poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróżowania i czy w efekcie wpłynęło to na poprawę dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym?
9. Czy w wyniku przedsięwzięć finansowanych w zakresie transportu kolejowego zwiększyła się konkurencyjność transportu kolejowego i nastąpił wzrost wykorzystania transportu kolejowego względem transportu indywidualnego?
10. Czy wybrane formy wsparcia w zakresie III Osi priorytetowej RPO WŁ 2014-2020 umożliwiły osiągnięcie postawionych celów RPO WŁ 2014-2020?
11. Jaka była efektywność działań podejmowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020?
12. Czy, a jeśli tak, to w jakim stopniu udzielone wsparcie w ramach poszczególnych działań/poddziałań OPIII RPO WŁ 2014-2020 okazało się trwałe?
13. Czy i w jakim stopniu wsparcie w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 umożliwiło osiągnięcie postawionych celów oraz założonych wskaźników produktu i rezultatu, jak również – wykorzystanie alokacji?
14. Czy, a jeśli tak, to w jakim zakresie oraz w jakim stopniu działania zrealizowane w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 były komplementarne ze wsparciem udzielonym w ramach innych Osi priorytetowych RPO WŁ 2014-2020, w ramach POIiŚ oraz ewentualnie z innych źródeł finansowania?
15. Jakie są rekomendowane działania mające na celu wzrost wpływu środków zaangażowanych w przedmiotowym zakresie na zakładane cele w perspektywie finansowej 2021-2027?
16. Jakie są proponowane rekomendacje w kontekście celów badania ewaluacyjnego?

### 1.3.1. Kryteria ewaluacyjne

W badaniu uwzględniono następujące kryteria ewaluacyjne:

Wykres 1. Kryteria ewaluacyjne



Źródło: opracowanie własne.

### 1.3.2. Zastosowane metody badawcze

Tabela 1. Zastosowane metody badawcze

| Lp. | Metoda badawcza                          | Wielkość próby | Opis  |
|-----|--|----------------|---|
| 1.  | Analiza danych zastanych (desk research) | X              | <p>Analizę danych zastanych wykonano poprzez weryfikację dokumentów i publikacji związanych z tematem badania. Istotne znaczenie miały dane z systemu SL2014 oraz ogólnodostępne dane statystyczne publikowane m.in. w Banku Danych Lokalnych oraz innych miejscach, w tym dane o: długości dróg publicznych w województwie, długości dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni w regionie, liczbie wypadków drogowych oraz uszkodzonych w województwie, średnim dobowym ruchu pojazdów z Generalnego Pomiaru Ruchu, liczbie pasażerów w kolejowym i autobusowym transporcie pasażerskim, wielkości pracy przewozowej w transporcie towarowym kolejowym i drogowym oraz bezpieczeństwie ruchu kolejowego.</p> <p>Analiza objęła w szczególności następujące źródła:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozporządzenia dla polityki spójności na lata 2021-2027</li> <li>▪ Umowa Partnerstwa (Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020) ;</li> <li>▪ Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce (dokument przyjęty przez KE w dniu 30.06.2022) ;</li> <li>▪ Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020 (Uchwała Nr XXXIII/644/13 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 26 lutego 2013 r.) ;</li> <li>▪ Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 (Uchwała Nr XXXI/414/21 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 6 maja 2021 r.) ;</li> <li>▪ Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 (w tym w szczególności zapisy dotyczące PI 4e, PI 7b, PI 7c oraz PI 7d) ;</li> <li>▪ Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 (w tym w szczególności zapisy dotyczące Osi Priorytetowej III) z załącznikami ;</li> <li>▪ Lista definicji wskaźników zawartych w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 dla poszczególnych Osi priorytetowych RPO WŁ 2014-2020 ;</li> <li>▪ Sprawozdania roczne z realizacji RPO WŁ 2014-2020 oraz Informacje kwartalne z realizacji RPO WŁ 2014-2020 ;</li> <li>▪ Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku</li> </ul> |

|    |  |   |  |
|----|--|---|--|
|    |  |   | <p>podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Transport w województwie łódzkim w 2021 r., Urząd Statystyczny w Łodzi, 2022 rok ;</li> <li>▪ Transport – wyniki działalności w 2021 roku, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2022 rok ;</li> <li>▪ Branża transportowa, spedycyjna i logistyczna w województwie łódzkim. Rozwój a oddziaływanie na regionalny rynek pracy, Wojewódzki Urząd Pracy w Łodzi, Łódź, 2019 rok ;</li> <li>▪ Ewaluacja wpływu programów transportowych – teoria i praktyka, CUPT, Warszawa 2017 ;</li> <li>▪ Dane na temat beneficjentów i realizowanych przez nich projektów;</li> <li>▪ Dane statystyki publicznej (m.in. GUS, BDL) oraz Urzędu Transportu Kolejowego (np. Wskaźnik wykorzystania kolei).</li> </ul> |
| 2. | Badanie CATI/CAWI z beneficjentami działania III.1 i III.2. (mixed-mode) | <p>Działanie III.1:<br/>N=26 projektów</p> <p>Działanie III.2:<br/>N=50 projektów</p> | <p>Badanie realizowano przy wykorzystaniu dwóch kwestionariuszy ankiety (oddzielne dla każdego działania). Po akceptacji skryptu, przeprowadzono pilotaż narzędzia badawczego – po dwie testowe ankiety z beneficjentami w każdym z działań. Wykonawca monitorował proces realizacji ankiet CAWI i w razie konieczności wykorzystywał uzupełniającą technikę badawczą – wywiad telefoniczny. Badanie było realizowane wśród wszystkich beneficjentów projektów. W przypadku, kiedy partner uczestniczył w kilku projektach, liczba przesłanych linków odpowiadała liczbie realizowanych projektów, a każdy z nich został odpowiednio opisany.</p>  |
| 3. | Badanie CAPI wśród podróżujących pociągami                               | N=400 pasażerów   | <p>Badanie zrealizowano na 4 trasach, które poddane zostały wsparciu podczas realizacji działania III.4. Na każdej trasie zrealizowano po 100 wywiadów.</p>  |
| 4. | Telefoniczny wywiad indywidualny (TDI)                                   | N=13 TDI  | <p>Beneficjenci – po 2 respondentów z każdego działania.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego:</li> <li>- Przedstawiciele Departamentu Infrastruktury (Wydział Transportu Drogowego, Wydział Dróg i Infrastruktury Technicznej, Wydział Transportu Szynowego).</li> <li>- Przedstawiciel Departamentu Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2027 (Wydział Wyboru Projektów RPO WŁ 2014-2020).</li> <li>- Przedstawiciele Departamentu Polityki Regionalnej (Wydział Monitorowania Funduszy Europejskich, Wydział Programowania Funduszy Europejskich).</li> </ul>   |
| 5. | Realizacja studium przypadku   | N=5, po 1 w każdym z wymienionych poddziałań  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poddziałanie III.1.1 – Niskoemisyjny transport miejski - ZIT</li> <li>- Poddziałanie III.1.2 – Niskoemisyjny transport miejski</li> </ul>   |



|    |                              |         |  |
|----|------------------------------|---------|--|
|    |                              |         | <p>- Poddziałanie III.1.3 – Niskoemisyjny transport miejski - miasto Łódź</p> <p>- Poddziałanie III.2.1 – Drogi wojewódzkie</p> <p>- Poddziałanie III.2.2 – Drogi lokalne.</p> <p>Do studium przypadku przyjęto następujące projekty:</p> <p>- Beneficjent wiodący: Gmina Miasto Zgierz.<br/>Tytuł projektu: „Poprawa jakości, funkcjonowania i rozwój oferty systemu transportowego na terenie Gminy Miasto Zgierz”. [III.1.1.]</p> <p>- Beneficjent wiodący: Miasto Bełchatów<br/>Tytuł projektu: „Budowa budynku użyteczności publicznej na potrzeby węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą techniczną w Bełchatowie” [III.1.2.]</p> <p>- Beneficjent wiodący: MPK Łódź sp. z o.o.<br/>Tytuł projektu: "PROGRAM niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi" [III.1.3.]</p> <p>- Beneficjent wiodący: Województwo Łódzkie<br/>Tytuł projektu: " Budowa obwodnicy miejscowości Kurzeszyn w ciągu drogi wojewódzkiej nr 707" [III.2.1.]</p> <p>- Beneficjent wiodący: Gmina Poddębice<br/>Tytuł projektu: „Udostępnienie komunikacyjne terenów inwestycyjnych gminy Poddębice” [III.2.2.]</p> |
| 6. | Organizacja panelu ekspertów | Celowy. | <p>Wykonawca przeprowadził panel ekspercki z osobami posiadającymi wiedzę i doświadczenie z zakresu inwestycji transportowych, znających specyfikę województwa łódzkiego. W panelu udział wzięli przedstawiciele następujących instytucji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politechnika Łódzka (dyscyplina naukowa: inżynieria lądowa i transport)</li> <li>• Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi (specjalność trakcja elektryczna)</li> <li>• Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi, Wydział Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej</li> <li>• Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Wydział Zarządzania Produktem</li> <li>• Województwo Łódzkie, Departament Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2027</li> <li>• Politechnika Śląska, Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej</li> </ul>   |

Źródło: Opracowanie własne

## 2. Osiągnięte rezultaty interwencji w ramach OP III

### 2.1. Działanie III.1 – Niskoemisyjny transport miejski

#### 2.1.1. Niskoemisyjna i zrównoważona mobilność

Dane zaprezentowane w poniższym podrozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy projekty, które uzyskały wsparcie w ramach działania III.1 SZOOP przyczyniły się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach?*

- *Jaki jest obecnie poziom niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach województwa łódzkiego i jaki progres w tym zakresie. Jakie dobre praktyki można wyróżnić w przypadku inwestycji zrealizowanych w ramach działania III.1 RPO WŁ 2014-2020 w kontekście osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach?*

Działanie III.1 Niskoemisyjny transport miejski (Oś Priorytetowa III Transport RPO WŁ 2014-2020, Priorytet Inwestycyjny 4e) realizuje zakres interwencji wyrażony w CT 4 Umowy Partnerstwa<sup>1</sup>: *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach*. Jest to operacjonalizacja kluczowego wyzwania stojącego przed wszystkimi państwami UE, jakim jest transformacja gospodarcza w kierunku neutralności klimatycznej. Idea ta leży u podstaw Europejskiego Zielonego Ładu. Głównym celem neutralności klimatycznej jest zerowa emisyjność netto gospodarek Unii Europejskiej (odzysk emisji dwutlenku węgla ma równoważyć ilość CO<sup>2</sup> emitowanego przez gospodarki do atmosfery). Odnosi się to przede wszystkim do redukcji emisji z transportu, z przemysłu i rolnictwa, z sektora produkcji energii cieplnej i elektrycznej, a także sektora gospodarowania odpadami.

Kluczowym założeniem inwestycji transportowych realizowanych w ramach działania III.1 było upowszechnienie i uatrakcyjnienie oferty transportu publicznego, a poprzez to wzrost jego konkurencyjności względem prywatnego transportu samochodowego.

Wsparcie oferowane w ramach działania III.1 dotyczyło przedsięwzięć o charakterze zarówno infrastrukturalnym (w tym budowy lub przebudowy infrastruktury publicznego transportu zbiorowego oraz węzłów integrujących jego

---

<sup>1</sup> Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020, Umowa Partnerstwa , Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, 2020; zob. [https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/86484/UP\\_2014\\_2020.pdf](https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/86484/UP_2014_2020.pdf), dostęp: 25.09.2023

podsystemy), jak i taborowym (w tym zakupu lub modernizacji niskoemisyjnego i bezemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego<sup>2</sup>)<sup>3</sup>.

Powyższym inwestycjom towarzyszyły również działania uzupełniające w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym przede wszystkim:

- Poprawa mobilności rowerowej (m.in poprawa infrastruktury rowerowej – w tym parkingi Bike&Ride),
- Wsparcie w zakresie wyprowadzania ruchu samochodowego z centrów miast, m.in poprzez budowę przystanków bądź węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu (w tym parkingi Park&Ride),
- Inwestycje z zakresu inteligentnych systemów transportowych służących optymalizacji infrastruktury publicznego transportu zbiorowego celem poprawy bezpieczeństwa pasażerów oraz integracji systemów komunikacji zbiorowej.<sup>4</sup>

W ramach działania III.1 OPIII zrealizowano 30 projektów, w tym 24 z nich zakończono przed rokiem 2023. Wśród projektów przeważają inwestycje na zakup/wymianę taboru autobusowego/tramwajowego na nisko/zeroemisyjny. Występują również przedsięwzięcia związane z budową węzłów przesiadkowych, parkingów B&R i P&R.<sup>5</sup> Badani beneficjenci działania III.1 wysoko lub bardzo wysoko (ponad 90% odpowiedzi w badaniu CATI/CAWI) ocenili ogólną skuteczność zrealizowanych projektów, rozumianą jako stopień osiągnięcia celów interwencji.

Ocena postępu rzeczowego w oparciu o wartości wskaźników jest ogółem pozytywna. Zakres wskaźników odzwierciedla charakter projektów prowadzonych w ramach działania III.1. Niektórzy beneficjenci oparli monitoring o wskaźniki

---

<sup>2</sup> Założenia zgodne ze Strategią Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 w zakresie ochrony środowiska.

<sup>3</sup> Za SZOOP RPO WŁ 2014-2020, s.48

<sup>4</sup> W PI 4e inwestycje w drogi lokalne lub regionalne mogły być finansowane jedynie, jako – niezbędny i uzupełniający element projektu dotyczącego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej. Samodzielne projekty dotyczące wyłącznie infrastruktury drogowej nie były akceptowane w ramach PI 4e.

<sup>5</sup> Na podstawie bazy SL2014 dostarczonej przez Zamawiającego (stan na 30.06.2023)

usunięte w trakcie trwania Programu ze Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych (zmiany wprowadzone na poziomie ministerialnym), tj.:

- Długość wybudowanych dróg dla rowerów [km]
- Długość przebudowanych dróg dla rowerów [km]<sup>6</sup>

W przypadku wskaźników produktu w ramach działania III.1 przeważająca większość oczekiwanych wartości została osiągnięta. Ewentualny brak wartości osiągniętych w przypadku nielicznych wskaźników wynika przede wszystkim z faktu, że dany projekt nie został jeszcze zamknięty bądź nie upłynął jeszcze czas, w jakim beneficjent jest zobowiązany do osiągnięcia wartości wskaźników.

W przypadku wskaźników rezultatu sytuacja przedstawia się nieco odmiennie. Większości wartości docelowych założonych w ramach projektów nie udało się osiągnąć. Główną przyczyną jest fakt niezakończenia projektu bądź wydłużenie terminu osiągnięcia wyznaczonych celów z uwagi na pandemię COVID-19 (na wniosek beneficjentów). Niemniej w trakcie przeprowadzonego badania z beneficjentami działania III.1 pojawiły się inne, nie związane z datą realizacji projektu i pandemią przyczyny, głównie rosnące ceny, procedury administracyjne, konieczność przeprowadzenia nowych postępowań przetargowych, problemy po stronie wykonawców czy konflikty społeczne. Średnio co trzeci badany beneficjent nie dostrzegał żadnych problemów w trakcie realizacji projektu.

Dla całego działania III.1 *Niskoemisyjny transport miejski* wskaźniki rezultatu bezpośredniego wraz z szacunkową wartością docelową na rok 2023 przedstawia kolejna tabela.

Tabela 2. Wskaźniki działania III.1

| Działanie III.1                           | Nazwa wskaźnika   | J.m. | Wartość bazowa | Wartość docelowa (2023) |
|---|---|------|----------------|-------------------------|
| <b>Poddziałanie III.1.1 Niskoemisyjny</b> | Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź | Szt. | -              | 27 010                  |

<sup>6</sup> Wskaźniki zostały usunięte decyzją ministerstwa w trakcie wdrażania Programu i zastąpione przez wskaźnik *Długość wspartej infrastruktury rowerowej*. Z uwagi na wcześniejsze wybranie przez kilku beneficjentów usuniętych wersji wskaźnika obecnie, w bazie SL2014 funkcjonują 3 wskaźniki, które łącznie składają się na wskaźnik programowy *Długość ścieżek rowerowych*

|   |   |          |   |            |
|---|---|----------|---|------------|
| <b>transport miejski – ZIT</b>  | Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej | Szt./rok | - | 5 733      |
| <b>Poddziałanie III.1.2 Niskoemisyjny transport miejski</b>               | Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”  | Szt.     | - | 118 485    |
|   | Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej | Szt./rok | - | 6 000 000  |
| <b>Poddziałanie III.1.3 Niskoemisyjny transport miejski – miasto Łódź</b> | Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej | Szt./rok | - | 12 736 333 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika nr 2 – Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla działań i poddziałań, Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020

Wartości osiągnięte w przypadku wskaźników rezultatu bezpośredniego dla całego działania III.1 zostaną zebrane rok po finalnym zakończeniu projektów – tj. po upływie 31.12.2024 roku.<sup>7</sup>

Beneficjenci działania III.1 wskazali, że najwyższy stosunek efektów osiągniętych do odczuwalnych przez użytkowników odnotowano dla *Zakupu lub modernizacji niskoemisyjnego/bezemisyjnego taboru dla publicznego transportu zbiorowego, w tym budowa lub przebudowa niezbędnej infrastruktury w tym zakresie oraz Budowy lub przebudowy infrastruktury publicznego transportu zbiorowego.*

W największym stopniu, w ocenie badanych udało się osiągnąć efekty w postaci *Ograniczenia emisji zanieczyszczeń oraz Zmniejszenia poziomu hałasu* (po 61,5% odpowiedzi), przy czym zdaniem badanych są one mniej odczuwalne przez bezpośrednich użytkowników. Subiektywne odczucia dotyczące emisji hałasu nie mają jednak swojego odzwierciedlenia w danych pochodzących z mapy akustycznej opracowanej dla województwa łódzkiego (2022)<sup>8</sup>, z których wynika, że nie można zaobserwować zmniejszenia wartości liczby ludności narażonej na hałas dla wszystkich analizowanych powiatów.<sup>9</sup>

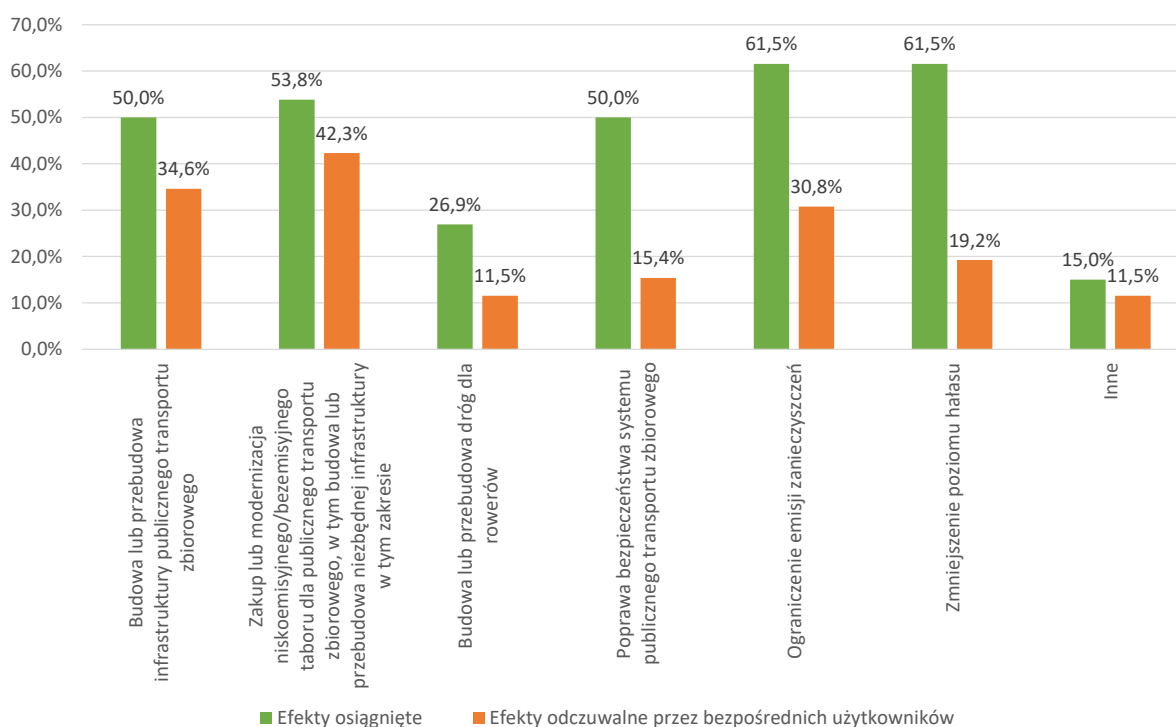
<sup>7</sup> Zgodnie z umową o dofinansowanie Beneficjent ma rok czasu po zakończeniu terminu realizacji projektu o podanie nam wartości osiągniętych (ostatnie projekty kończą się 31.12.2023). Ponadto, uwagi na na wybuch pandemii COVID-19 beneficjenci składali wnioski o wydłużenie terminu osiągnięcia wskaźników.

<sup>8</sup> Strategiczna mapa hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie łódzkim, LEMITOR Ochrona Środowiska sp. z o.o., Wrocław 2022

<sup>9</sup> W ramach opracowania, analizy wykonano dla powiatów, na terenie których znajdują się drogi o natężeniu powyżej 3 milionów pojazdów rocznie oraz powiatów z województw sąsiednich, na które te drogi emitują hałas.

Najniższe wartości zarówno dla efektów osiągniętych jak i odczuwalnych odnotowano dla kategorii *Budowa lub przebudowa dróg dla rowerów*, co pokrywa się z brakiem zainteresowania ze strony beneficjentów realizacją takich projektów, z kolei najwyższa dysproporcja pomiędzy efektami osiągniętymi podejmowanych inwestycji a efektami odczuwalnymi dotyczy *Poprawy bezpieczeństwa systemu publicznego transportu zbiorowego* (odpowiednio 50,0% i 15,4%). Szczegółowe dane dotyczące efektów zawarto na Wykresie 2.

Wykres 2. Efekty działania III.1



Źródło: Opracowanie własne, badanie Beneficjentów działania III.1 (N=26 projektów)

Kluczowe problemy województwa w obliczu zrównoważonej mobilności zostały dostrzeżone w ramach Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030. Dotyczą one:

- Zbyt małej liczby w pełni funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, szczególnie tych stanowiących powiązanie transportu kolejowego oraz autobusowego z transportem miejskim;
- Niedoboru w zakresie funkcjonowania systemu Park&Ride, w szczególności na obszarze Aglomeracji Łódzkiej;
- Niewystarczającego uprzywilejowania transportu zbiorowego w ruchu miejskim (mierzone m.in. długością buspasów);
- Niedoboru w zakresie nowoczesnego taboru zero lub niskoemisyjnego w regionie.

Wszystkie z ww. wyzwań stały się priorytetami do przezwyciężenia w ramach działania III.1 OPIII RPO WŁ 2014-2020. Przy czym ostatnia z wylistowanych trudności wydaje się być szczególnie pilna w odniesieniu do progresywnych zmian w europejskich standardach emisji spalin. Obecnie najwyższą normą emisji spalin jest norma Euro 6, która stała się standardem – każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi ją spełniać. Norma dopuszczalna w wojewódzkich przewozach pasażerskich dla pojazdów używanych jest nie niższa niż EURO 4. Co więcej, na 2025 rok planowane jest wprowadzenie przez Komisję Europejską kolejnej normy – Euro 7. Ma ona między innymi obniżyć poziom emisji spalin o 37% dla aut osobowych, a w przypadku samochodów ciężarowych i autobusów o średnio 56% w stosunku do poprzedniej normy<sup>10</sup>.

Zanieczyszczenia powietrza, których źródłem jest transport (tzw. emisja liniowa) związane są przede wszystkim z emisją tlenków azotu (w wyniku spalania paliw)<sup>11</sup>. W roku 2022, jak i w latach ubiegłych, nie stwierdzono przekroczenia poziomu dopuszczalnego 1-godz. i średniorocznego dwutlenku azotu<sup>12</sup>. Na przestrzeni ostatnich kilku lat widoczna była minimalna tendencja spadkowa stężeń tego

---

<sup>10</sup> Za [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_6495](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_6495), dostęp: 25.09.2023

<sup>11</sup> Zanieczyszczenia komunikacyjne w postaci pyłów powstają głównie w wyniku ścierania się opon pojazdów, hamulców, nawierzchni jezdni oraz unosu zanieczyszczeń z powierzchni dróg.

<sup>12</sup> Za: Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim raport wojewódzki za rok 2022, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska Departament Monitoringu Środowiska Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Łodzi, Łódź 2023

zanieczyszczenia. Warto podkreślić, że emisja komunikacyjna NO<sup>2</sup> stała się na wielu obszarach emisją dominującą<sup>13</sup>. Ze względu na wzrastającą każdego roku liczbę pojazdów samochodowych, wpływ emisji komunikacyjnej na jakość powietrza jest z roku na rok coraz większy<sup>14</sup>. Największe strumienie zanieczyszczeń komunikacyjnych pokrywają się z głównymi węzłami komunikacyjnymi miast: Łodzi, Piotrkowa Trybunalskiego, Sieradza, Krośniewic, Wielunia, Kutna, Rawy Mazowieckiej i Tomaszowa Mazowieckiego<sup>15</sup>.

Mimo aktualności ww. wyzwań warto zwrócić uwagę na zmiany wyrażone w poziomie danych monitoringowych mierzonych na przestrzeni kilku lat w obszarze zrównoważonej mobilności w województwie łódzkim – dotyczy m.in: dostępnej infrastruktury rowerowej, funkcjonujących parkingów P&R czy intermodalnych węzłów przesiadkowych:

- Obserwujemy wyraźny wzrost uprzywilejowania transportu zbiorowego w ruchu kołowym, mierzonego długością buspasów: z 18,9 km w 2014 do 30,4 km w 2022 roku (na podstawie danych GUS BDL);
- Najnowsze dane GUS BDL prezentują ponad dwukrotny przyrost sieci dróg rowerowych licząc od 2014 roku – wówczas długość dróg dla rowerów ogółem w całym województwie łódzkim wynosiła 543,8 km, podczas gdy obecnie wynosi ona 1 138,5 km<sup>16</sup>. Z drugiej strony, dane na temat poziomu realizacji wskaźników RPO WŁ 2014-2020<sup>17</sup> wskazują, że wartość docelowa wskaźnika długości ścieżek rowerowych ogółem (założenia na 2023 rok) wynosiła: 22 km, podczas gdy zarejestrowana w roku 2022 wartość

---

<sup>13</sup> Przy czym, zarówno w roku 2014, jak i w roku 2022 zanieczyszczeniami, których dopuszczalne stężenie jest przekraczane są: pył zawieszony PM10<sup>13</sup>, benzo(a)piren w pyłe PM10 (rok), pył zawieszony PM2,5 (rok). Zarówno w przypadku pyłu zawieszony PM10 i PM2,5, jak benzo(a)piren w pyłe zawieszonym PM10 główną przyczyną przekroczenia norm jest nieodmiennie nadmierna emisja niska (powierzchniowa) z dużych obszarów zwartej zabudowy mieszkaniowej niepodłączonej do sieci ciepłej, spowodowana opalaniem drzewem i węglem kamiennym. Mimo wciąż przekroczonych norm, stężenia średnie roczne na przestrzeni ostatnich kilku lat wykazują trend spadkowy – za: Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim raport wojewódzki za rok 2022, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska Departament Monitoringu Środowiska Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Łodzi, Łódź 2023

<sup>14</sup> Ibidem, s.54

<sup>15</sup> Porównanie do: Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim w 2014 r., Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi, Łódź 2015

<sup>16</sup> W tym: pod zarządem gminy - 689km, pod zarządem starostwa – 289 km, pod zarządem urzędu marszałkowskiego – 160 km; za: <https://www.polskawliczbach.pl/lodzkie#transport-i-komunikacja>, dostęp: 29.09.2023

<sup>17</sup> Tabela 3 A, oś priorytetowa III; Sprawozdanie roczne z wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 za 2022.



rzeczywista wyniosła zaledwie 0,63 km. Być może jest to wynik braku rozliczenia znacznej części projektów. Z drugiej strony przyrost dróg rowerowych nie był priorytetem w ramach działania III.1.

- Wsparcie mobilności rowerowej w ramach działania III.1 dotyczyło przede wszystkim budowy infrastruktury rowerowej, w tym parkingów Bike&Ride – czemu zostało poświęcone 13 projektów realizowanych przez 10 różnych beneficjentów<sup>18</sup>. Dyskusyjna jest relatywnie niska pojemność parkingów w projektach. Średnio zakładano około dwadzieścia kilka miejsc postojowych w ramach jednego obiektu B&R. Niemniej zdarzały się projekty, w ramach których budowano parking Bike&Ride na zaledwie kilka sztuk rowerów.<sup>19</sup>
- W 2016 roku GUS nie zidentyfikował żadnego parkingu Park&Ride na terenie województwa łódzkiego. W 2022 roku zlokalizowano już 10 tego typu obiektów o różnej pojemności. Co ważne, wszystkie parkingi P&R powstały z funduszy EFRR w ramach działania III.1 OPIII RPO WŁ 2014-2020.
- Dane monitoringowe RPO WŁ 2014-2020 wskazują na ponad dwukrotne przekroczenie wartości wskaźnika *Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych [szt]*. Wartość docelowa wskaźnika (założenia na rok 2023) szacowana była na 4 sztuki, podczas gdy wartość rzeczywista już rok przed terminem docelowym wyniosła 9 sztuk. Wynik ten tłumaczy się większym niż przewidywano zainteresowaniem ze strony beneficjentów przedmiotowym zakresem.

Wdrażanie zrównoważonej mobilności jest ściśle związane z próbą odwrócenia trendu rosnącej liczby samochodów osobowych, a co się z tym wiąże – wzmożonego ruchu indywidualnego na terenach miejskich. Tym samym konieczne stają się rozwiązania mające na celu ograniczanie wjazdu samochodów do miasta oraz bardziej efektywne wykorzystanie pojazdów, które się po nim przemieszczają.

Jednym z modelowych rozwiązań jest budowa parkingów Park&Ride. Choć system ten jest teoretycznie dużą korzyścią dla miasta<sup>20</sup> i mieszkańców<sup>21</sup>, w praktyce

---

<sup>18</sup> Na podstawie bazy SL2014 udostępnionej przez Zamawiającego (stan na 30.06.2023)

<sup>19</sup> Przykład Miasta Pabianice – 3 obiekty oferują łączną sumę 24 stanowisk rowerowych.

<sup>20</sup> Jako efektywne narzędzie ograniczające napływ samochodów do centrum.

<sup>21</sup> Za: J. Janczewski, D. Janczewska, Zrównoważona mobilność miejska – dobre praktyki, Zarządzanie innowacyjne w gospodarce i biznesie, NR 2(33)/2021

sukces inwestycji determinuje adekwatne do potrzeb mieszkańców położenie obiektów. Z zasady P&R powinny być umiejscowione na obrzeżach miasta, aby kierowcy udający się do centrum mogli dogodnie przesiąść się do transportu publicznego, co niesie za sobą szereg korzyści, w tym: redukcję hałasu, zmniejszenie emisji spalin, eliminację kongestii oraz wzrost przepustowości miejsc parkingowych w centrach miast. W trakcie wywiadów pogłębionych zwrócono uwagę na uzgadnianie inwestycyjne, mające na celu integrację transportową m.in. w zakresie autobusów miejskich, pozamiejskich i transportu kolejowego (powiązanie godzin kursowania). W ramach działania III.1 zrealizowano 7 projektów (przez 6-ciu Beneficjentów) polegających na budowie 10 nowych parkingów Park&Ride<sup>22</sup>, oferujących łącznie 435 miejsc postojowych<sup>23</sup>.

Kolejną modelową praktyką jest budowa parkingów Bike&Ride. Jest to ukłon w stronę rowerzystów oraz zachęta do zmiany nawyków podróżnych (mobilność rowerowa nie jest już traktowana wyłącznie jako rekreacja, a jako sposób na dotarcie z punktu A do punktu B). System B&R ma na celu integrację komunikacji rowerowej z transportem zbiorowym. Aby proces ten odbywał się prawidłowo, parkingi rowerowe powinny się znajdować w bliskiej odległości od przystanków komunikacji publicznej/ węzłów przesiadkowych. Rowerzysta winien mieć możliwość swobodnego i bezpiecznego pozostawienia roweru w wyznaczonym miejscu i kontynuowania podróży komunikacją zbiorową. Podstawową zaletą parkingów B&R jest fakt, że wymagają one znacznie mniejszą powierzchnią aniżeli parkingi P&R, stąd – teoretycznie – więcej mieszkańców może skorzystać z podróży łączącej kilka środków transportu od roweru począwszy. W ramach działania III.1 zrealizowano 13 inwestycji Bike&Ride (przez 10 Beneficjentów).

Mianem dobrych praktyk w kontekście zaprojektowania interwencji w ramach działania III.1 RPO WŁ 2014-2020 można określić funkcjonujący zestaw kryteriów wyboru projektów.<sup>24</sup> Szczególnie istotnym kryterium merytorycznym jest *Wymagana zgodność z planem gospodarki niskoemisyjnej*, rozumianym jako plan gospodarki

---

<sup>22</sup> Jedenasty obiekt jest w trakcie realizacji (Miasto Łódź – data zakończenia projektu: 12.30.2023)

<sup>23</sup> Kolejne 72 miejsca parkinowe – w trakcie realizacji (patrz wyżej. Miasto Łódź – data zakończenia projektu: 12.30.2023)

<sup>24</sup> Na podstawie Załącznik nr 3 - Kryteria wyboru projektów dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 (EFRR)

niskoemisyjnej, Strategia ZIT, plan mobilności miejskiej bądź dokument równoważny zawierający odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe dla obszaru, na którym realizowany ma być projekt. Dotyczyło to takich kwestii jak: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, intermodalność, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy).

Zdecydowanie w dobre praktyki pod tym kątem wpisuje się zakup przez MPK Łódź sp. z o.o. 17 autobusów elektrycznych jednoczłonowych z możliwością doładowania poprzez pantografowe stacje szybkiego ładowania zlokalizowane na 6 pętlach autobusowych oraz stacje wolnego ładowania zlokalizowane na terenie Zajezdni Autobusowej EA1 przy ul. Limanowskiego 147/148. Dodatkowo wyposażone zostały 2 stanowiska naprawcze, a zaprojektowane rozwiązania uwzględniają potrzeby osób z niepełnosprawnościami. Grupę docelową projektu stanowią mieszkańcy Łodzi, którzy będą korzystać z infrastruktury transportu publicznego m.in. w celu dojazdu do pracy i szkoły oraz turyści odwiedzający Łódź korzystający z komunikacji zbiorowej. Należy mieć nadzieję, że trend ekomobilności w Łodzi będzie rozwijany. Autobusy stały się wizytówką miasta, pozytywny odbiór inwestycji przez mieszkańców sprawił, że beneficjent jest zainteresowany zakupem większej ilości takich pojazdów dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Równocześnie w niedalekiej przyszłości beneficjent chciałby rozszerzyć tabor, nie tylko o kolejne pojazdy elektryczne, ale również o autobusy napędzane wodorem. W opinii przedstawiciela Wydziału Transportu Urzędu Marszałkowskiego również przykład Piotrkowa Trybunalskiego, który nie posiadał w ogóle pojazdów elektrycznych, a obecnie dysponuje takim taborem wyróżnia się na tle województwa łódzkiego. Jednocześnie wskazano na obszary województwa, które w zakresie niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności miejskiej wymagają poprawy – północno wschodnia część województwa, czyli Skierniewice, Łowicz.

W przypadku kryteriów premiujących, w obszarze działania III.1, uwagę zwraca kryterium *Stopień wpływu na zwiększenie konkurencyjności miejskiego transportu*

*publicznego względem transportu indywidualnego.* Punkty przyznawane zostały na podstawie oceny wpływu projektu na zwiększenie liczby osób korzystających z miejskiego transportu publicznego objętego projektem. Kryterium to wprost ocenia skalę oddziaływania projektu na odbiorców bezpośrednich. Zarówno w ocenach beneficjentów w ramach niniejszego badania, jak również odbiorców bezpośrednich (mieszkańców) pozyskanych na etapie konsultacji, badań ankietowych czy po analizie treści mediów społecznościowych, które zawarto w badaniu case study (trzy projekty działania III.1) kryterium to zostało ocenione wysoko i wskazane, jako jedno z głównych elementów mających wpływ na zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego. W opinii odbiorców bezpośrednich największy wpływ na zwiększenie konkurencyjności mają czynniki:

- Dobrze zaplanowane lokalizacje przystanków (linie spotykające się przy szpitalu - Bełchatów).
- Nowoczesna infrastruktura techniczna (Bełchatów).
- Większy komfort podróży tramwajem niż autobusem, jednocześnie umożliwienie przewozu jednorazowo większej ilości pasażerów (Zgierz).
- Ograniczenie emisji szkodliwych gazów do atmosfery (Łódź).
- Mniejszy ruch transportem indywidualnym sprzyja niwelowaniu zatorów w godzinach szczytu (Łódź).

### **2.1.2. Rozwój społeczno-gospodarczy województwa łódzkiego**

Dane zaprezentowane w poniższym podrozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy nakłady poczynione na inwestycje transportowe ze środków RPO WŁ 2014-2020 wpłynęły na rozwój społeczno-gospodarczy województwa łódzkiego?*

- *W jakich obszarach najbardziej widoczny jest wpływ interwencji podjętych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 na rozwój regionu i z czego to wynika?*
- *W jaki sposób nakłady poczynione na inwestycje transportowe ze środków RPO WŁ 2014-2020 umożliwiły odpowiedź na zidentyfikowane potrzeby społeczeństwa oraz wyzwania społeczno-ekonomiczne regionu?*

Centralne położenie województwa łódzkiego w sieci transportowej w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem położenia w sieci dróg kołowych, znajduje

bezpośrednie przełożenie na atrakcyjność inwestycyjną obszaru, którą dodatkowo umacnia bliskość stolicy. Powiązania transportowe to najważniejszy i najbardziej trwały czynnik kształtujący rozwój społeczno-gospodarczy województwa, zarówno w zakresie związków budowanych przez infrastrukturę transportu, jak i organizację komunikacji zbiorowej oraz natężenie ruchu w transporcie indywidualnym.<sup>25</sup>

W kontekście rozwoju gospodarczego województwa warto odnotować systematyczny wzrost wskaźnika PKB według parytetu siły nabywczej na 1 mieszkańca (w PPS), stanowiącego od 59% do 73% średniej obliczonej dla 27 państw Unii Europejskiej.<sup>26</sup> Przy czym należy podkreślić, że ocenę obecnej koniunktury gospodarczej istotnie zakłócają takie czynniki zewnętrzne jak wybuch pandemii COVID-19 czy wojna w Ukrainie<sup>27</sup>. Z drugiej strony przedstawiciele przedsiębiorstw z województwa łódzkiego ocenili trwającą<sup>28</sup> koniunkturę mniej pesymistycznie od grupy reprezentatywnej w skali całego kraju. Liczba podmiotów gospodarki narodowej w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w województwie łódzkim na koniec 2022 r. ukształtowała się na poziomie 116,6 (w porównaniu do wartości 94,7 uzyskanej w 2013 roku). Rosnąca liczba podmiotów gospodarczych przy malejącej liczbie ludności województwa przekłada się na wzrost natężenia tego wskaźnika. Ponadto, w województwie łódzkim utrzymuje się obserwowany od kilku lat wzrost nakładów wewnętrznych na działalność badawczą i rozwojową. Największe nakłady na B+R poniosły podmioty z sektora rządowego oraz przedsiębiorstw. W działalności innowacyjnej odnotowano wzrost zarówno odsetka przedsiębiorstw przemysłowych aktywnych innowacyjnie, jak i usługowych<sup>29</sup>.

Zdaniem ponad 2/3 badanych beneficjentów działania III.1 wpływ inwestycji na rozwój społeczno-gospodarczy w bezpośrednim zasięgu jego oddziaływania jest duży lub bardzo duży (Wykres 3). Przyznanie tak wysokich oceny beneficjenci uzasadniali najczęściej ograniczeniem poziomu zanieczyszczeń, wzrostem jakości świadczonych usług transportowych i rozwojem transportu publicznego zarówno

---

<sup>25</sup> Za: Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+.

<sup>26</sup> Na podstawie danych dla lat 2010–2020, GUS.

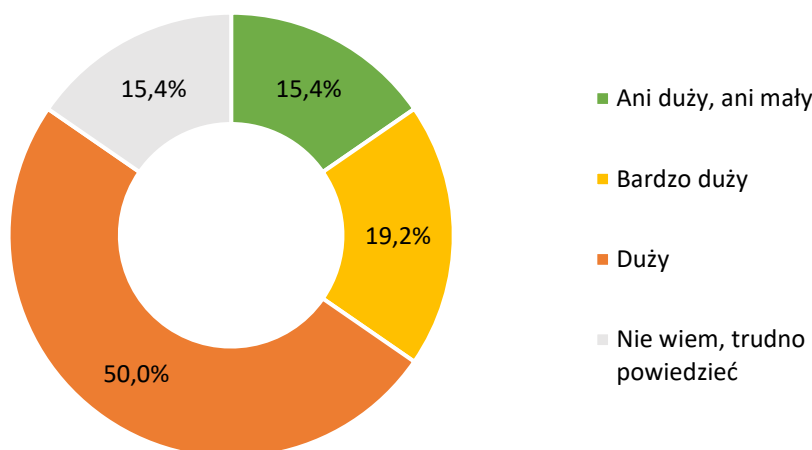
<sup>27</sup> Dotyczy przede wszystkim dostępności materiałów oraz podwyżki cen surowców.

<sup>28</sup> Dane z końca 2022 roku, Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa łódzkiego 2022, GUS.

<sup>29</sup> Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa łódzkiego 2022, GUS

w zakresie połączeń pomiędzy gminami jak również możliwości przesiadkowych. Badani zwracali również uwagę na pobudzenie aktywności gospodarczej w regionie i skrócenie drogi do pracy.

Wykres 3. Wpływ działania III.1 na rozwój społeczno-gospodarczy



Źródło: Opracowanie własne, badanie Beneficjentów działania III.1 (N=26 projektów)

Beneficjenci w wywiadach pogłębionych podkreślali przede wszystkim dobre skomunikowane mniejszych ośrodków miejskich z Łodzią, co wpływa korzystnie zarówno na komfort życia mieszkańców, jak również wzrost gospodarczy m.in. w obszarze budownictwa (zakupy mieszkań, remonty, budowa osiedli). Atrakcyjnym i nieuciążliwym staje się mieszkanie w mniejszej miejscowości i dojeżdżanie do pracy. Niemniej jednak, perspektywa beneficjentów nie przekłada się na dane statystyczne, które w skomunikowaniu mniejszych ośrodków miejskich upatrują jeden z głównych problemów województwa. Tym samym można zaobserwować oddziaływanie projektów realizowanych w ramach działania III.1 na obszar, w którym zlokalizowano inwestycje, jednak wskazany problem ma znacznie szerszy zasięg.

Planowany w ramach IIIOP rozwój połączeń transportowych miał za zadanie wzmocnić spójność przestrzenną regionu, zwiększając jego atrakcyjność inwestycyjną oraz stwarzając podmiotom gospodarczym i wszystkim mieszkańcom odpowiednie możliwości rozwojowe. Logika interwencji została tak skonstruowana aby sprzyjać budowie zintegrowanego systemu transportowego, łączącego główne gałęzie transportu, przede wszystkim drogowego, kolejowego, publicznego transportu zbiorowego oraz multimodalnego. Z przeprowadzonych analiz wynika,

że zarówno przedsięwzięcia zrealizowane w ramach działania III.2, jak również III.3 i III.4 sprzyjały zwiększeniu atrakcyjności gospodarczej regionu.

- a) W przypadku działania III.2 Drogi (poddziałanie III.2.1 Drogi wojewódzkie poddziałanie III.2.2 Drogi lokalne) poprawie uległo powiązanie regionalnej sieci dróg województwa łódzkiego z siecią dróg krajowych oraz transeuropejską siecią transportową TEN-T. Szczególny wpływ miały na to inwestycje polegające na budowie/przebudowie łączników dróg ekspresowych i autostrad z centrami rozwojowymi i terenami inwestycyjnymi<sup>30</sup>.
- b) W ramach działania III.3 Transport multimodalny realizowano dwa projekty o wysokim znaczeniu dla regionu. Mowa o budowie:
  - terminala multimodalnego na terenie gminy Krośnice, powiat kutnowski, w sąsiedztwie linii kolejowej Warszawa – Berlin (Miratrans Transport). W wyniku realizacji projektu nastąpiło zwiększenie wolumenu przyjmowanych, rozdzielanych i wydawanych ładunków, co w konsekwencji przyczynia się do wzrostu dostępności transportowej województwa;
  - terminala multimodalnego w Zduńskiej Woli (PKP Cargo Terminale). Celem inwestycji jest zapewnienie kompleksowej obsługi logistycznej połączeń kontenerowych na Nowym Jedwabnym Szlaku w relacji Chiny – Europa, a także z portów bałtyckich na południe Polski i cały region środkowoeuropejski.

W przypadku działania III.4 wyłoniono dwóch beneficjentów – Łódzką Kolej Aglomeracyjną i PKP Polskie Linie Kolejowe. W realizacji jest projekt pn. „Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” podzielony na cztery niezależne etapy [II-V<sup>31</sup>] (dotyczy zakupu nowego taboru, rozbudowy istniejących pojazdów oraz rozszerzenia działalności przewozowej o nowe linie) oraz budowa dwóch

---

<sup>30</sup> Przykładami ww. mogą być projekty: *Budowa drogi lokalnej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w celu otwarcia terenów inwestycyjnych, usytuowanych na terenie miasta* (Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki) czy *Miejski obszar funkcjonalny zduńska wola – karsznice – budowa łącznika z drogą ekspresową s8 na terenie powiatu zduńskowolskiego i powiatu łaskiego* (Powiat Zduńskowolski).

<sup>31</sup> Z danych SL2014 wynika, że etap II, III i V zostały zakończone. Etap IV jest w trakcie realizacji (data zakończenia: 31.12.2023)

zintegrowanych węzłów multimodalnych i przebudowa linii kolejowej nr 16 na odcinku Zgierz-Ozorków (PKP Polskie Linie Kolejowe).

W efekcie poczynionych inwestycji obserwuje się sukcesywny wzrost konkurencyjności kolei w stosunku do innych gałęzi transportu, a to przekłada się na zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców województwa. Z danych Urzędu Transportu Kolejowego wynika, że Łódzka Kolej Aglomeracyjna przewiozła w 2022 roku 8,7 mln pasażerów – co oznacza wzrost aż o 2,7 mln względem roku 2021 i aż 4,1 mln względem roku pandemicznego – jakim był rok 2022 (przy czym odwołując się do danych sprzed wybuchu pandemii – 2019 – obserwujemy wzrost przewozów o 45%)<sup>32</sup>.

Jedną z podstawowych potrzeb mieszkańców w zakresie transportu jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu w ramach całego województwa. Mowa o takim planowaniu systemu komunikacji publicznej, aby gminy oddalone od większych ośrodków miejskich nie pozostawały wyłączone z sieci transportowej. Niestety, negatywnym trendem transportowym w Polsce jest zawieszanie, a nawet likwidowanie linii autobusowych. Tendencja ta była obserwowalna również w czasie trwania perspektywy finansowej 2014-2020. W przypadku województwa łódzkiego mowa o likwidacji aż 13 174 km linii autobusowych<sup>33</sup>. O problemie traktuje m.in. Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030, wskazując na zmniejszającą się siatkę połączeń i niedostosowaną do potrzeb pasażerów częstotliwość kursów – przede wszystkim w zakresie połączeń autobusowych. Analizy obsługi publicznym transportem zbiorowym do Łodzi wykazały, że w 2020 r. bezpośrednich połączeń z Łodzią nie posiadały 84 gminy województwa (ok. 51%) – o 18 gmin więcej niż w 2019 roku, na co wpływ miały ograniczenia w poruszaniu się związane z pandemią COVID-19. Obszary charakteryzujące się najniższą dostępnością transportową w 2020 roku, zlokalizowane były peryferyjnie – przede wszystkim w południowej, południowo-zachodniej i północno-wschodniej części województwa<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> Z 6 mln w 2019 do 8,7 mln w 2022, za: Kolej w 2022 r. na tle czterech ostatnich lat w transporcie pasażerskim i towarowym, Urząd Transportu Kolejowego.

<sup>33</sup> Zob. <https://300gospodarka.pl/news/wykluczenie-komunikacyjne-w-polsce-mapa-miejscowosci>, dostęp: 25.09.2023

<sup>34</sup> Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030



Problem ten dostrzegli również uczestnicy panelu eksperckiego. Ich zdaniem, największą część transportu mieszkańców realizuje się za pomocą „busów”, które nie są finansowane ze środków publicznych czy dofinansowane ze środków europejskich. Są to z reguły firmy prywatne. Kursy odbywają się zarówno do Łodzi jak i mniejszych miejscowości np. w powiecie łódzkim wschodnim). Tym samym wpływ projektów na ten obszar określono jako umiarkowany. Pozostaje to również w opozycji do prezentowanego zdania beneficjentów w tym aspekcie badania, na co w raporcie już wcześniej zwrócono uwagę.

Od 2019 roku Samorząd Województwa Łódzkiego intensywnie przeciwdziała wykluczeniu transportowemu (likwidacja tzw. białych plam na mapie transportowej regionu). Z pomocą ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o *Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*, uruchomionych zostało kilkadziesiąt linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.<sup>35</sup>

Wyzwaniem wykluczenia transportowego w ramach OPIII zajmuje się działanie III.4 Transport kolejowy oraz pośrednio działanie III.1 Niskoemisyjny transport miejski. Dane na temat przewozów kolejowych potwierdzają korzystną zmianę w wyniku realizacji inwestycji przewidzianych w Transporcie kolejowym ze środków EFRR na lata 2014-2020. Na podstawie rozmów z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego można stwierdzić, że podjęte inwestycje w znacznej mierze odpowiedziały na potrzeby społeczne. Wpływ ten jest najbardziej zauważalny w gminach Łowicz, Sieradz, Kutno, ponadto Łódź, Radomsko, Skierniewice, Bełchatów, Łask, Pabianice. Również w sferze gospodarczej zapewnienie możliwość szybkiej komunikacji przyczynia się do zmniejszenia problemów z niedoborem pracowników.

W odniesieniu do transportu autobusowego, interwencja zaplanowana w ramach OPIII (działanie III.1) zgodnie z założeniami programowymi, dotyczyła przede wszystkim rozwoju transportu miejskiego. Nie zostały w jej ramach uwzględnione przedsięwzięcia dotyczące sieci regionalnej. Tym samym widoczna jest tu luka pod

---

<sup>35</sup> Zob. <https://www.lodzkie.pl/strona-glowna/aktualnosci/tak-walczymy-z-wykluczeniem-komunikacyjnym-w-%C5%82%C3%B3dzkiem>, dostęp: 25.09.2023

kątem trafności zaprojektowanej interwencji – zaplanowane działania nie uwzględniły potrzeb mieszkańców gmin oddalonych od ośrodków miejskich w zakresie dostępności transportowej realizowanej liniami autobusowymi. Linie te, zgodnie z modelem szkieletu kolejowego, powinny doprowadzać potoki pasażerskie do najbliższych węzłów kolejowych.

W ramach prac prowadzonych nad aktualizacją obowiązującego Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, przygotowana została ankieta skierowana do mieszkańców województwa celem weryfikacji ich motywacji i nawyków transportowych. Ankieta realizowana była w trakcie trwania pandemii COVID-19, stąd wnioski z niej pozyskane w dużej mierze dotyczą zmian o charakterze czasowym. Przykładowo, w trakcie trwania pandemii zaobserwowano spadek podróży osób, których główną motywacją jest nauka. Wpływ na to miało wprowadzenie formuły nauczania zdalnego w szkołach i na uczelniach wyższych. Inaczej jednak przedstawiać się może obraz zmiany w przypadku podróży osób, dla których motywacją jest praca. Znaczna część z przedsiębiorstw w okresie pandemii wprowadziła tryb pracy zdalnej, przy czym zmiana trybu pracy ze stacjonarnego na zdalny (bądź hybrydowy) w wielu przypadkach okazała się trwała (nie ustała wraz z odwołaniem restrykcji sanitarnych w wyniku ustania pandemii COVID-19).

Analizując wyniki ankiety<sup>36</sup> można zauważyć znaczny wzrost podróży wykorzystujących transport publiczny, jakim są przede wszystkim połączenia kolejowe (por. analizowany wcześniej wzrost przewozów w przypadku ŁKA), kosztem podróży samochodowych – co jest zjawiskiem oczekiwanym i pozytywnym. Pozwala to na stwierdzenie, że publiczny transport zbiorowy

---

<sup>36</sup> Dotyczy Tabeli IV-2: zmiana punktów procentowych dla poszczególnych powiatów ze względu na strukturę gałęziową podróży ankietowanych, ze strony 38 Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (opracowanie UMWŁ): dane na podstawie ankiety opublikowanej internetowo w dniu 15 stycznia 2021 r. na stronie <https://www.lodzkie.pl/strona-glowna/aktualnosci/zaplanujmy-wspolnietransport-w-regionie>

w porównaniu do 2014 roku uległ poprawie<sup>3738</sup>. W ramach ww. badania, weryfikowano również poziom zaspokojenia potrzeb transportowych osób korzystających z transportu kolejowego i autobusowego. Wyniki sondażu wskazują, że:

- W przypadku transportu kolejowego w perspektywie badanych nastąpiła poprawa<sup>39</sup> na następujących płaszczyznach: bezpieczeństwo, informacja, komfort, czas i punktualność. Gorsze noty otrzymały takie kategorie jak bezpośredniość, częstotliwość, dostępność i dostosowanie kolei. Stąd, celem poprawy częstotliwości powinno się dążyć do zwiększenia siatki połączeń i realizacji projektów infrastrukturalnych pozwalających na poprawę bezpośredniości, dostępności i dostosowania np. poprzez budowę nowych linii i przystanków kolejowych.
- W odniesieniu do transportu autobusowego wzrost poziomu zadowolenia badanych (mierzony pomiędzy 2014 a 2021 rokiem) dotyczył wyłącznie jednej kategorii – bezpieczeństwa. Wszystkie pozostałe kategorie zostały ocenione gorzej niż w roku 2014. Zdaniem autorów opracowania, wynik ten mógł zostać zakrzywiony poprzez czas realizacji przypadający na okres pandemii COVID-19, a w tym również objęcie badaniem przewozów komercyjnych realizowanych przez przewoźników w ramach prowadzonej działalności gospodarczej.

W okresie epidemicznym przewozy komercyjne mogły być zawieszane w przypadku np. braku rentowności.

### **2.1.3. Komunikacja miejska**

Dane zaprezentowane w poniższym podrozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy inwestycje w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego przyczyniły się do poprawy atrakcyjności komunikacji miejskiej i wzrostu liczby osób korzystających z jej usług?*

<sup>37</sup> W porównaniu z badaniami ankietowymi, jakie zostały wykonane na potrzeby opracowania bazowego planu transportowego, gdzie respondenci nie wykazywali większego zainteresowania codziennym wykorzystaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach swoich podróży.

<sup>38</sup> Dotyczy to przede wszystkim transportu kolejowego. Dane statystyczne nt. przewozów komunikacją miejską świadczą o tendencji spadkowej – w 2014 254,6 mln pasażerów korzystało z komunikacji miejskiej, podczas gdy w 2022 odnotowano 189,6 mln pasażerów (GUS, BDL).

<sup>39</sup> Pomiedzy 2014 a 2021 rokiem.

- *Jaki jest społeczny odbiór inwestycji w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego zrealizowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020?*
- *Jaka jest dynamika zmian liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej i które inwestycje miały na nią największy wpływ?*

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 wskazuje na istnienie wciąż wzrastającej na sile presji motoryzacyjnej (dotyczy potrzeby posiadania przynajmniej jednego samochodu osobowego w rodzinie i wykorzystywania go w ramach większości podróży z miejsca A do B). Zwraca się przy tym uwagę, że jedną z przyczyn istnienia ww. zjawiska jest wciąż niewystarczająca świadomość społeczna w zakresie zasad zrównoważonej mobilności i rozwoju. Stopień wykorzystania indywidualnego transportu samochodowego jest wysoki, pomimo realizacji wielu inwestycji w publiczny transport zbiorowy, działań władz samorządowych polegających na wyprowadzaniu/ograniczaniu/uspokajaniu ruchu samochodowego w centrach miast (poprzez strefy płatnego parkowania, wooneerfy, strefy 30, ulice jednokierunkowe, zakaz ruchu w ścisłym centrum, etc.) oraz rozwoju transportu rowerowego – w tym m.in systemów rowerów publicznych<sup>40</sup>.

Z danych GUS wynika, że w 2022 roku na 1000 ludności w województwie łódzkim przypadały 698 samochody osobowe, dwa lata wcześniej – 667 (wartości porównywalne dla wartości krajowych<sup>41</sup>). We wszystkich powiatach województwa łódzkiego, udział samochodów osobowych w wieku 16 lat i więcej<sup>42</sup> w 2021 r. przekraczał połowę wszystkich zarejestrowanych samochodów osobowych – największy odsetek zanotowano w powiatach: łęczyckim (71,5%) i kutnowskim (70,5%), a najmniejszy w mieście na prawach powiatu Łodzi (56,1%)<sup>43</sup>. Każdego roku zwiększa się liczba pojazdów osobowych na polskich drogach.

W województwie łódzkim w ciągu zaledwie jednego roku odnotowano wzrost o 2,9% (między 2021 a 2022 rokiem). Średni dobowy ruch roczny<sup>44</sup> wyniósł w województwie łódzkim w 2021 roku 6 714 pojazdów /dobę – tj. o 1188

<sup>40</sup> Zob. Łódzki Rower Publiczny: <https://lodzkirowerpubliczny.pl/>, dostęp: 26.09.2023

<sup>41</sup> Za: <https://www.polskawliczbach.pl/lodzkie#transport-i-komunikacja>, 29.09.2023

<sup>42</sup> Typowe auto osobowe ma szacunkowy wiek 19,5 lat,

za: <https://www.polskawliczbach.pl/lodzkie#transport-i-komunikacja>, dostęp: 29.09.2023

<sup>43</sup> Urząd Statystyczny w Łodzi, Transport w województwie łódzkim w 2021 roku, 31.10.2022 r

<sup>44</sup> Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021

pojazdów/dobę więcej niż w 2015 roku. W świetle tych danych szczególnie ważna okazuje się zmiana nawyków mieszkańców województwa łódzkiego w kontekście wyboru zrównoważonej mobilności.

Jednym z oczekiwanych efektów wsparcia transportu publicznego w ramach działania III.1 OPIII RPO WŁ 2014-2020 jest wzrost liczby osób korzystających z miejskiego transportu zbiorowego, co przekłada się korzystnie na zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza i poprawę stanu środowiska naturalnego. Wykorzystanie komunikacji publicznej jest weryfikowane poprzez kilka wskaźników. Ich zestawienie wraz ze zmianą wartości w perspektywie lat 2013-2022 dla województwa łódzkiego zawiera poniższa Tabela:

Tabela 3. Wskaźniki wykorzystania komunikacji publicznej.

| Wskaźnik                                      | Jednostka pomiaru | Wartość w roku 2013 | Wartość w roku 2019 (rok przed wybuchem pandemii COVID-19) | Wartość w roku 2022 |
|---|-------------------|---------------------|--|---------------------|
| Przewozy pasażerskie na 1 mieszkańca          | Osoby             | 99,33               | 104,02   | 79,48               |
| Przewozy pasażerów w mln                      | Osoby             | 250,1               | 255,9  | 189,6               |
| Przewozy pasażerów w mln na 100 tys. ludności | Osoby             | 10                  | 10   | 8                   |

Źródło: GUS/BDL

Widoczny jest spadek wykorzystania komunikacji publicznej zarówno w perspektywie całkowitej, jak i w przeliczeniu na określoną jednostkę mieszkańców. Włączając do analizy rok 2019 – traktowany jako rok przedpandemiczny – okazuje się, że tendencja początkowo miała charakter wzrostowy, a obecnie obserwowane załamanie jest wynikiem zmiany zachowań w związku z pandemią COVID-19 (obostrzenia sanitarne). Nie mniej jednak, badani beneficjenci działania III.1 dostrzegają wpływ realizowanych projektów na wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej w bezpośrednim zasięgu ich oddziaływania (Wykres 4). W opinii przedstawiciela UMWŁ wpływ na ten wzrost mają w dużej mierze inwestycje infrastrukturalne poprawiające dostępność i bezpieczeństwo podróżnych (wzrost liczby przystanków, zatok autobusowych, wyposażonych w chodniki i przejścia dla pieszych).

W przypadku projektów transportowych RPO WŁ 2014-2020 wskaźniki rezultatu polegające na ocenie liczby przewożonych pasażerów nie zostały dotychczas spełnione z uwagi na status projektów – w trakcie realizacji. Szacowaną wartość docelową wskaźnika rezultatu *Liczba przewożonych pasażerów środkami publicznego transportu zbiorowego* osiągnęli jedynie tacy beneficjenci jak: Gmina Miasto Łowicz, MZK w Tomaszowie Mazowieckim, Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki oraz Gmina Miasto Radomsko.<sup>45</sup>

W powyższym kontekście trudno analizować dynamikę zmian liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej. Warto natomiast przytoczyć stanowisko przedstawiciela UMWŁ, co do planów Wydziału Transportu Drogowego. Jednym z priorytetów pracy Wydziału jest powrót do sytuacji sprzed pandemii i jest to założenie minimum. Analogicznie jak w innych sektorach transportu i tutaj należy przyciągać pasażerów poprawą jakości taboru, dostępnością połączeń i w końcu wyjść z kryzysu pandemicznego. Obecna sytuacja związana z wojną na Ukrainie, powodująca wzrost cen paliw najprawdopodobniej przekłada się na zwiększenie wykorzystania komunikacji miejskiej. Nie można jednak na dzień dzisiejszych stwierdzić czy przyjęte założenia są możliwe do osiągnięcia i w jakim okresie czasu.

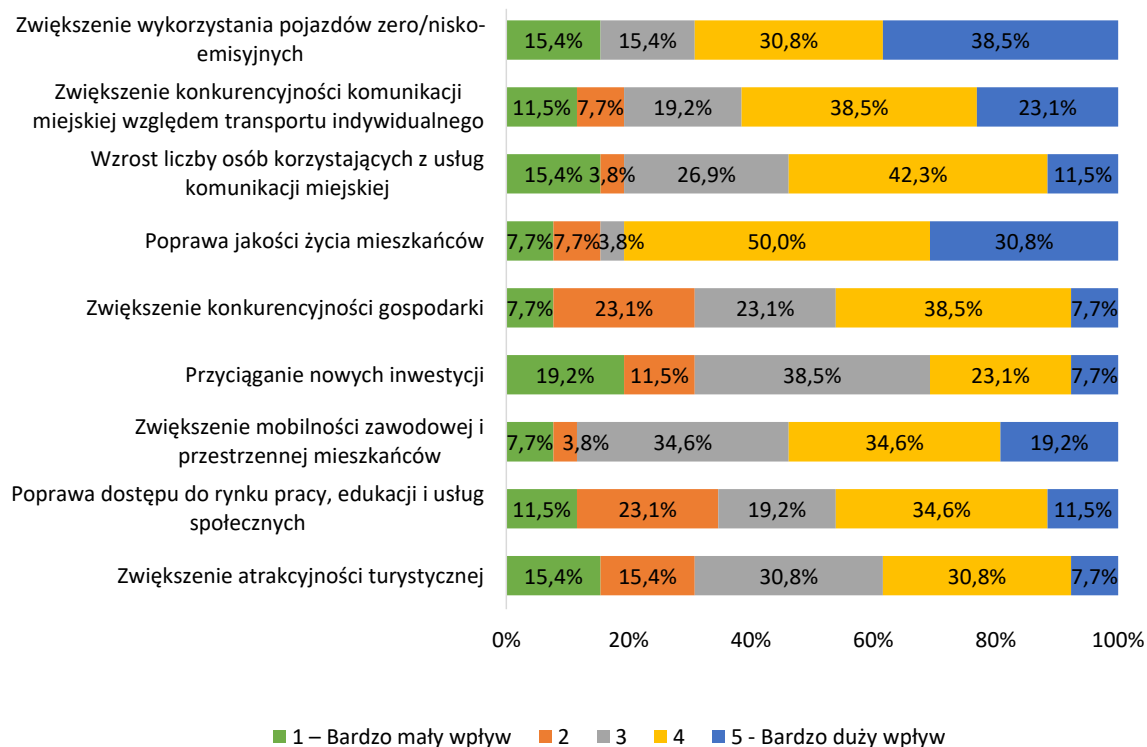
W opinii badanych beneficjentów działania III.1 pozytywny odbiór społecznych podejmowanych inwestycji najbardziej widoczny jest w obszarach *Poprawa jakości życia mieszkańców* (łącznie ponad 80% odpowiedzi Duży i Bardzo duży wpływ), *Zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych* (łącznie 69,2% ocen 4 i 5) oraz *Zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego* (łącznie 61,5% ocen 4 i 5). Ponad połowa beneficjentów wskazała również, że podejmowane inwestycje miały Bardzo duży lub Duży wpływ na *Wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej* i *Zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców*. Najmniejszy wpływ społeczny zdaniem badanych beneficjentów działania III.1 podejmowane inwestycje miały na obszar *Poprawa dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych* (łącznie

---

<sup>45</sup> Na podstawie danych z bazy SL2014 wygenerowanych przez Zamawiającego (stan na 30.06.2023)

34,6% odpowiedzi Mały i Bardzo mały wpływ). Powyższe dane przedstawiono na Wykresie 4.

Wykres 4. Odbiór społeczny działania III.1



Źródło: Opracowanie własne, badanie beneficjentów działania III.1 (N=26 projektów)

## 2.2. Działanie III.2 – Drogi

### 2.2.1. Cele i formy wsparcia w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej

Dane zaprezentowane w poniższym podrozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy wybrane cele i formy wsparcia w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej, podejmowane z poziomu regionalnego, koncentrujące się na zapewnieniu połączenia regionalnej sieci transportowej z siecią dróg krajowych i TEN-T przyczyniły się do stworzenia spójnego systemu drogowego w wymiarze regionalnym, krajowym oraz europejskim?*

- *Jak należy ocenić spójność systemu drogowego (w wymiarach: regionalnym, krajowym oraz europejskim) w okresie przed podjęciem interwencji w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 oraz obecnie, tj. w okresie po udzieleniu wsparcia?*

- *Które cele i formy wsparcia były kluczowe w procesie tworzenia spójnego systemu drogowego w wymiarze regionalnym, krajowym oraz europejskim i dlaczego?*

Przez obszar województwa łódzkiego przebiegają drogi uwzględnione w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)<sup>46</sup>. Składa się ona z tzw. sieci kompleksowej (*comprehensive*) oraz bazowej (*core*). Sieć kompleksowa to w rzeczywistości wszystkie istniejące i planowane elementy infrastruktury transportowej TEN-T oraz środki wspierające jej efektywne i zrównoważone wykorzystanie, służące m.in.: zwiększeniu dostępności wszystkich regionów UE, integracji różnych rodzajów transportu i zwiększeniu ich interoperacyjności, uzupełnieniu brakujących ogniw i eliminacji wąskich gardeł oraz zwiększeniu bezpieczeństwa. Sieć bazową zaś tworzą wybrane części sieci kompleksowej, mające największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów sieci<sup>47</sup>.

W przypadku województwa łódzkiego na sieć bazową składa się: autostrada A1 Gdańsk - Łódź - Gorzyczki - (Czechy), autostrada A2 (Niemcy) - Świecko - Łódź - Warszawa - Kukuryki (Białoruś) oraz droga ekspresowa S8 na odc. Łódź - Wrocław. W sieci kompleksowej znajduje się zaś się: droga ekspresowa S8 na odc. Piotrków Tryb. - Warszawa, S12 Piotrków Tryb. - Radom, S14 Zachodnia Obwodnica Łodzi, S74 Sulejów - Kielce oraz łącznik pomiędzy A1 (Łódź) i S8 (Tomaszów Maz.).

W ramach działania III.2 OPIII przewidziano wsparcie w zapewnieniu połączenia dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich z systemem dróg krajowych oraz siecią TEN-T. Bezpośrednim rezultatem realizowanych inwestycji drogowych jest zwiększenie dostępności transportowej i polepszenie stanu układu drogowego w regionie. Finansowane były projekty polegające na budowie/ przebudowie dróg (wojewódzkich, powiatowych, gminnych), budowie obwodnic, zakupie

---

<sup>46</sup> Zob: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t>, dostęp: 26.09.2023

<sup>47</sup> Państwom członkowskim wyznaczono obowiązek rozwijania sieci bazowej do 2030 r. Dodatkowo ustanowiono sieć bazową rozszerzoną, której realizacja przewidziana jest do 2040 r. Z elementów sieci bazowej wyodrębniono strategiczne ciągi komunikacyjne obsługujące przewozy dalekobieżne i mające za zadanie usprawnienie połączeń transgranicznych w ramach Unii.



sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego oraz instalacji inteligentnych systemów transportowych.

Z Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 wynika, że ówczesna (dane na 2013 rok) sieć drogowa województwa łódzkiego już wówczas należała do najgęstszych w kraju. Układ drogowy województwa łódzkiego składał się z 25 519,132 km dróg publicznych (2013). Mimo to, w dokumencie RPO WŁ 2014-2020 podkreślano zdiagnozowaną niską jakość istniejącego układu drogowego, w tym zły stan techniczny oraz niewystarczające parametry dróg wojewódzkich i lokalnych ograniczające wewnętrzną dostępność transportową. Problemem dla województwa w tamtym czasie (2013) był niepełny układ autostrad i dróg ekspresowych. Dodatkowo, obserwowano niedobór wysokiej jakości dojazdów do punktów węzłowych, szczególnie w rejonie Łodzi – układ dróg dojazdowych wymagał uzupełnienia, a istniejące powiązania z węzłami rozbudowy i dostosowania do prognozowanego natężenia ruchu.

Przewidziane na lata 2014-2020 wsparcie w ramach priorytetu inwestycyjnego 7b (wpisującego się w CT 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*) koncentrować się miało przede wszystkim na drogach wojewódzkich, tj. na wybranych odcinkach pozwalających na włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T. Inwestycje dotyczące dróg lokalnych (gminnych lub powiatowych) mogły uzyskać wsparcie pod warunkiem, że zapewniają konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi lub umożliwiają bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (kryteria wyboru projektów).

Poniższa tabela przedstawia porównanie wskaźników transportu drogowego dla województwa łódzkiego w okresie na rok przed wejściem w życie RPO WŁ 2014-2020 (2013) oraz w roku 2022 (najświeższe dane). Przy czym należy pamiętać, że realizowane w ramach RPO WŁ 2014-2020 projekty skoncentrowane były na poprawie parametrów dróg już istniejących (głównie wojewódzkich, w mniejszym stopniu lokalnych).

Tabela 4. Wskaźniki transportu drogowego

| Nazwa wskaźnika  | Jednostka miary | Rok bazowy 2013 | Rok 2022 |
|--|-----------------|-----------------|----------|
| Drogi publiczne ogółem na 100 km <sup>2</sup>                            | Km              | 140,7           | 143,2    |
| Drogi publiczne ogółem na 10 tys. ludności                               | Km              | 102             | 109,7    |
| Drogi o twardej nawierzchni na 100km <sup>2</sup>                        | Km              | 106,3           | 118,3    |
| Drogi ekspresowe i autostrady na 100km <sup>2</sup>                      | Km              | 1,61            | 2,79     |
| Drogi ekspresowe i autostrady na 10 tys. ludności                        | Km              | 1,17            | 2,14     |
| Udział dróg ekspresowych i autostrad w ogólnej długości dróg publicznych | %               | 1,14            | 1,95     |

Źródło: GUS, BDL

Obserwowany jest nieznaczny przyrost sieci dróg w regionie (wraz z poprawą jej jakości – drogi o twardej nawierzchni, drogi ekspresowe i autostrady). Z danych sprawozdawczych RPO WŁ 2014-2020 za rok 2022 wynika, że zakładana wartość wskaźnika *Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg* została przekroczona już w roku 2022 (wartość docelowa: 90 km, wartość uzyskana w 2022: 133,23 km). Wartość osiągnięta wskaźnika większa od docelowej to efekt większego niż przewidywano zainteresowania ze strony beneficjentów przedmiotowym zakresem. W przypadku dróg nowych, wartość wskaźnika *Całkowita długość nowych dróg* póki co nie została osiągnięta (wartość zakładana: 20 km, wartość zrealizowana w 2022: 12,17 km)<sup>48</sup>. Osiągnięcie tej wartości dla dróg nowych nie jest łatwe ze względu na długi czas przygotowania projektu, wyboru wykonawców, samej realizacji czy trudności pojawiających się już w trakcie budowy. Często jedna perspektywa to zbyt mało do osiągnięcia założonych wartości wskaźników.

Obecnie (dane za 2022 rok) przez teren województwa biegnie ponad 263 km autostrad (A1 i A2), blisko 213 km dróg ekspresowych (S8 i S14), ok. 506 km dróg głównych ruchu przyśpieszonego i 377 km dróg głównych<sup>49</sup>. Rok 2022 przyniósł istotne zmiany w sieci drogowej regionu. Oddano wówczas do użytkowania 32 km autostrady A1 i 12 km drogi ekspresowej S14<sup>50</sup>. Wyremontowano 20 km autostrady A2, zakończono prace na dwóch odcinkach autostrady A1: między Tuszyńem i Piotrkowem Trybunalskim, a także między Kamieńskiem i Radomskiem.

<sup>48</sup> Tabela 3A: Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki produktu dla EFRR, EFRR REACT-EU i Funduszu Spójności, załącznik nr 3 do Sprawozdanie roczne z realizacji RPO WŁ 2014-2020 za rok 2022.

<sup>49</sup> Za: <https://www.gov.pl/web/gddkia-lodz/co-zmienilo-sie-na-drogach-krajowych-województwa-lodzkiego-w-2022-r>, dostęp 26.09.2023

<sup>50</sup> W 2021 roku zaś udostępniono A1 pomiędzy Radomskiem i granicą z woj. śląskim.

W lipcu 2023 r. oddano do użytku ostatni odcinek S14 od węzła Aleksandrów Łódzki do Słowika, domykający ring wokół aglomeracji łódzkiej<sup>51</sup> - odcinek pierwszy został oddany do użytku rok wcześniej (2022). Tym samym Łódź, wraz z przyległymi miejscowościami tworzącymi aglomerację, została pierwszym w Polsce miastem mogącym pochwalić się pełnym ringiem dróg najwyższych kategorii (autostradowo-ekspresowym). Poprawie uległo również powiązanie regionalnej sieci dróg województwa łódzkiego z siecią dróg krajowych oraz transeuropejską siecią transportową TEN-T. Wpływ na to miały m.in. projekty *Budowa drogi lokalnej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w celu otwarcia terenów inwestycyjnych, usytuowanych na terenie miasta (Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki)* oraz *Miejski obszar funkcjonalny zduńska wola – Karsznice – budowa łącznika z drogą ekspresową S8 na terenie powiatu zduńskowolskiego i powiatu łaskiego (Powiat Zduńskowolski)*.

W ramach przyjętego w 2021 r. rządowego Programu budowy 100 obwodnic, w województwie łódzkim zaplanowano do 2030 r. 5 obwodnic na drogach krajowych: Błaszek (DK12), Brzezina (DK72), Łowicza (DK14/70/92), Srocka (DK91) oraz Wielunia (DK45). Dodatkowo na liście rezerwowej znalazły się obwodnice Aleksandrowa Łódzkiego (DK72), Skierniewic (DK70) oraz Strykowa (DK14).

Za kluczowe cele wsparcia w procesie tworzenia spójnego systemu drogowego na terenie województwa łódzkiego wyrażone w RPO WŁ 2014-2020 postrzega się:

- Włączenie dróg wojewódzkich do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T;
- Wypełnienie luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi i miastami niebędącymi stolicami województw, pełniącymi ważne funkcje na lokalnych rynkach pracy;
- Inwestycje dotyczące dróg lokalnych zapewniające bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi lub połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi.

---

<sup>51</sup> Za: <https://www.gov.pl/web/uw-lodzki/otwarcie-odcinka-drogi-ekspresowej-s14-miedzy-aleksandrowem-a-wezlem-emilia>, dostęp: 26.09.2023

Jedyną dostępną formą wsparcia było dofinansowanie wydatków kwalifikowalnych w projekcie. Minimalny wkład własny beneficjenta wynosił odpowiednio 5% - w przypadku Poddziałania III.2.1 i 15% w przypadku Poddziałania III.2.2. Projekty realizowane w zakresie działania III.2 przyczyniły się do uspołnienienia systemu drogowego.

Podczas wywiadów pogłębionych wiele uwagi poświęcono na inwestycje drogowe. Ich przebudowa i poprawa parametrów wpływa zarówno na lokalny ruch generowany przez mieszkańców i dla nich najważniejszy (przede wszystkim pod kątem bezpieczeństwa), ale też na ruch regionalny i krajowy pod kątem transportu samochodowego, autobusowego czy ciężarowego. Dlatego też inwestycje drogowe to kluczowy element i priorytet rozwoju transportu w województwie łódzkim. Przekłada się to również na funkcjonowanie przewoźników, jak i pozostałe gałęzie przemysłu. Następstwem inwestycji w infrastrukturę drogową jest większa elastyczność i próba usprawnienia/skorelowania dostępności transportu drogowego z pozostałymi środkami. Poprawa układu transportowego jest widoczna dzięki modernizacji oraz budowie wielu odcinków dróg, w tym dróg ekspresowych (szczególnie S8 i S14), co znacząco wpłynęło na poprawę połączeń regionalnych. Budowa dróg ekspresowych wpłynęła również na zmiany w kierunkach transportowych na szczeblu krajowym, m. in. poprzez skrócenie czasu podróży i poprawę dostępności. Dzięki zrealizowanym inwestycjom wzmocniona została również integracja z siecią międzynarodową. Budowa i modernizacja dróg o znaczeniu międzynarodowym w sposób znaczący wpłynęła na poprawę spójności w wymiarze europejskim. Analiza wskazuje zatem, że inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej finansowane ze środków OPIII RPO WŁ 2014-2020 miały istotny wpływ na poprawę spójności systemu drogowego w województwie łódzkim. Podkreślono, że wiele odcinków dróg zostało zmodernizowanych lub wybudowanych dzięki funduszom z OPIII RPO WŁ 2014-2020. To istotnie przyczyniło się do poprawy jakości infrastruktury drogowej w regionie. Oznacza to skrócenie czasu podróży, zwiększenie dostępności do różnych miejsc czy ułatwienie przemieszczania się między miastami. Inwestycje miały znaczący wpływ na logistykę i lokalizację punktów transportowych. Jest to szczególnie ważne dla sektora logistycznego, który jest silnie uzależniony od jakości i dostępności infrastruktury drogowej.

Do kluczowych inwestycji w tworzeniu spójnego systemu drogowego w województwie łódzkim, zarówno w wymiarze regionalnym, krajowym, jak i europejskim, zaliczyć należy przede wszystkim:

- Budowę dróg ekspresowych: inwestycje w budowę dróg ekspresowych, takich jak S8 i S14, są kluczowe dla spójności systemu drogowego. Zapewniają szybkie i efektywne połączenia międzyregionalne oraz zwiększają przepustowość sieci.
- Modernizację dróg: inwestycje w modernizację istniejących dróg są niezbędne dla utrzymania wysokich standardów komunikacyjnych. Wpływają one na jakość istniejącej infrastruktury drogowej, co przekłada się na szereg korzyści i pozytywnych efektów społeczno-gospodarczych. Poprawa jakości dróg zachęca do inwestycji, zwiększa konkurencyjność regionu i wspiera rozwój przedsiębiorstw. Modernizacja dróg wiąże się również z poprawą bezpieczeństwa na drogach.
- Budowa obwodnic miast: realizacja inwestycji związanych z budową obwodnic ma kluczowe znaczenie dla odciążenia ruchu drogowego w centrum miast oraz zwiększenia jego płynności.

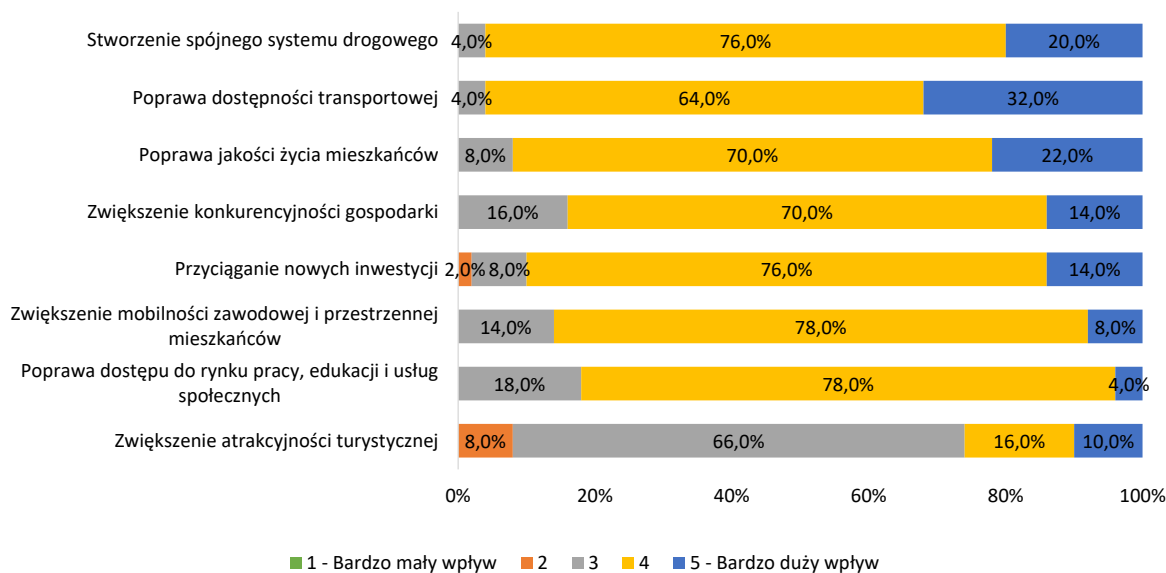
Jak zostało to już wskazane we wcześniejszych rozdziałach drogi lokalne i wojewódzkie w regionie, pomimo dość gęstej sieci charakteryzują się niezadowalającym stanem nawierzchni, niskim stopniem skomunikowania z innymi środkami transportu czy brakiem odpowiedniej infrastruktury dla innych użytkowników transportu. Najskuteczniejszym elementem, który wpłynął na ich poprawę była budowa obwodnic w miejscach, gdzie droga wojewódzka przebiegała przez gęsto zaludnione miejscowości. Zdaniem odbiorców bezpośrednich projektów, kluczowe efekty realizacji projektu to szybki i wygodny dojazd do pracy, większy spokój na terenach wiejskich, zmniejszenie ruchu samochodowego, poprawa bezpieczeństwa oraz czystsze powietrze dzięki mniejszej ilości spalin.

Podobne wyniki odnotowano w badaniu ilościowym. Beneficjenci działania III.2 skuteczność rozumianą jako stopień osiągnięcia celów interwencji ocenili Wysoko (70,0%) lub Bardzo wysoko (30,0%). Równie wysoko badani z tej grupy ocenili oddziaływanie realizowanych projektów na obszary położone w ich bezpośrednim

zasięgu. Największy wpływ realizowane w ramach działania III.2 projekty mają na poprawę dostępności transportowej, stworzenie spójnego systemu drogowego i poprawę jakości życia mieszkańców – łącznie ponad 90% ocen 4 i 5.

Poprawa stanu technicznego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowanie nośności dróg do wymagań obowiązujących przepisów oraz poprawa warunków ekologicznych to priorytety udzielonego wsparcia. Oddziaływanie realizowanych projektów jest widoczne praktycznie w każdym z badanych aspektów. Wyjątek stanowi zwiększenie atrakcyjności turystycznej. Zdaniem 2/3 beneficjentów działania III.2 oddziaływanie zrealizowanych projektów na ten czynnik jest umiarkowane. Powyższe dane szczegółowo przedstawiono na Wykresie 5.

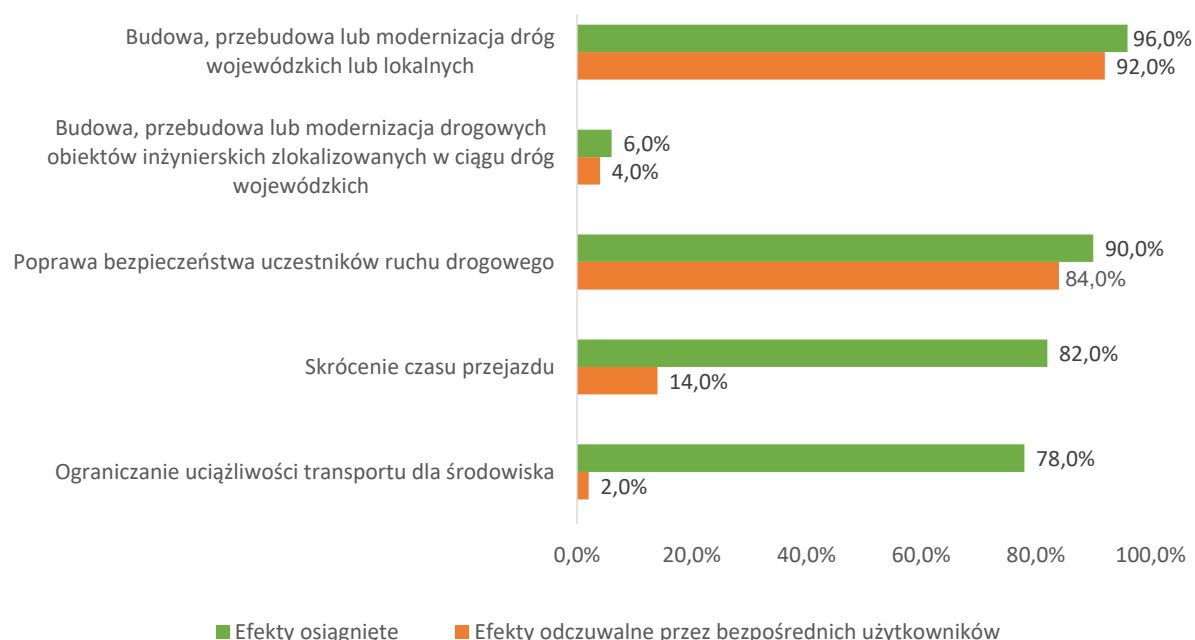
Wykres 5. Wpływ projektów realizowanych w ramach działania III.2 na obszary w bezpośrednim zasięgu ich oddziaływania



Źródło: Opracowanie własne, badanie beneficjentów działania III.2 (N=50 projektów)

Najwyższą efektywność osiągniętych działań odnotowano dla odpowiedzi *Budowa, przebudowa lub modernizacja dróg wojewódzkich* lub lokalnych oraz *Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego* – odpowiednio 96,0% oraz 90,0%. Również efekty odczuwalne przez bezpośrednich użytkowników są w ocenie badanych beneficjentów działania III.2 najwyższe dla tych czynników. Największe rozbieżności pomiędzy efektem osiągniętym a odczuwalnym odnotowano dla odpowiedzi *Ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska* oraz *Skrócenie czasu przejazdu*. Powyższe dane przedstawiono na Wykresie 6.

Wykres 6. Efektywność wsparcia w ramach działania III.2



Źródło: Opracowanie własne, badanie beneficjentów działania III.2 (N=50 projektów)

### 2.2.2. System wyboru projektów

Dane zaprezentowane w poniższym podrozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy system wyboru projektów umożliwił wybór przedsięwzięć o zakładanych cechach, w tym w szczególności wpłynął na poprawę stanu oraz powiązania regionalnej sieci dróg województwa łódzkiego z siecią dróg krajowych, TEN-T, jak i poprawy dostępności i bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie łódzkim?*

- *W jaki sposób system wyboru projektów wpłynął na użyteczność i skuteczność interwencji podjętych w ramach działania III.2 RPO WŁ 2014-2020?*
- *Czy zidentyfikowano inne typy projektów, jakie powinny być realizowane w ramach działania III.2 RPO WŁ 2014-2020?*

Kryteria wyboru projektów w ramach działania III.2 umożliwiały wytypowanie przedsięwzięć, które cechował wpływ na poprawę stanu oraz powiązań regionalnej sieci dróg z siecią dróg krajowych i międzynarodowych. Takimi kryteriami były:

- Wpływ projektu na poprawę integracji systemów komunikacyjnych – tj. transport kolejowy bądź transport lotniczy;

- Poprawa dostępności do centrów rozwoju lub istniejących terenów inwestycyjnych – ocenie podlegał stopień powiązania inwestycji z centrami rozwoju i istniejącymi terenami inwestycyjnymi. Szacowano również wpływ projektu na rozwój społeczno-gospodarczy regionu, w tym wzrost jego atrakcyjności inwestycyjnej lub turystycznej;
- Wpływ projektu na ograniczenie zatłoczenia na drogach i likwidację „wąskich gardeł” w sieci transportowej regionu – w ramach kryterium premiowanie były projekty dotyczące inwestycji w miejscach o niedostatecznej przepustowości, mające kluczowy wpływ na zniwelowanie długotrwałych zatorów;
- Projekt ujęty w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Łódzkiego lub Regionalnym Planie Transportowym Województwa Łódzkiego – związek z wpływem projektu na rozwój kraju i województwa łódzkiego;
- Wpływ projektu na połączenie regionalnej sieci drogowej z siecią TEN-T – kryterium bezpośrednio nawiązujące do powiązań z siecią TEN-T.

Przykładami projektów, które modelowo wpisują się w poprawę łączności transportowej oraz powiązań z siecią dróg krajowych oraz siecią TEN-T są m.in: *Rozbudowa drogi wojewódzkiej 713 - dojazd do autostrady A1 - rozbudowa ul. Rokicińskiej od ul. Malowniczej do granic miasta* (Województwo Łódzkie) czy *Udostępnienie komunikacyjne terenów inwestycyjnych gminy Poddębice* (Gmina Poddębice).

Kryteria wyboru projektów w ramach działania III.2<sup>52</sup> pozwalające na weryfikację skuteczności interwencji, rozumianej jako stopień realizacji celów wyznaczonych przez dane kryterium to:

- *Długość drogi objętej przedmiotowym projektem (budowanej, przebudowywanej lub modernizowanej)* – priorytetowo oceniane były projekty obejmujące najdłuższe odcinki drogi objęte pracami inwestycyjnymi;
- *Średnie dobowe natężenie ruchu (SDR)* - ocenie podlegało średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla danego odcinka (liczba pojazdów/dobę) w roku rozpoczęcia inwestycji;

---

<sup>52</sup> W oparciu o Załącznik nr 3 do SZOOP RPO WŁ 2014-2020 – Kryteria wyboru projektów dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020



- Wypełnienie braków w sieci dróg regionu – ocena dychotomiczna 0-1 pkt (tak/nie).

Kryteria wyboru projektów w ramach działania III.2 pozwalające na weryfikację użyteczności interwencji, rozumianej jako poziom rozwiązania zidentyfikowanego problemu w obszarze objętym interwencją w ramach danego kryterium to przede wszystkim:

- Stopień wpływu projektu na bezpieczeństwo użytkowników;
- Poprawa dostępności do centrów rozwoju lub istniejących terenów inwestycyjnych;
- Wpływ projektu na ograniczenie zatłoczenia na drogach i likwidację „wąskich gardeł” w sieci transportowej regionu;
- Projekt wynika z audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego – punktacja dychotomiczna 0-1pkt (tak/ nie).

Wymienione powyżej kryteria w opinii przedstawiciela Wydziału Wyboru Projektów RPO WŁ 2014-2020 stanowiły szeroki wachlarz możliwości wyboru najbardziej kompleksowych projektów, wpływających na połączenie podejmowanych inwestycji drogowych z siecią TEN-T. Kompleksowość inwestycji rozumiano jako projekty, które rozwiązywały szereg problemów na obszarach ich oddziaływania, tak aby nie były to wyłącznie wybiórcze przedsięwzięcia. Dzięki trafności kryteriów wyboru do dofinansowania wybrano rzeczywiście najlepsze projekty, premiujące bezpieczeństwo, nowoczesne systemy transportowe i skoordynowane z aktualnymi i przyszłymi działaniami inwestycyjnymi gestorów sieci.

Również ocena systemu wyboru projektów przez beneficjentów była jednoznacznie pozytywna w każdym obszarze – *Typ projektu możliwy do zrealizowania, Tryb wyboru projektów oraz Preferencje i warunki realizacji projektu*. W opinii beneficjentów działania III.2 nie mają oni wpływu na system wyboru projektów, realizują je wg koniecznych wymogów. Należy jednak zauważyć, że jest to wyłącznie subiektywna ocena beneficjentów, bowiem mają oni swoich przedstawicieli w Komitecie Monitorującym, w trakcie prac którego zatwierdzane są kryteria wyboru projektów.

Analizując wypowiedzi uczestników badania to zarówno obecnie określone cele jak i przewidziane formy wsparcia dla budowy i modernizacji dróg spotkały się poparciem przedstawicieli Wydziału Dróg i Infrastruktury Technicznej UMWŁ, IZ FEŁ2027, a także przedstawicieli samorządów będących beneficjentami działania. Zwracano szczególną uwagę na kwestie dotyczące wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych w obszarach objętych działaniem III.2, które wynikały głównie z braku funduszy na te cele. Ważne jest aby w dalszym ciągu wysoka alokacja środków była kierowana dla tych obszarów, co jest szczególnie istotne dla utrzymania wysokiego zainteresowania beneficjentów modernizacją już istniejących dróg lokalnych i wojewódzkich. W przypadku perspektywy 2021-2027 zostały już podjęte działania związane z dalszą rozbudową dróg wojewódzkich (np. Działanie FELD.04.01 Drogi wojewódzkie, programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027), jednak w perspektywie 2028+ kluczowe jest dokonanie priorytetyzacji inwestycji drogowych w powiązaniu z inwestycjami w inne obszary transportu (kolejowego, komunikacji miejskiej, terminali multimodalne) oraz określenie kryteriów wyboru i finansowania projektów, które będą priorytety te uwzględniać.

Nie zasygnalizowano również w trakcie trwania badania ewaluacyjnego innych typów projektu niż założone, które należałoby zdaniem badanych zrealizować w ramach IIIOP RPO WŁ 2014-2020. Wskazano wprost na konieczność powiązania typów projektów z wytycznymi Strategii Województwa Łódzkiego 2030 i zdefiniowane w niej obszary problemowe, a pod tym kątem typy projektów były dobrane właściwie.

## 2.3. Działanie III.3 – Transport multimodalny

### 2.3.1. Aktywność terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w regionie

Dane zaprezentowane w poniższym podrozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy udzielone wsparcie wpłynęło na wzrost aktywności terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w regionie?*

- *Jeśli tak, to w jakim stopniu wzrosła aktywność terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w województwie łódzkim?*
- *Które działania realizowane w ramach interwencji w największym stopniu przyczyniły się do wzrostu aktywności terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w regionie?*

*Czy wsparcie udzielone na rozwój terminali przeładunkowych uzupełniło strategiczny układ drogowy województwa, co wpłynęło na zwiększenie dostępności regionu i sprzyja działalności logistycznej, a także rozwojowi działalności gospodarczej regionu?*

- *Które ze zrealizowanych projektów z zakresu rozwoju terminali przeładunkowych były kluczowe dla rozwoju działalności logistycznej i gospodarczej regionu i dlaczego?*
- *Jakie są najbardziej widoczne efekty podjętej interwencji w zakresie zwiększenia dostępności regionu?*

Województwo łódzkie jest jednym z największych obszarów działalności logistycznej w Polsce. Funkcjonują tu parki magazynowe dedykowane wielu najemcom (*multi-tenant*), których najwyższa koncentracja występuje w rejonie Łodzi, Strykowa, Kutna, Radomska i Piotrkowa Trybunalskiego<sup>53</sup>W latach 2014-2019 roczne możliwości przeładunkowe terminali w województwie łódzkim wzrosły o ponad 28,0%, z poziomu 528 452 TEU do 680 000 TEU (tj. ok. 18,5% rocznych możliwości przeładunkowych terminali lądowych w Polsce). Wielkość zrealizowanych przeładunków w latach 2014-2019 wzrosła o 65,0%, z 298 999 TEU do 494 129 TEU<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> Raport „Market Insights 2023”, Colliers; <https://www.colliers.com/pl-pl/research/market-insights-raport-roczny-2023>, dostęp: 26.09.2023

<sup>54</sup> Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030

Wykorzystanie dostępnej przepustowości terminali systematycznie wzrasta: w 2014 r. zrealizowano przeładunki stanowiące ok. 57,0% możliwości przeładunkowych terminali, a w 2019 r. na poziomie ok. 73,0%.<sup>55</sup> Wzrastający popyt na usługi logistyczne wymaga realizacji dużych inwestycji w zakresie przewozu, rozładunku i składowania.

W ramach RPO WŁ 2007 – 2013 kilka przedsiębiorstw otrzymało środki na wdrożenie rozwiązań mających zwiększyć ich efektywność i konkurencyjność, w tym w zakresie transportu multimodalnego. Zakupione zostały m.in. systemy logistyczne, pojazdy czy urządzenia magazynowe. Wśród beneficjentów znalazła się m.in. firma Spedimex, która zakupiła system informatyczny do zarządzania magazynem. Perspektywa finansowa 2007-2013 nie dysponowała jednak środkami na tak duże inwestycje jak budowa nowych terminali multimodalnych wraz z wyposażeniem. Środki na ten cel z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego pojawiały się dopiero w perspektywie 2014-2020. Odpowiedzią na te potrzeby była m.in. interwencja zaprojektowana jako działanie III.3 w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020.

Planowane w ramach działania III.3 inwestycje miały za zadanie wpłynąć na zwiększenie ilości towarów przyjmowanych, rozdzielanych i wydawanych w centrach logistycznych, co przyczyni się do zwiększenia liczby miejsc pracy w sektorze logistyki, w odpowiedzi na potrzeby społeczne regionu. Upowszechnienie przewozów wykonywanych z zastosowaniem technik transportu multimodalnego jest jednym z narzędzi zapewnienia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, w tym integracji różnych jego form i systemów.

Wsparciem w ramach działania III.3 zostały objęte działania z zakresu rozwoju transportu multimodalnego, związane z tworzeniem nowych oraz modernizacją i przebudową istniejących terminali służących do przeładunku towarów między co najmniej dwoma rodzajami transportu, wraz z dedykowaną tym przewozom infrastrukturą kolejową. Wspierane były również przedsięwzięcia dotyczące

---

<sup>55</sup> Ibidem.

wyposażenia terminali, służącego obsłudze działalności logistycznej – w tym działania dotyczące rozwiązań i technik zarządzania i monitorowania ruchu w terminalach przeładunkowych.

W ramach działania III.3 Transport multimodalny wyłoniono dwa projekty (realizowane przez dwóch beneficjentów):

- Budowa terminala lądowego drogowo-kolejowego pod nazwą „Multimodal Terminal Miratrans” w lokalizacji Morawce – Krzewie, gmina Krośniewice, powiat kutnowski. Celem realizacji projektu była budowa terminala multimodalnego do przeładunku kontenerów, naczep i ładunków ponadgabarytowych. Nowy terminal umożliwi obsługę trzech pociągów każdej doby, gwarantując miejsce do składowania 2700 TEU<sup>56</sup> oraz 100 naczep intermodalnych. Beneficjent przewiduje dalszą rozbudowę obiektu poprzez zagospodarowanie przyległych 6 ha, na których ma powstać Centrum Logistyczno-Serwisowe, w skład którego wejdą m.in. magazyny, serwis techniczny i parking<sup>57</sup>. Inwestycja firmy Miratrans umożliwi przeniesienie większego wolumenu ładunków w ruchu międzynarodowym z transportu drogowego na transport kolejowy – terminal położony jest przy linii kolejowej E 20 łączącej Zachód ze Wschodem. Port powstał na powierzchni 6 ha (z czego 3 ha to płyta terminalowa ciężka z układem torowym dostosowana do prac przeładunkowych, reach stackerami i suwnicami RTG). Ponad 20.000 m<sup>2</sup> to powierzchnie parkingowe dla naczep intermodalnych. Terminal jest przystosowany do obsługi przewozów ładunków ponadgabarytowych o masie do 60 ton<sup>58</sup>.
- „Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli – Karsznicach” (budowę prowadzi Spółka ZUE na zlecenie PKP Cargo Terminale – nadzór inwestorski w imieniu PKP Cargo Terminale realizuje ECM Group Polska; inwestycja ukończona 15.11.2023 r.). Port powstał w pobliżu linii kolejowej 131 oraz trasy S8 Zduńskiej Woli – Karsznicach, co pozwoli na

---

<sup>56</sup> Jednostka pojemności używana często w odniesieniu do portów i statków; równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp (ang. twenty-foot equivalent unit).

<sup>57</sup> Za <https://intermodalnews.pl/2023/06/17/multimodal-terminal-miratrans-nowy-obiekt-na-intermodalnej-mapie/>, dostęp: 26.09.2023

<sup>58</sup> <https://intermodalnews.pl/2023/06/17/multimodal-terminal-miratrans-nowy-obiekt-na-intermodalnej-mapie/>, dostęp: 26.09.2023

przeładowywanie towarów z pociągów na transport kołowy i na odwrót. Według szacunków, możliwości przeładunkowe w Zduńskiej Woli Karsznicach docelowo sięgną 220 tys. Terminal spółki PKP Cargo Terminale ma docelową zdolność składowania 4500 TEU (odpowiednik kontenerów 20-stopowych) i roczną zdolność przeładunkową 220000 TEU, dzięki czemu ma realne szanse stać się jednym z największych centrów logistycznych w Polsce. Sprzyja temu wskazane już położenie przy ważnej dla całej Europy linii kolejowej nr 131 oraz bliskie sąsiedztwo trasy ekspresowej S8, oraz trochę dalsze – trasy ekspresowej S14 oraz autostrad A1 i A2<sup>59</sup>.

Wciąż brakuje wartości rzeczywistych wskaźników rezultatów w ramach ww. projektów. W przypadku PKP Cargo Terminale – budowa terminalu dopiero co zakończyła się. Zgodnie z danymi SL2014 oraz informacjami udostępnionymi w sieci, inwestycja Miratrans Transport została ukończona w I połowie br (2023)<sup>60</sup>, aczkolwiek wartości wskaźników rezultatu wciąż nie zostały udokumentowane. Wartości docelowe wskaźników rezultatu w ramach ww. projektów, pozwalające na oszacowanie skali wpływu projektów na rozwój gospodarczy regionu, przedstawia poniższa Tabela:

Tabela 5. Wskaźniki rezultatów intermodalnych terminali przeładunkowych.

| Nazwa Beneficjenta                | Rodzaj wskaźnika (produktu/ rezultatu) | Nazwa wskaźnika   | Jednostka miary | Wartość docelowa | Wartość osiągnięta |
|-----------------------------------|--|---|-----------------|------------------|--------------------|
| PKP CARGO TERMINALE SP. Z O.O.    | Rezultatu                              | Dodatkowa zdolność przeładunkowa intermodalnych terminali przeładunkowych [TEU/rok] | TEU/rok         | 20000,00         | 0,00               |
| PKP CARGO TERMINALE SP. Z O.O.    | Rezultatu                              | Liczba nowo utworzonych miejsc pracy - pozostałe formy [EPC]                        | EPC             | 13,00            | 0,00               |
| MIRATRANS TRANSPORT SPÓŁKA Z O.O. | Rezultatu                              | Dodatkowa zdolność przeładunkowa intermodalnych terminali przeładunkowych [TEU/rok] | TEU/rok         | 140000,00        | 0,00               |
| MIRATRANS TRANSPORT SPÓŁKA Z O.O. | Rezultatu                              | Liczba nowo utworzonych miejsc pracy kobiety/mężczyźni                              | EPC             | 10,00            | 0,00               |

Źródło: SL2014

<sup>59</sup> <https://obserwatorlogistyczny.pl/2022/02/08/pge-i-ppk-cargo-inwestuja-w-centralny-port-multimodalny-w-karsznicach/>, dostęp: 26.09.2023

<sup>60</sup> <https://intermodalnews.pl/2023/06/17/multimodal-terminal-miratrans-nowy- obiekt-na-intermodalnej-mapie/>, dostęp: 26.09.2023

W opinii badanych beneficjentów obecnie głównym ośrodkiem przeładunkowym i logistycznym w województwie łódzkim jest Stryków i znajdująca się tam strefa ekonomiczna, która została wybudowana tuż przy autostradach A1 oraz A2. Dwie kolejne obszerne strefy zlokalizowano w powiecie radomszczańskim i regionie łódzkim wschodnim (Olechów). Największy wpływ na poziom ich aktywności ma możliwość zdobycia pracownika, tj. integracji transportu, ponieważ te miejsca trzeba zasilić pracownikami. Na chwilę obecną nabycie taboru bądź leasingowanie taboru niezbędnego do obsługi centrów logistycznych w tych obszarach nie jest problemem. Przeszkodę stanowi pozyskanie pracowników czy to bezpośrednio do centrum logistycznego czy też kierowców samochodów ciężarowych.

W pesymistycznym scenariuszu szacuje się, że w Europie do 2030-go roku będzie brakowało około 2 milionów zawodowych kierowców<sup>61</sup>. I to będzie z pewnością element kluczowy dla tych aktywności. Z jednej strony województwo łódzkie ze względu na centralne położenie ma ogromny potencjał logistyczny, natomiast czynnikiem hamulcowym może być brak odpowiedniej kadry pracowniczej.

Najbardziej widoczne, kluczowe efekty społeczne dla regionu to ułatwienie dostępu dla osób z ograniczoną mobilnością do różnych środków transportu i ich koncentracja w jednym miejscu, ułatwienie dostępu do komunikacji środowiskom, w których te węzły powstawały. Były to zarówno dzielnice Łodzi, jak również gminy Stryków, Głowno, Pabianice czy Zduńska Wola. Ponadto jak wynika z wywiadów pogłębionych (również z przedstawicielem firmy Miratrans) trwają rozmowy na temat dalszych inwestycji w pobliżu powstałego terminala wśród firm m.in. z branż spożywczej, stoczniowej, automotive, rolno-przetwórczej czy międzynarodowej marki logistycznej.

Powyższe wnioski znajdują odbicie również w opinii przedstawiciela Wydziału Transportu Drogowego. W szczególności zwrócenie uwagi na konieczność łączenia wsparcia infrastruktury drogowej i skierowanego dla centrów przeładunkowych i logistycznych, ponieważ inwestorzy prywatni poszukują miejsc o wysokiej dostępności transportowej dla prowadzonej działalności. Tam gdzie lokują się

---

<sup>61</sup> <https://logistyka.rp.pl/przewozy/art37737221-prognozy-dla-ryнку-tsl-na-2023-rok-spowolnienie-we-wszystkich-sektorach> [dostęp: 24.10.2023 r.]

centra przeładunkowe, logistyczne, intermodalność transportowa, to miejsca gdzie powstały nowe drogi lub modernizowano, rozbudowywano infrastrukturę na tyle, że stan dróg jest dobry. Przykładem może być Centrum Logistyczne Zalando, które powstało pod Łodzią czy inwestycje Hillwood Polska (Łódź Górna, Chocianowice). O lokalizacji tych inwestycji przesądziła doskonała infrastruktura drogowa, a co za tym idzie brak problemów z ciężkim transportem, co potwierdza, że wsparcie udzielone na rozwój terminali przeładunkowych uzupełniło strategiczny układ drogowy województwa. Rozwój centrów logistycznych to również aktywne zgłaszanie potrzeby transportowych przez inwestorów w zakresie przewozów osób, co podkreślali także beneficjenci.

W opinii badanych bez dofinansowania, wsparcia z zewnątrz budowa terminala czy w Polsce czy w innych krajach europejskich nie byłaby możliwa. Amortyzacja terminala to trzydzieści parę – czterdzieści lat, zatem bez dofinansowania przedsiębiorstwom ciężko się zdecydować na taką inwestycję. Należy mieć na uwadze, że bardzo wysokie środki przeznaczane są na transport drogowy, budowę autostrad i szeroko pojętego transportu drogowego. Kluczowe jest stałe, proporcjonalne do pozostałych obszarów wsparcie transportu multimodalnego, aby miał szansę zbliżyć się do zasięgu transportu drogowego. Przerzucenie ciężaru transportowego na terminale, kolej to mniejsza ilość ciężarówek, naczepek na drogach, co przekłada się na bezpieczeństwo, redukcję hałasu i ochronę środowiska.

## **2.4. Działanie III.4 – Transport kolejowy**

### **2.4.1. Zakres udzielonego wsparcia**

Dane zaprezentowane w poniższym podrozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy udzielone wsparcie dotyczące modernizacji, rewitalizacji, a w uzasadnionych przypadkach również budowy sieci kolejowej i infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym, jak również realizacja przedsięwzięć z zakresu zakupu taboru kolejowego lub inwestycje podnoszące jego standard przyczyniły się do poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej, podniesienia jakości usług, oraz poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróżowania i czy w efekcie wpłynęło to na poprawę dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym?*



- *Jakie są najbardziej widoczne efekty podjętej interwencji w zakresie poprawy dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym?*
- *Jaki jest społeczny odbiór inwestycji w zakresie transportu kolejowego zrealizowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020?*

W dokumencie Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 podkreślano korzystne położenie kolejowe województwa na przecięciu dwóch korytarzy bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Pomimo tak jednoznacznych walorów wskazywano na problem słabo rozwiniętej sieci kolejowej w regionie. Gęstość linii kolejowych w 2013 r. wynosiła 5,8 km/100 km<sup>2</sup> (średnia krajowa 6,2 km/100 km<sup>2</sup>), co wiąże się z ograniczonym dostępem wielu miast do sieci kolejowej. Z danych na rok 2019 wynikało, że aż 17 z 46 miast województwa łódzkiego nie posiadało dostępu do linii kolejowych<sup>62</sup>, a kolejne 4<sup>63</sup> znajdowały się przy liniach kolejowych, po których nie jest prowadzony regularny ruch pasażerski<sup>64,65</sup>. Dodatkowo wskazywano na takie trudności jak: niewystarczająca ilość przystanków kolejowych szczególnie w obszarach silnie zurbanizowanych<sup>66</sup>, brak łącznic kolejowych spinających kolejowy układ obwodowy czy niewielka ilość bezkolizyjnych przekroczeń dróg z liniami kolejowymi.

Jakość infrastruktury kolejowej w województwie z roku na rok ulega sukcesywnej poprawie dzięki trwającemu procesowi inwestycyjnemu, co wpływa jednoznacznie na polepszenie dostępności kolei<sup>67</sup>. W ciągu ostatnich lat zrealizowano szereg inwestycji o znaczeniu punktowym, w tym wybudowano podziemną stację Łódź Fabryczna wraz z multimodalnym węzłem komunikacyjnym, przystosowaną do obsługi kolei dużych prędkości. Z najświeższych danych udostępnionych przez

---

<sup>62</sup> Aleksandrów Łódzki, Biała Rawska, Brzeziny, Konstantynów Łódzki, Krośniewice, Lututów, Pajęczno, Piątek, Przedbórz, Rawa Mazowiecka, Rzgów, Sulejów, Tuszyn, Uniejów, Warta, Żelów, Złoczew

<sup>63</sup> Bełchatów, Działoszyn, Poddębice, Szadek

<sup>64</sup> Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030.

<sup>65</sup> Ponadto, 2 miasta w południowo-zachodniej części województwa (Wieluń, Wieruszów) mają dostęp do połączeń kolejowych, ale łącząca je linia kolejowa nie jest powiązana z resztą sieci kolejowej województwa.

<sup>66</sup> Problem ten ma zostać przewyżniony ze środków przewidzianych w ramach Programu budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020-2025.

<sup>67</sup> Największe inwestycje kolejowe w okresie programowania 2007-2013 były rezultatem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dostępność kolejowa dzięki tym inwestycjom wzrasta znacząco w dwóch trójkątach, tj. między Warszawą, Gdynią i Bydgoszczą oraz między Łodzią, Katowicami i Zieloną Górą.

Urząd Transportu Kolejowego wynika, że w 2022 roku wskaźnik wykorzystania kolei w województwie łódzkim (mierzony jako liczba podróży przypadająca na jednego mieszkańca) wyniósł 6,836 (jest to wzrost o ponad dwie jednostki względem roku 2021: 4,676)<sup>68</sup>. Średnia wartość wskaźnika wykorzystania kolei dla całej Polski w roku 2022 wynosi 9,028.

Biorąc pod uwagę dane sprawozdawcze z realizacji RPO WŁ 2014-2020 za rok 2022 obserwuje się wartość osiągniętą wskaźnika kolejowej dostępności transportowej WKDT II (syntetyczny)<sup>69</sup> w roku 2021: 42,70 (przy wartości docelowej na rok 2023 szacowanej na 52,40 i wartości bazowej wyliczonej na rok 2013: 35,57)<sup>70</sup>. Jest to jeden ze wskaźników rezultatu strategicznego, obok takich wskaźników jak „skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi (godz)” oraz „praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim (mln paskm/rok)”. Poza odnotowaniem systematycznego wzrostu wartości wskaźnika w obszarze województwa łódzkiego, wyraźnie widać, że przekracza on wartość docelową dla całego kraju (wartość syntetyczna dla Polski dla roku docelowego 2023 wyniosła 34,26 WKDT II),<sup>71</sup> co stanowi tym samym o jego wysokim wyniku.

Dane statystyczne w obszarze transportu kolejowego w województwie łódzkim prezentuje poniższa tabela:

Tabela 6. Wskaźniki transportu kolejowego.

| Nazwa wskaźnika                              | Jednostka miary | Rok bazowy 2013 | Rok 2022 |
|--|-----------------|-----------------|----------|
| Linie kolejowe ogółem na 100 km <sup>2</sup> | Km              | 5,8             | 5,9      |
| Linie kolejowe eksploatowane                 | Km              | 1058            | 1080     |
| Linie normalnotorowe zelektryfikowane        | Km              | 983             | 982      |

Źródło: GUS, BDL

<sup>68</sup> Największy wzrost wartości wskaźnika odnotowano dla województwa pomorskiego – ponad 7 jednostek różnicy, a najmniejszy dla województwa podlaskiego – 0,45 jednostek różnicy. Za: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/20390,Przewozy-pasazerskie.html#PLIKI>, dostęp 26.09.2023

<sup>69</sup> Por.

[https://www.researchgate.net/publication/258693648\\_Opracowanie\\_metodologii\\_liczenia\\_wskaznika\\_miedzygaleziowej\\_dostepnosci\\_transportowej](https://www.researchgate.net/publication/258693648_Opracowanie_metodologii_liczenia_wskaznika_miedzygaleziowej_dostepnosci_transportowej), dostęp: 26.09.2023

<sup>70</sup> Tabela 1: Wskaźniki rezultatu dla EFRR, EFRR REACT-EU i Funduszu Spójności, załącznik nr 3 do Sprawozdanie roczne z wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 za 2022

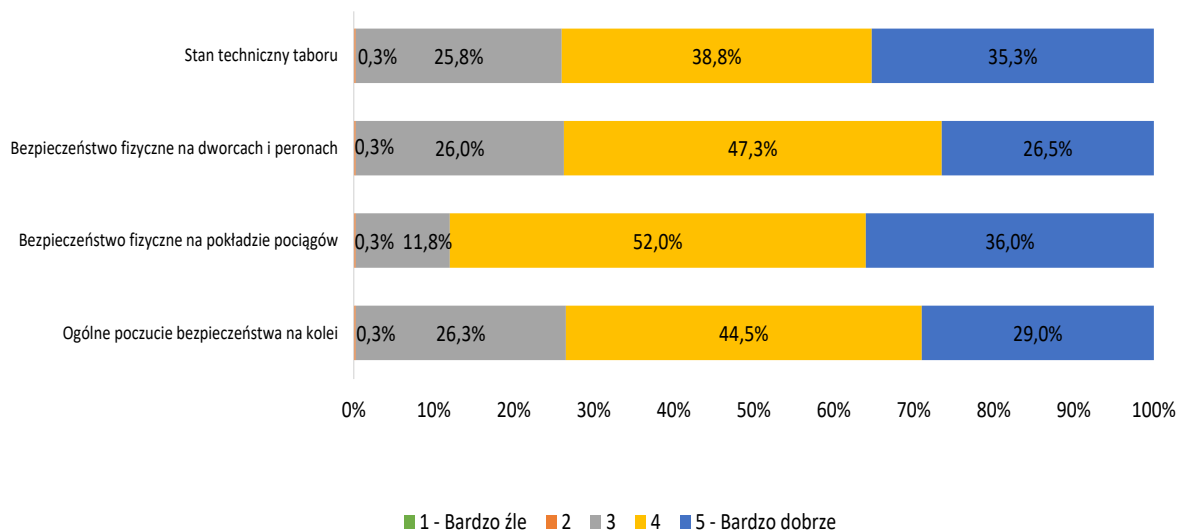
<sup>71</sup> Wzrost o 14,55% w stosunku do roku bazowego 2013, zob. Ocena bieżąca działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020 oraz ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei, raport końcowy, Warszawa 2020, s.83

Tempo przyrostu jest nieznaczące. Szansą na dalszy rozwój połączeń regionalnych jest uruchomienie w 2014 roku przewozów kolejowych przez spółkę Łódzka Kolej Aglomeracyjna, dysponującą nowoczesnymi pociągami, zapewniającymi wysoki komfort podróży – pojazdy serwisowane na miejscu przy stacji kolejowej Łódź Widzew oraz Łódź Olechów<sup>72</sup>. To właśnie ŁKA została jednym z dwóch beneficjentów, obok spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, w ramach działania III.4 Transport kolejowy, którego kluczowym celem jest poprawa dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym<sup>73</sup>.

Wpływ udzielonego wsparcia na ruch kolejowy w województwie został zbadany również na grupie pasażerów podróżujących koleją. Badaniu poddano 4 aspekty: bezpieczeństwo podróży, komfort podróży, dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz czas podróży pociągiem w porównaniu do innych środków transportu. Na przestrzeni całego badania nie odnotowano ocen najniższych (1 – Bardzo źle) dla żadnego z badanych aspektów, wskazania respondentów oscyływały najczęściej wokół ocen dobrych lub bardzo dobrych.

W aspekcie bezpieczeństwa pasażerowie najwyżej ocenili *Bezpieczeństwo fizyczne na pokładzie pociągów* – łącznie 88,0% ocen 4 i 5 (Wykres 7).

Wykres 7. Bezpieczeństwo na kolei.



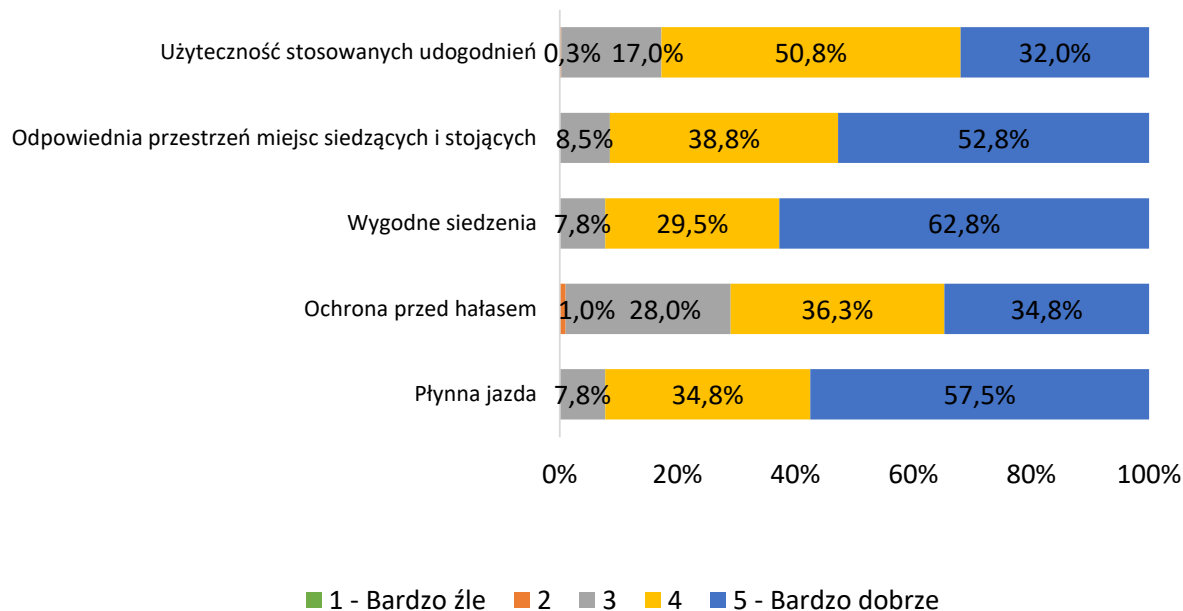
Źródło: Opracowanie własne, badanie osób podróżujących koleją (N=400)

<sup>72</sup> Pozostali przewoźnicy nie są z ŁKA powiązani, jednak współpracują przy obsłudze pasażerów.

<sup>73</sup> Inwestycje kolejowe muszą być zgodne z Regionalnym Planem Transportowym Województwa Łódzkiego spełniającym kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020.

W aspekcie komfortu podróży wszystkie stwierdzenia zostały generalnie bardzo dobrze ocenione przez podróżnych. Elementem do poprawy w tym aspekcie mogłaby być Ochrona przed hałasem. Szczegółowe wskazania zaprezentowano na Wykresie 8.

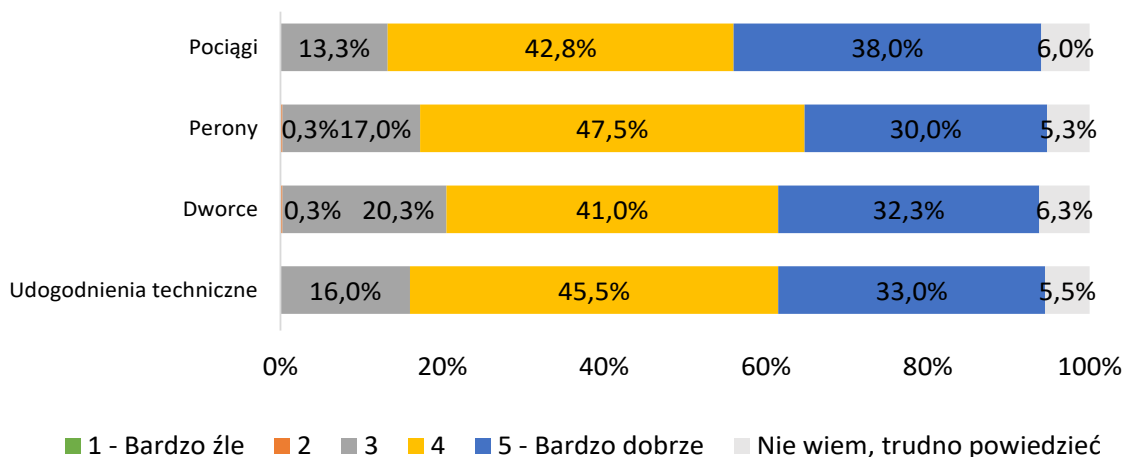
Wykres 8. Komfort podróży koleją.



Źródło: Opracowanie własne, badanie osób podróżujących koleją (N=400)

W aspekcie dostosowania kolei do potrzeb osób niepełnosprawnych również wszystkie badane czynniki oceniono wysoko (najwyżej *Pociągi*, a najniżej *Dworce*). Nieco częściej, niezależnie od badanego elementu ocenę 4 wystawiały osoby z niepełnosprawnością przy czym nie są to różnice istotne (maksymalnie do kilku pkt procentowych). Dane te przedstawiono na Wykresie 9.

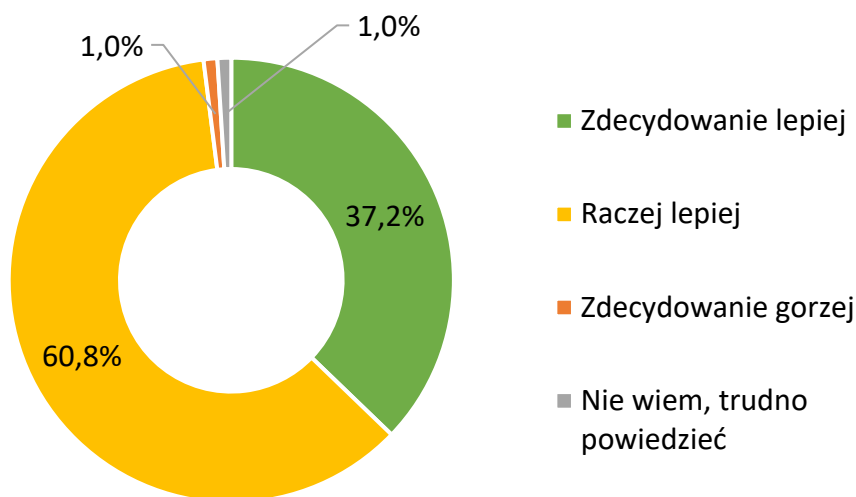
Wykres 9. Dostosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb osób niepełnosprawnych



Źródło: opracowanie własne, badanie osób podróżujących koleją (N=400)

Czas podróży pociągiem w porównaniu do innych środków transportu  
*Zdecydowanie lepiej* oceniło 37,2% badanych. Większość badanych wskazała na ocenę *Raczej lepiej*, a *Zdecydowanie gorzej* oraz *Nie wiem, trudno powiedzieć* oceniło go po 1,0% badanych (Wykres 10).

Wykres 10. Czas podróży koleją.



Źródło: Opracowanie własne, badanie osób podróżujących koleją (N=400)

Ze środków EFRR w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 ŁKA zrealizowała cztery projekty:

- Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – Etap II – dotyczy zakupu taboru kolejowego składającego się z 14 fabrycznie nowych, trzyczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) przeznaczonych do wykonywania pasażerskich przewozów regionalnych. Pojazdy są dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (projekt zakończony);
- Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – Etap III – dotyczy rozbudowy 10 sztuk aktualnie eksploatowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu L-4268 serii Flirt-3 o jeden fabrycznie nowy środkowy człon nienapędny wraz z wózkiem tocznym dla potrzeb wykonywania aglomeracyjnych i regionalnych przewozów pasażerskich (projekt zakończony);
- Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – Etap IV – dotyczy rozszerzenia działalności przewozowej Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej na obszarze województwa na liniach kolejowych: nr 25 w relacji Łódź/Zgierz – Opoczno i nr 53 w relacji Łódź/Zgierz – Spała (projekt w trakcie realizacji, data zakończenia: 31.12.2023);

- Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – Etap V – dotyczy rozszerzenia działalności przewozowej Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. na obszarze województwa poprzez uruchomienie przewozów na linii kolejowej nr 25 w relacji Łódź/Zgierz – Opczno, do Skarżyska Kamiennej (projekt zakończony).
- Z puli przeznaczonej na realizację działania III.4 Transport kolejowy korzysta również spółka PKP Polskie Linie Kolejowe realizując trzy inwestycje. Dwie z nich dotyczą budowy zintegrowanych węzłów multimodalnych:
  - Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego – z mijanką w rejonie przystanku Łódź Marysin (projekt zakończony);
  - Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego (w trakcie, planowane zakończenie: 31.12.2023);
- Trzeci projekt to rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew – Kutno na odcinku Zgierz – Ozorków (projekt zakończony).
- Wartości wskaźników produktu<sup>74</sup> została osiągnięta przez niemal wszystkich beneficjentów (przy czym wartość osiągnięta nie przekracza wartości szacowanej) – jedynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A nie osiągnęły zakładanych wartości z uwagi na brak formalnego zakończenia realizacji projektu<sup>75</sup> (31.12.2023);
- Wartości wskaźników rezultatu bezpośredniego w ramach projektów zostały osiągnięte z nadstatkiem przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną, co przedstawiono w kolejnej tabeli.

---

<sup>74</sup> Dotyczy: Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego [szt.], Liczba zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego [szt.], Pojemność zakupionych jednostek taboru kolejowego [osoby], Pojemność zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego [osoby], Całkowita długość nowych linii kolejowych (CI 11) [km], Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) [km], Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami [szt.], Liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych [szt.].

<sup>75</sup> Numer umowy: RPLD.03.04.00-10-0002/19-01

Tabela 7. Wskaźnik rezultatu ŁKA

| Nazwa beneficjenta                              | Wskaźnik rezultatu | Nazwa wskaźnika  | J.m.     | Wartość docelowa | Wartość osiągnięta |
|---|--------------------|--|----------|------------------|--------------------|
| <b>ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA SPÓŁKA Z O.O.</b> | Rezultatu          | Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych [szt./rok] - usunięty z WLWK | Szt./rok | 39 205,00        | 43 181,00          |
| <b>ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA SPÓŁKA Z O.O.</b> | Rezultatu          | Liczba nowo utworzonych miejsc pracy kobiety/mężczyźni   | EPC      | 104,00           | 107,00             |

Źródło: SL 2014

W przypadku PKP Polskie Linie Kolejowe, dla części wskaźników brakuje danych (projekt nie został zakończony). Osiągnięta wartość dotyczy wskaźnika jak niżej:

Tabela 8. Wskaźnik rezultatu PKP

| Nazwa beneficjenta                     | Wskaźnik rezultatu | Nazwa wskaźnika  | J.m.     | Wartość docelowa | Wartość osiągnięta |
|--|--------------------|--|----------|------------------|--------------------|
| <b>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</b> | Rezultatu          | Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych [szt./rok] - Usunięty z WLWK | Szt./rok | 319 568          | 859 158            |
| <b>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</b> | Rezultatu          | Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych [szt./rok] - Usunięty z WLWK | Szt./rok | 783716           | 0                  |
| <b>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</b> | Rezultatu          | Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych [szt./rok] - Usunięty z WLWK | Szt./rok | 1741464,74       | 0                  |

Źródło: SL 2014

Beneficjent działania III.4 - Łódzka Kolej Aglomeracyjna rokrocznie przeprowadza wewnętrzne badanie ankietowe wśród swoich pasażerów celem weryfikacji poziomu satysfakcji klientów z oferowanych usług. Ocenie pasażerów poddawanych jest sześć kluczowych obszarów: jakość informacji na temat podróży, dostępność informacji na temat podróży, dostępność biletów, sposób realizacji usługi (w tym punktualność, częstotliwość, czas podróży), komfort podróży, stacje i przystanki kolejowe (tu m.in oceniana jest czystość, bezpieczeństwo, liczba stacji

i przystanków, łatwość dotarcia do stacji i przystanków, integracja rozkładów jazdy komunikacji publicznej z rozkładem jazdy pociągów). W założeniu średnia ocen uzyskanych z badania satysfakcji pasażerów nie powinna być niższa niż 6,0 w dziesięciostopniowej skali opinii. W 2022 r. cel normy jakości dotyczący badania satysfakcji klientów został osiągnięty.<sup>76</sup>

Na podstawie danych udostępnionych przez ŁKA obserwuje się dynamiczny wzrost obsługiwanych przez spółkę pasażerów: w 2014 roku było ich 324 tys., podczas gdy najświeższe dane (2022) wskazują na liczbę aż 8 671 728 pasażerów w ciągu roku<sup>77</sup>. Powyższe dane korespondują z wynikami badania ilościowego wśród pasażerów pociągów, które wskazują na wzrost wykorzystania transportu kolejowego względem indywidualnego. Wpływ na rosnącą liczbę pasażerów w Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (ŁKA) miały z pewnością projekty z zakresu infrastruktury kolejowej realizowane w ramach *OPIII RPO WŁ 2014-2020*, które przyczyniły się zarówno do rozszerzenia sieci połączeń, jak i poprawy atrakcyjności przewozów. Z raportu ŁKA wynika ponadto, że w 2022 roku, podobnie jak w latach poprzednich, spółka realizowała działania promocyjno-informacyjne, wydarzenia specjalne, przejazdy, eventy, kampanie reklamowe, promując tym nowe połączenia, oferty biletowe, kanały sprzedaży oraz rozbudowany tabor. Wzrost liczby podróżujących pociągami mógł być zatem również wynikiem realizowanych działań promocyjnych.

W przypadku spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, większość realizowanych obecnie projektów – szczególnie tych związanych z budową/przebudową przystanków, jest wynikiem umów w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.<sup>78</sup>

Informacji na temat społecznego odbioru realizowanych inwestycji kolejowych w ramach OPIII dostarczają przeprowadzone wywiady z pasażerami. Wszystkie

---

<sup>76</sup> Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Sprawozdanie z realizacji norm jakości usług za rok 2022; [https://lka.lodzkie.pl/data/Dokumenty/Sprawozdanie\\_z\\_realizacji\\_norm\\_jakosci\\_za\\_2022.pdf](https://lka.lodzkie.pl/data/Dokumenty/Sprawozdanie_z_realizacji_norm_jakosci_za_2022.pdf), dostęp: 26.09.2023

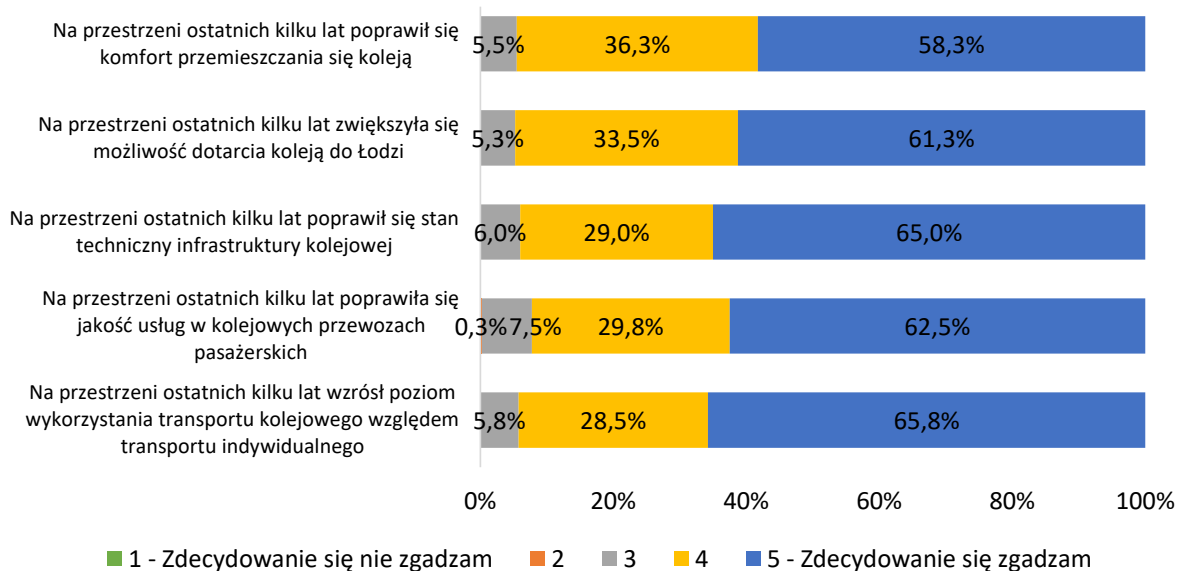
<sup>77</sup> Ibidem, s.4

<sup>78</sup> <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-budowy-lub-modernizacji-przystankow-kolejowych-na-lata-2021---2025>, dostęp: 26.09.2023



badane aspekty oceniono bardzo wysoko (ponad 90,0% ocen pozytywnych, a co najmniej połowa wszystkich ocen to *Zdecydowanie się zgadzam*), co świadczy o wzroście znaczenia kolei w latach 2014-2020. Co ważne, bardzo wysokie oceny odnotowano nie tylko dla komfortu podróży czy infrastruktury kolejowej, lecz również dla wzrostu wykorzystania transportu kolejowego względem indywidualnego. Powyższe dane zobrazowano na Wykresie 11.

Wykres 11. Społeczny odbiór inwestycji kolejowych.



Źródło: Opracowanie własne, badanie osób podróżujących koleją (N=400)

Ekspertów analizując wyniki badań podróżnych w trakcie panelu zgodzili się co do zasady, że podejmowane inwestycje wpłynęły na poprawę dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym w stosunku do lat ubiegłych. Niemniej jednak, należy kontynuować podjęte kierunki wsparcia, ponieważ na przestrzeni lat wysokie oceny będą systematycznie spadać, co analizowano na przykładzie wymiany taboru kolejowego – to co jeszcze kilka lat temu w opinii ekspertów było wysoko oceniane, obecnie na skutek wzrostu oczekiwań i przyzwyczajenia pasażerów do wyższych standardów jest oceniane gorzej. W ocenie ekspertów, nauczeni doświadczeniami poprzedniej perspektywy, przygotowując plany na następną, powinno się przewidzieć przede wszystkim to, czego obecnie brakowało. Jednocześnie zwrócono uwagę na umiarkowaną spójność inwestycji i miejscami chaotyczność modernizacji w obszarze kolei. Przejawia się to m.in. w niedostosowaniu ilości taboru do liczby podróżnych i utrudnionym dojazdem z/do dworców ze względu na brak rozbudowy

sąsiadujących dróg (Dworzec Łódź Fabryczna, Łódź Widzew), a także koniecznością powrotu do rozpoczętych inwestycji ze względu na problemy w innych obszarach pojawiające się po oddaniu do użytku wykonanych inwestycji.

#### **2.4.2. Konkurencyjność transportu kolejowego, dobre praktyki**

Dane zaprezentowane w poniższym podrozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy w wyniku przedsięwzięć finansowanych w zakresie transportu kolejowego zwiększyła się konkurencyjność transportu kolejowego i nastąpił wzrost wykorzystania transportu kolejowego względem transportu indywidualnego?*

- *Które ze zrealizowanych projektów były kluczowe dla zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego i wzrostu wykorzystania transportu kolejowego względem transportu indywidualnego?*
- *Jakie dobre praktyki można wyróżnić w przypadku inwestycji zrealizowanych w ramach działania III.4 RPO WŁ 2014-2020 w kontekście zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego?*

Z danych sprawozdawczych RPO WŁ 2014-2020 za rok 2022 wynika, że przekroczona została wartość wskaźnika *Liczba zakupionych pojazdów kolejowych* – wartość docelowa (2023): 13, wartość zrealizowana (2022): 17. Większa od docelowej osiągnięta wartość wskaźnika wynika z faktu zwiększenia przez beneficjenta, w stosunku do pierwotnych założeń, zakresu realizowanego projektu. Wciąż jednak brakuje oficjalnych danych nt. wskaźnika *Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych* – wartość docelowa (2023): 22 km. Brak wartości osiągniętej wynika z niezatwierdzonych wniosków o płatność końcową wykazujących realizację wskaźnika. Z drugiej strony, informacja kwartalna za IV kw. 2022 wskazuje, że wskaźnik został już osiągnięty na poziomie 21,68 km.

Z analiz Urzędu Transportu Kolejowego dla województwa łódzkiego<sup>79</sup> wynika, że w ostatnich latach (pomiędzy 2019-2021) widocznie zwiększył się udział pasażerów ŁKA w ogólnej puli pasażerów kolei w regionie – z 34,7% w 2019 roku do 48%

<sup>79</sup> Kolej w województwach 2021 – województwo łódzkie, UTK, 2022.

w 2021 roku. Odnawia się również wskaźnik wykorzystania kolei po zapaści spowodowanej pandemią COVID-19 w 2020 roku. W roku 2021 wskaźnik plasował się na poziomie 4,7<sup>80</sup> (w 2020- 4,0, w 2019 – 6,4).

Autorzy raportu Konkurencyjność Kolei (2022)<sup>81</sup> wskazują, że głównym czynnikiem wpływającym na wybór przez pasażera transportu kolejowego jest powiązanie oferty handlowej przewoźnika kolejowego z innymi usługami przewozów publicznym transportem zbiorowym. Działania zmierzające do integracji transportu zbiorowego pozwalają utworzyć dogodną dla pasażera ofertę – np. gdy na podstawie jednego biletu może on realizować podróż różnymi środkami transportu. Inne czynniki wpływające na wzrost konkurencyjności kolei to dostępność, punktualność i szybkość połączeń, a także cena i komfort podróży, podczas której pasażer może pozwolić sobie na inną aktywność (pracę, relaks). Wzrosty te pokrywają się z wynikami badań pasażerów zaprezentowanych w niniejszym raporcie.

Analizując które działania były kluczowe dla zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego i wzrostu wykorzystania transportu kolejowego względem transportu indywidualnego należy zwrócić uwagę na projekty realizowane przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną w OPIII RPO województwa łódzkiego w latach 2014 – 2020, działanie III.4, transport kolejowy, która zrealizowała 4 projekty „Budowa łódzkiej kolei aglomeracyjnej”. Zostały podzielone na 4 etapy, od II-V:

1. Etap II polegał na zakupie czternastu sztuk pojazdów elektrycznych, o pojemności min. trzystu osób jako jeden pojazd,
2. Etap III polegał na rozbudowie dziesięciu sztuk dotychczas eksploatowanych pojazdów EZT, o pojemności 383 osoby pojazd,
3. Etap IV polegał na zakupie trzech sztuk pojazdów hybrydowych, o pojemności trzystu osób pojazd,
4. Etap V to kolejny zakup pojazdów hybrydowych, dwóch sztuk o pojemności trzystu osób pojazd.

---

<sup>80</sup> Wskaźnik wykorzystania kolei to iloraz liczby pasażerów odprawionych na stacjach (osób wsiadających i wysiadających) w ciągu roku oraz liczby mieszkańców w danym województwie.

<sup>81</sup> Zob. <https://dane.utk.gov.pl/sts/analizy-i-opracowania/18806,Konkurencyjnosc-kolei.html>, dostęp: 26.09.2023

Skuteczność zrealizowanych przez spółkę ŁKA projektów należy ocenić bardzo wysoko, z uwagi na możliwości przewozowe. Skuteczność zrealizowanych projektów obrazuje również ilość i mapa tras obsługiwanych przez łódzką kolej aglomeracyjną oraz ilość przewiezionych pasażerów taborem zakupionym w ramach projektu. Dzięki realizacji projektu, poprawie uległa oferta przewozowa spółki. Jeżeli chodzi o projekt „Budowa łódzkiej kolei aglomeracyjnej” etap II, nastąpiło rozszerzenie działalności przewozowej na obszarze województwa o odcinki linii kolejowych Gałkówki - Koluszki – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – Gałkówki – Koluszki, Piotrków Trybunalski – Radomsko, Skierniewice – Łowicz – Kutno oraz nastąpiło poprawienie oferty przewozowej w relacjach z Łodzi do Skierniewic, Sieradza, Kutna i Łowicza. Budowa łódzkiej kolei aglomeracyjnej etap III, to poprawa oferty przewozowej w relacjach z Łodzi do Skierniewic, Sieradza, Kutna i Łowicza, Piotrkowa Trybunalskiego, Radomska i Tomaszowa Mazowieckiego. Projekt etap IV, to rozszerzenie działalności przewozowej na niezelektryfikowanych odcinkach linii kolejowych numer 25 w relacji Łódź – Zgierz – Opoczno i numer 53 e relacji Łódź – Zgierz – Spała. Projekt etap V, to dalsze rozszerzenie działalności przewozowej, poprzez uruchomienie przewozów na linii kolejowej numer 25 w relacji Łódź – Zgierz Opoczno do Skarżyska Kamiennej. Obecnie spółka prowadzi przewozy również do Warszawy, Torunia, Poznania, Drzewicy, Radomia.

Jeżeli chodzi o etap II budowy łódzkiej kolei aglomeracyjnej, czyli zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych serii 36 WED Impuls, to do września 2023 roku, spółka przewiozła tymi pojazdami 13 269 311 osób. Etap III - rozszerzonymi o jeden człon pojazdami, spółka przewiozła w latach 2021 – 2023 3 986 000 podróży. Jeżeli chodzi o zakup w ramach projektu 4.3 i 4.4, czyli pojazdami hybrydowymi, spółka przewiozła 840 472 osoby.

Z badań jakości świadczonych usług przeprowadzonych w roku 2018 przez ŁKA<sup>82</sup> wynika, że z innego środka transportu na rzecz przejazdu pociągiem ŁKA zrezygnowało 60% badanych (dotychczas korzystali z samochodu, transportu indywidualnego albo z innego transportu zbiorowego). Osoby te przenieśli się

---

<sup>82</sup> Na podstawie wywiadu z przedstawicielem ŁKA.

z innego środka transportu na kolej, ze względu na realizację przewozów przez ŁKA taborem, który został zakupiony w ramach powyższych projektów. 14% przewożonych osób, to uczniowie, na podobnym poziomie uplasowali się studenci. Pozostałą część stanowią osoby pracujące, jak również obierające za cel podróży rozrywkę, zakupy lub wypoczynek (szczególnie przewozy weekendowe).<sup>83</sup>

Zauważalne są bardzo wysokie wzrosty osób korzystających z taborów kolejowych. Ponadto ze względu na bardzo wysoki wskaźnik punktualności coraz więcej firm, które zlokalizowane są w specjalnych strefach ekonomicznych (np. Stryków, Łódź Olechów) wykupują specjalną ofertę dla swoich pracowników (kilkadziesiąt firm, tysiące wykupionych uprawnień dla pracowników uprawniających do codziennych dojazdów do pracy). Innowacyjny w skali kraju jest również projekt dotyczący firmy zlokalizowanej w Strykowie, która zawarła z ŁKA umowę na wykup uprawnień i jednocześnie zapewnienie dowozu pracowników na 3 zmiany. Przejęcie przez ŁKA bardzo poważnej roli w codziennych dojazdach, dojazdach sporadycznych, zaufanie firm ze względu na punktualność to rozwiązania w kraju obecnie praktycznie niespotykane.

Przystanki powstałe w perspektywie 2007-2013, takie jak Łódź Dąbrowa, Łódź Pabianicka generują bardzo wysoką wymianę pasażerską. Z jednej strony nowe stacje spełniają rolę początku i końca podróży, a z drugiej funkcję rozwojową obszaru. W tej części miasta powstają nowe miejsca pracy. Podobnie jest w przypadku przystanków zrealizowanych w ramach perspektywy 2014-2020, tj. Łódź Warszawska, Łódź Radogoszcz Wschód, Łódź Retkinia. Kolejne przykłady dotyczą przystanków Justynów i Bedoń, planowanych w 2014 roku do likwidacji<sup>84</sup>, a obecnie są to przystanki, które zaraz po łódzkich przystankach (Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łódź Widzew), generują jedną z większych wymian pasażerskich. Należy również zwrócić uwagę, że przy przystankach, w ramach działania III.1 powstały stacje rowerowe.

---

<sup>83</sup> Na podstawie wywiadu z przedstawicielem ŁKA.

<sup>84</sup> Ibidem. Należy uzupełnić wypowiedź uczestnika, że te funkcjonują zarówno na LK17 jak i LK25. Decyzje, o których mowa w tekście mogły dotyczyć wyłącznie peronów położonych przy LK25, na odcinku której nie jest prowadzony regionalny ruch pasażerski.

### 3. Ocena form wsparcia w zakresie III Osi priorytetowej RPO WŁ 2014-2020 w kontekście możliwości osiągnięcia postawionych celów

Dane zaprezentowane w poniższym rozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy wybrane formy wsparcia w zakresie III Osi priorytetowej RPO WŁ 2014-2020 umożliwiły osiągnięcie postawionych celów RPO WŁ 2014-2020?*

- *Jakie bariery (czynniki wewnętrzne i zewnętrzne) w realizacji projektów w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 utrudniały osiągnięcie postawionych celów RPO WŁ 2014-2020 i w jaki sposób je niwelowano?*
- *Jakie nieplanowane efekty (pozytywne lub negatywne) przyniosła realizacja projektów, które uzyskały wsparcie w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020?*

Na podstawie analizy materiału badawczego należy uznać, że formy wsparcia w zakresie III Osi priorytetowej RPO WŁ 2014-2020 umożliwiły osiągnięcie postawionych celów RPO WŁ 2014-2020, choć w części wartość wskaźników nie została jeszcze osiągnięta m.in. z uwagi na brak zakończenia realizacji projektów. Także w opinii beneficjentów biorących udział w badaniu, niezależnie od techniki realizacji (ilościowa i jakościowa) wybrane formy wsparcia wpisywały się w realizację założonych celów.

W przypadku celu szczegółowego działania III.1, którym jest zwiększone wykorzystanie transportu publicznego pandemia COVID-19 znacząco wpłynęła na pomiar ilości pasażerów korzystających z transportu, przez co trudno jest wskazać faktyczną skalę wpływu realizowanych projektów na wzrost tego wskaźnika. Dostrzegalne są jednak inne efekty projektów – budowa węzłów przesiadkowych zlokalizowanych na obrzeżach miast (np. Bełchatów) czy linii tramwajowej, umożliwiającej punktualny przyjazd i sprawne przemieszczanie się pomiędzy Zgierzem a Łodzią. Również komfort korzystania z komunikacji zbiorowej znacząco wzrósł poprzez fakt, że mieszkańcy mogą podróżować autobusami elektrycznymi, które są o wiele cichsze i nie zanieczyszczają środowiska.

Celem szczegółowym działania III.2 jest lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu drogowym. Szczególny wpływ na realizację tego celu miały inwestycje polegające na budowie/przebudowie łączników dróg ekspresowych i autostrad z centrami rozwojowymi i terenami inwestycyjnymi. Przykładem mogą być projekty *Budowa drogi lokalnej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w celu otwarcia terenów inwestycyjnych, usytuowanych na terenie miasta (Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki)* czy *Miejski obszar funkcjonalny Zduńska Wola – Karsznice – budowa łącznika z drogą ekspresową S8 na terenie powiatu zduńskowolskiego i powiatu łaskiego (Powiat Zduńskowolski)*. Z perspektywy mieszkańców, co podkreślano na etapie wywiadów pogłębionych z beneficjentami najważniejsze jest wyprowadzenie dzięki realizowanym projektom ruchu ciężkiego z miejscowości, co spowodowało poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu i mieszkańców.

Celem szczegółowym działania III.3 jest wzrost aktywności multimodalnych terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w regionie, co w dużej części osiągnięto. Wzrost możliwości przeładunkowych w województwie widoczny jest również w statystykach przytaczanych w Strategii Województwa do 2030 roku. Ukończono budowę obu projektów, a beneficjent Miratrans Transport Sp. z o.o. zapowiada dalszą rozbudowę obiektu. Przy współpracy z władzami samorządowymi wykonano drogę dojazdową dla ruchu ciężkiego a inwestycja ma wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy obszaru oraz wzrost zatrudnienia. Częściowe osiągnięcie celu na obecnym etapie wynika z braku danych dot. osiągnięcia wskaźników.

Celem szczegółowym działania III.4 jest lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu kolejowym. Cel ten również udało się w dużej części zrealizować. Nie zwiększono gęstości sieci kolejowej, ale zmodernizowano dotychczas istniejącą infrastrukturę, wybudowano węzły multimodalne, zainwestowano w tabor i nowe połączenia. Jeden z beneficjentów działania III.4, Spółka ŁKA notuje roczne wzrosty ilości pasażerów, a jakość świadczonych usług oceniana jest wysoko.

### 3.1. Bariery w realizacji projektów utrudniające osiągnięcie celów

Przechodząc do barier w realizacji projektów częściej na problemy wskazywali beneficjenci działania III.2. Wśród barier wspólnych dla obu grup Beneficjentów wymieniano *Rosnące ceny*, *Procedury administracyjne/potrzebę uzupełnienia dokumentacji* oraz *Pandemię COVID-19*. Beneficjenci działania III.1 istotnie częściej wskazywali na *Konieczność przeprowadzenia nowych postępowań przetargowych* (blisko co czwarty badany). Z kolei niespełna 2/3 Beneficjentów działania III.2 wskazywało na *Warunki atmosferyczne*, jako jeden z głównych problemów w realizacji projektów. Szczegółowo dane zaprezentowano w Tabeli 9.

Tabela 9. Bariery w realizacji projektów.

| Bariera  | Projekty w ramach działania III.1 (N=26) | Projekty w ramach działania III.2 (N=50) |
|--|--|--|
| Procedury administracyjne/potrzeba uzupełnienia dokumentacji | 30,8%                                    | 66,0%                                    |
| Warunki atmosferyczne  | 7,7%                                     | 62,0%                                    |
| Problemy po stronie Wykonawców                               | 15,4%                                    | 12,0%                                    |
| Konieczność przeprowadzenia nowych postępowań przetargowych  | 23,1%                                    | 2,0%                                     |
| Zwiększenie zakresu robót                                    | 0,0%                                     | 8,0%                                     |
| Braki materiałów/oczekiwanie na materiały                    | 11,5%                                    | 8,0%                                     |
| Rosnące ceny   | 42,3%                                    | 60,0%                                    |
| Konflikty społeczne  | 15,4%                                    | 6,0%                                     |
| Rezygnacje z robót/opóźnienia innych elementów projektu      | 7,7%                                     | 0,0%                                     |
| Pandemia COVID-19  | 30,8%                                    | 50,0%                                    |
| Nie było żadnych problemów w trakcie realizacji projektu     | 30,8%                                    | 14,0%                                    |

Źródło: Opracowanie własne, badanie beneficjentów działania III.1 i działania III.2 (N=76 łączna liczba projektów)

Występujące bariery niwelowano relatywnie szybko, co umożliwiło zachowanie ciągłości inwestycji. Problem, który najczęściej bezpośrednio dotykał beneficjentów lub wpływał na występowanie innych trudności, związany był z finansami.

W przypadku prowadzonych inwestycji przez wykonawców zewnętrznych na rzecz gmin, wykonawcy ci wnioskowali ze względu na wystąpienie zdarzeń niezależnych (wojna na Ukrainie, pandemia, wysoka inflacja) o wzrost wynagrodzeń poprzez aneksowanie Umów, co można było zrealizować po przedstawieniu niezbędnych dokumentów. Gminy musiały również sięgać po dodatkowe środki gdy w toku inwestycji ujawniono czynniki niezidentyfikowane na etapie planowania inwestycji (np. zły stan infrastruktury, realizacja zaleceń konserwatora zabytków, rozszerzanie



zakresu prac). Pieniądze te pochodziły z dodatkowych dotacji lub środków własnych gmin.

Pozostałe problemy wynikały najczęściej z opóźnień po stronie wykonawców inwestycji (zagrożenie zejściem z placu budowy, niedoszacowanie kosztów) lub podmiotów zaangażowanych w uruchomienie inwestycji (np. brak możliwości podłączenia do prądu stacji ładowania wolnego na sześciu pętlach). Rozwiązując pojawiające się problemy wykorzystywano doświadczenia przy realizacji innych projektów finansowanych ze środków europejskich. Najczęściej aneksem wydłużano termin realizacji projektu.

W przypadku pandemii COVID-19 niwelowanie skutków w trakcie jej trwania miało bardzo okrojony charakter. W codziennej pracy beneficjenci przechodzili na pracę zdalną i stosowali się do wytycznych sanitarnych. Ograniczenia zarówno w funkcjonowaniu obiektów użytku publicznego (szkoły, urzędy, szpitale, kościoły) jak i wprowadzenie pracy zdalnej czy limitów w transporcie publicznym spowodowały znaczną redukcję wykorzystania transportu publicznego oraz zwiększenie wykorzystania transportu indywidualnego. W większych ośrodkach miejskich zwiększano ilość kursów aby zapewnić wystarczającą ilość taboru do wymogu limitów miejsc w pojazdach lub utrzymywano tabor w gotowości tak jak gdyby pandemii nie było. Dało to wymierne efekty w momencie „zluzowania” obostrzeń COVID-19, bowiem Łódzka Kolej Aglomeracyjna od razu przystąpiła do zwiększenia siatki połączeń, dodając również nowe linie. Tym samym dynamika zmiany liczby pasażerów w roku 2022 wobec lat wcześniejszych była najwyższa spośród wszystkich przewoźników pasażerskich, którzy realizują przewozy na terenie kraju<sup>85</sup>.

### **3.2. Nieplanowane efekty realizacji projektów**

Wśród efektów nieplanowanych pozytywnych najczęściej (niezależnie od działania) występowały:

- modernizacja, rozbudowa lub budowa nowej infrastruktury, powiązanej z podejmowanymi inwestycjami tj. chodników, oświetlenia, oznakowania,

---

<sup>85</sup> Na podstawie wywiadu z przedstawicielem ŁKA..

ścieżek i parkingów rowerowych, dostosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych (niskie krawężniki);

- lepsze skomunikowanie z rewitalizowanym centrum miasta Łódź;
- dostępność komunikacyjna (dobre skomunikowanie z miastem Łódź);
- świadczenie usług regularnych przewozów poza województwo łódzkie, które nie były planowane na etapie realizacji poszczególnych projektów, a obejmują przewozy do Warszawy, Torunia, Włocławka, Ostrowa Wielkopolskiego czy Radomia;
- zwiększona częstotliwość kursowania pociągów;
- dostęp do transportu kolejowego na niezelektryfikowanych odcinkach linii;
- wzrost wskaźnika jakości świadczonych usług w badaniach opinii pasażerów transportu miejskiego;
- poprawa warunków do rozwoju przedsiębiorczości w regionach oddziaływania poszczególnych działań;
- promocja i wzrost rozpoznawalności beneficjentów a także województwa łódzkiego w kraju i Europie.

Zarówno uczestnicy badań jakościowych jak i pozyskany materiał badawczy nie wskazywały wprost na negatywne, nieplanowane efekty projektów, poza problemami w realizacji, które opisano powyżej. Na etapie analizy danych wskazano, że w przypadku województwa łódzkiego likwidacji uległo aż 13 174 km linii autobusowych, co w stosunku do problemów luki komunikacyjnej w województwie na pewno nie jest zjawiskiem pożądanym. Niemniej jednak eksperci uczestniczący w panelu przeprowadzonym w ramach niniejszego badania wskazywali na konieczność wykonywania analizy opłacalności stosowania rozwiązań z zakresu elektromobilności w transporcie miejskim. Istotną kwestię stanowi przede wszystkim właściwy wybór linii, które będzie obsługiwał tabor elektryczny. Nie wszystkie linie są podatne z punktu widzenia zużycia energii na obsługę takim taborem. Należy zestawić po pierwsze potrzeby transportowe i lokalizację przestrzenną inwestycji z czynnikami takimi jak zużycie baterii koniecznym dla zapewnienia optymalnego komfortu w pojazdach (klimatyzacja, ogrzewanie) czy przebiegu trasy podróży. Po drugie zapewnienie właściwej infrastruktury ładowania baterii – autobusy co do zasady ładują baterie w zajezdni, jednak w opinii eksperta warto rozważyć wprowadzenie na końcu na pętli systemu

ładowania pantografowego, analogicznie do rozwiązań przyjętych w Jaworznie (woj. śląskie). Trzeci element, na który zwrócono uwagę to etapowa wymiana taboru. Niezbędna jest strategia uwzględniająca sytuację przewoźników oraz stabilność sieci komunikacyjnych, ponieważ całkowite przejście na autobusy elektryczne strategicznie w opinii eksperta nie jest dobrym rozwiązaniem. Wynika to z wrażliwości sieci elektrycznej na zakłócenia np. związane z dostawą energii. Należy poza etapowym wdrażaniem zachować proporcję napędu tradycyjnego do napędu elektrycznego i pozostawić swego rodzaju „rezerwę” taboru tradycyjnego.

#### **4. Ocena efektywności działań podejmowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020,**

Dane zaprezentowane w poniższym rozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Jaka była efektywność działań podejmowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020?*

- *Jak należy ocenić nakłady poczynione na inwestycje transportowe ze środków OPIII RPO WŁ 2014-2020 - czy były one adekwatne czy nieadekwatne (zbyt wysokie/zbyt niskie) względem osiągniętych efektów?*
- *Jakie zmiany i działania mogłyby wpłynąć na zwiększenie efektywności działań podjętych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020?*

*Czy i w jakim stopniu wsparcie w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 umożliwiło osiągnięcie postawionych celów oraz założonych wskaźników produktu i rezultatu, jak również – wykorzystanie alokacji?*

- *Jakie są powody nieosiągnięcia bądź przekroczenia założonych wartości wskaźników?*
- *Czy i jakie działania naprawcze prowadzono w odniesieniu do wdrażania interwencji w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 oraz jaki był ich efekt?*

Postęp finansowy związany z realizacją projektów w obszarze transportu mający swoje odzwierciedlenie w tempie wydatkowania środków jest uwarunkowany rodzajem realizowanych projektów. Podejmowane przedsięwzięcia o charakterze infrastrukturalnym cechują się relatywnie długim okresem realizacji (i często dłuższym okresem przygotowawczym związanym z zatwierdzeniem przez

odpowiednie organy dokumentacji związanej z przyszłą inwestycją) i wielkością budżetu. Ma to wpływ na postęp w realizacji projektów i dłuższe oczekiwanie na pojawiające się efekty. Dodatkową nieoczekiwaną trudnością wpływającą na efektywność projektów stał się wybuch pandemii COVID-19 oraz wojna na Ukrainie. Część beneficjentów wnioskowała wówczas o wydłużenie terminu składania oświadczeń o osiągnięciu wartości docelowych wskaźników.

Nakłady finansowe na całą OPIII wyniosły 3 135 129 082, 44 zł, w tym dofinansowanie unijne sięgnęło kwoty 2 071 334 945,77 zł, co przekłada się na wsparcie w wysokości 66%<sup>86</sup>. Niżej przedstawiona tabela zawiera sumę nakładów poczynionych na inwestycje w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 w podziale na działania (III.1, III.2, III.3, III.4)<sup>87</sup>. Przy czym należy zwrócić uwagę na fakt, że wg dostępnych danych finansowych część projektów nie otrzymała jeszcze (dane na 30.06.2023) wsparcia z EFRR (zaraportowane 0,0 zł).<sup>88</sup>

Tabela 10. Suma nakładów poczynionych na inwestycje w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020.

| Działanie                             | Nakłady ogółem [PLN] | Dofinansowanie UE [PLN] | Dofinansowanie UE (procent nakładów ogółem) |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------------|---|
| III.1 Niskoemisyjny transport miejski | 991 151 951,73       | 612 164 943,49          | 61,7%                                       |
| III.2 Drogi                           | 1 163 923 513,29     | 833 269 649,39          | 71,6%                                       |
| III.3 Transport multimodalny          | 194 114 022,32       | 94 224 480              | 48,5%                                       |
| III.4 Transport Kolejowy              | 785 939 595,10       | 531 675 872,89          | 67,6%                                       |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie SL2014

Najniższy poziom wsparcia unijnego obserwuje się w przypadku działania III.3 Transport multimodalny – mniej niż 50%. Najwyższe dofinansowanie ze środków EFRR otrzymało działanie III.2 Drogi – ponad 70% wkładu finansowego.

<sup>86</sup> Na podstawie danych SL2014 udostępnionych przez Zamawiającego.

<sup>87</sup> Ibidem.

<sup>88</sup> Dotyczy działania III.2; beneficjentów: Powiat Zduńskowski (brak danych dot. wkładu unijnego), Gmina Czerniewice, Gmina Koluszki, Województwo Łódzkie, Związek Gmin Regionu Kutnowskiego (brak danych finansowych ogółem). Umowy: RPLD.03.02.02-10-0007/18-00, RPLD.03.02.02-10-0004/18-00, RPLD.03.02.02-10-0001/15-00, RPLD.03.02.02-10-0001/15-00, RPLD.03.02.02-10-0001/15-00, RPLD.03.02.01-10-0001/17-00, RPLD.03.02.02-10-0007/15-00, RPLD.03.02.02-10-0007/15-00.

Najdroższym projektem okazał się być „Łódzki tramwaj metropolitalny: Etap Pabianice – Ksawerów” (Gmina Pabianice) – wartość ogółem wyniosła 146 388 450 zł. Co ważne, wszystkie projekty o najwyższych nakładach finansowych realizowane były w ramach działania III.1 Niskoemisyjny transport miejski. Nakłady powyżej 100 mln zł charakteryzują takie projekty jak:

- „Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – przebudowa linii tramwajowej w ul. Przybyszewskiego na odcinku od Placu Reymonta do posesji nr 42 wraz z budową węzła przesiadkowego i przebudową torowiska od wiaduktów Przybyszewskiego do ul. Lodowej” (Miasto Łódź, 137 494 267,26 zł);
- „Niskoemisyjny transport w Łodzi – zakup 12 niskopodłogowych tramwajów wraz z pakietem eksploatacyjno-naprawczym, specjalistycznym wyposażeniem obsługowym i wybudowaniem hali przeglądowo-naprawczej” (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Sp. z o.o., 117 229 209 zł);
- Budowa i przebudowa linii tramwajowej w ulicy Wojska Polskiego na odc. od ul. Franciszkańskiej do ul. Strykowskiej wraz z przebudową układu drogowego i niezbędnej infrastruktury oraz budową połączenia tramwajowego wzdłuż ul. Strykowskiej z przystankiem ŁKA Łódź-Marysin (Miasto Łódź, 138 170 347,29 zł).

Z badania jakościowego przeprowadzonego wśród przedstawicieli UMWŁ wynika, że choć nakłady finansowe przyniosły częściowy postęp i osiągnięcie pewnych celów, nie są one wystarczające, aby w pełni zaspokoić wszystkie potrzeby zgłaszane w obszarze inwestycji transportowych w regionie. Skala potrzeb w obszarze transportu jest nadal znaczna, co wskazuje na to, że środki finansowe przeznaczone na inwestycje transportowe nie były dostateczne, aby całkowicie zaspokoić rosnące zapotrzebowanie na usprawnienia w tym obszarze. Konieczność kontynuacji wsparcia w kolejnych okresach programowania sugeruje, że pierwotne nakłady nie rozwiązały wszystkich problemów. Decyzja o wspieraniu tych samych typów projektów wskazuje, że pewne kwestie pozostają nierozwiązane.

Aby zwiększyć efektywność działań podjętych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020, a tym samym osiągnąć bardziej zauważalne rezultaty, konieczne byłoby ściśle ukierunkowanie działań na inwestycje transportowe, przy jednoczesnym

zwiększeniu środków na ten cel. Istnieje potrzeba kontynuacji polityki inwestycyjnej w obszarze transportu, ponieważ obecne działania przyniosły pewne pozytywne rezultaty, a ich dalsze prowadzenie może przyczynić się do poprawy sytuacji transportowej w województwie łódzkim. Bez tych środków, rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej czy realizacja innych inwestycji w obszarze transportu, byłyby znacznie utrudnione. W celu utrzymania i zwiększenia efektywności działań, konieczne jest zatem utrzymanie wsparcia finansowego na inwestycje transportowe.

Celem utrzymania/zwiększenia efektywności działań warto kontynuować realizację projektów w trybie konkursowym. Projekty realizowane w formule pozakonkursowej nie mobilizują beneficjentów do dynamicznego działania, w związku z czym uruchomienie procedur przetargowych jest późniejsze niż w przypadku projektów realizowanych w formule konkursowej. Tryb konkursowy często koreluje z wyższą jakością merytoryczną składanych przez beneficjentów wniosków, a następnie niejednokrotnie wiąże się z szybszym rozpoczęciem realizacji projektów. Stąd można wnioskować, że zastosowany w większości w OPIII RPO WŁ 2014-2020 tryb konkursowy przyczynił się do zwiększenia efektywności projektów. Powyższe informacje należy jednak uzupełnić o wnioski z raportu ewaluacji systemu realizacji instrumentu ZIT w perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020. Zgodnie z raportem tryb pozakonkursowy jest ogólnie lepszym sposobem identyfikacji projektów zintegrowanych, a także lepszym sposobem identyfikacji kompleksowych projektów infrastrukturalnych współfinansowanych z EFRR, systemowych projektów współfinansowanych z EFS oraz projektów współfinansowanych z obu funduszy (dotyczy szczególnie interwencji finansowanych w sposób łączony).<sup>89</sup>

Stopień realizacji postawionych celów wsparcia oraz założonych wskaźników w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 można uznać za zadowalający. Przekroczenia wskaźników często wynikały z większego zakresu realizacji wsparcia przez beneficjentów, którzy wykorzystali środki efektywniej niż pierwotnie zakładano. Deklarowane przez beneficjentów zakresy wsparcia były często niższe niż ich

---

<sup>89</sup> Na podstawie raportu Ewaluacja systemu realizacji instrumentu ZIT w perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020; [https://www.ewaluacja.gov.pl/media/59155/RK\\_ewaluacja\\_ZIT.pdf](https://www.ewaluacja.gov.pl/media/59155/RK_ewaluacja_ZIT.pdf), dostęp: 17.11.2023

możliwości, co pozwalało na zwiększenie zakresu realizowanych działań oraz zwiększenie wykorzystania środków. Z drugiej strony nieosiągnięcie założonych wskaźników wynikało w głównej mierze z faktu, że w niektórych obszarach, zwłaszcza w transporcie miejskim, występowało duże rozproszenie rodzajów wsparcia. Znaczna ilość dostępnych możliwości wsparcia skutkowała nierównomiernym rozkładem działań - niektóre rodzaje wsparcia były bardziej popularne niż inne. Przełożyło się to na poziom osiągnięcia wskaźników. Należy jednak zaznaczyć, że instytucja zarządzająca nie była w stanie przewidzieć skali zainteresowania danym rodzajem projektów.

## 5. Ocena trwałości wsparcia w ramach poszczególnych działań/poddziałań OPIII RPO WŁ 2014-2020

Dane zaprezentowane w poniższym rozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy, a jeśli tak, to w jakim stopniu udzielone wsparcie w ramach poszczególnych działań/poddziałań OPIII RPO WŁ 2014-2020 okazało się trwałe?*

- *Które ze zrealizowanych projektów charakteryzują się największą trwałością i dlaczego?*
- *Jakie czynniki wpłynęły na trwałość udzielonego wsparcia w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020?*

W ramach kryteriów oceniana była trwałość finansowa i instytucjonalna projektu, w ramach której analizie poddawano, czy zadeklarowane zasoby finansowe wnioskodawcy, jak również przyjęta forma organizacyjna są wystarczające do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania projektu po zakończeniu jego realizacji. Jako, że część z projektów zakończyła się w latach 2021-2022 nie można obecnie w pełni ocenić trwałości wsparcia. Na pewno wymierne „twarde” inwestycje (infrastruktura, terminal, tabor, etc.) są trwałe ponieważ stały się częścią mienia beneficjenta lub są wykorzystywane przez użytkowników bezpośrednich. Najczęściej trwałość musi zostać utrzymana i wykazana do 5 lat od zakończenia realizacji projektu, stąd brak pełnych informacji od beneficjentów szczególnie

w zakresie rezultatów społecznych, tzw. miękkich, na które trzeba jeszcze poczekać czy dokładnych danych dotyczących wskaźników.

Na podstawie wywiadów pogłębionych jak również analizy studiów przypadku wskazano, że największą trwałością spośród zrealizowanych projektów charakteryzują się następujące inwestycje:

- *Budowa budynku użyteczności publicznej na potrzeby węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą techniczną w Bełchatowie* (poddziałanie III.1.2 Niskoemisyjny transport miejski). Najważniejszy efekt to samo powstanie obiektu, który przez wiele lat będzie służył mieszkańcom. Długofalowe efekty to lepsza jakość powietrza w mieście i większy udział transportu zbiorowego w transporcie ogólnym na terenie miasta, dzięki przekonaniu coraz większej liczby mieszkańców Bełchatowa, że warto przesiąść się na komunikację zbiorową, która jest tańsza, generująca mniejszy ruch, ekologiczna. Obserwując krajowe i europejskie trendy w zakresie niskoemisyjnego transportu zbiorowego utrzymanie tych efektów będzie dużo prostsze niż obecnie i na pewno one będą trwałe.
- *Budowa obwodnicy miejscowości Kurzeszyn w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 707* (poddziałanie III.2.1 Drogi wojewódzkie). Obwodnica zdecydowanie poprawiła bezpieczeństwo mieszkańców i skróciła przejazd tranzytowy drogą 70, co również poprawiło bezpieczeństwo użytkowników samochodów. Do czasu oddania obwodnicy odnotowywano wiele zdarzeń drogowych w samej miejscowości Kurzeszyn, w tym wypadki śmiertelne. Obwodnica zdecydowanie poprawiła bezpieczeństwo ruchu na tym odcinku. Jest to ważna inwestycja również dla przedsiębiorstw transportowych, nie tylko w najbliższym otoczeniu, ale także korzystających z dróg wojewódzkich na terenie województwa łódzkiego. Jest to dla nich wygodny odcinek drogi, który łączy dalej trasy i ułatwia bezpieczne poruszanie się. Kolejny efekt trwały to wyprowadzenie transportu ciężkiego z miejscowości.
- *Poprawa jakości, funkcjonowania i rozwój oferty systemu transportowego na terenie Gminy Miasto Zgierz* (poddziałanie III.1.1 Niskoemisyjny transport miejski – ZIT). Podstawowy trwały efekt stanowi wybudowanie linii tramwajowej z wygodnymi przystankami i informacją pasażerską.



Umożliwiono w ten sposób możliwość punktualnego przyjazdu, sprawnego i wygodnego przemieszczania się pomiędzy Zgierzem a Łodzią. W ramach projektu wybudowano parkingi Park&Ride oraz parkingi dla rowerów wraz ze ścieżką rowerową. Wpłynęło to na wzrost liczby korzystających z tej linii tramwajowej (nr 6). Inwestycja stanowi dobrą odpowiedź na coraz wyższe ceny paliw, ograniczone miejsca parkingowe i rozszerzenie przez miasto Łódź strefy płatnego parkowania. Jeśli w przyszłości pod łódzką Manufakturą powstanie tunel średnicowy to dodatkowo może to wpłynąć na zwiększenie liczby użytkowników.

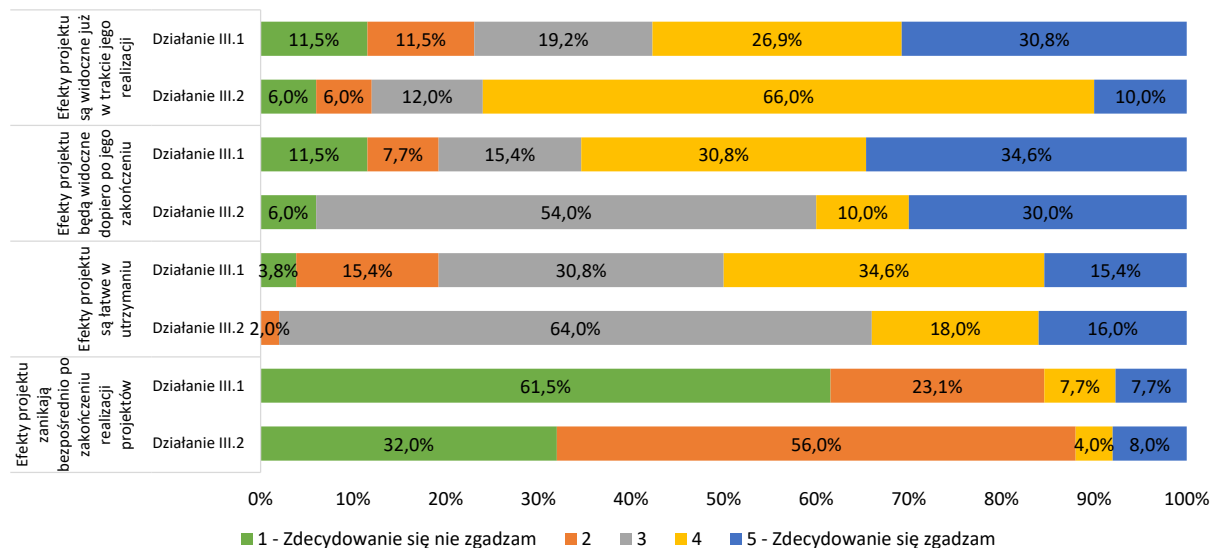
- *Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi* (poddziałanie III.1.3 Niskoemisyjny transport miejski - miasto Łódź). Główny trwały efekt projektu to autobusy zakupione w ramach projektu, które pozostaną na stanie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Miasta Łodzi przez wiele lat. Również stacje ładowania szybkiego na sześciu pętlach, stacje ładowania wolnego przyjmą dużą liczbę autobusów, które będą służyć mieszkańcom. Tabor jest w pełni ekologiczny.
- *Udostępnienie terenów inwestycyjnych Gminy Poddębice – przebudowa i rozbudowa drogi gminnej nr 111020E* (działanie III.2 Drogi). Trwałe efekty projektu to przede wszystkim przebudowana droga do wykorzystania dla społeczności lokalnej i potencjalnych inwestorów czy podmiotów gospodarczych, zainteresowanych rozwojem działalności na istniejących terenach inwestycyjnych gminy, do której zapewniony został bezpośredni dojazd. Z efektów projektu korzystają pośrednio wszyscy mieszkańcy Gminy Poddębice, pobliskich miejscowości oraz województwa łódzkiego, ponieważ dzięki przebudowie i rozbudowie drogi gminnej ułatwiono system komunikacyjny z terenami inwestycyjnymi gminy oraz zwiększono zostanie poziom bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Przebudowano również ścieżkę rowerową.
- *Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Etap II–V* (działanie III.4 Transport kolejowy). Projekty inwestycyjne, taborowe, infrastrukturalne, to wprost trwałe efekty projektów. Jeżeli chodzi o czynniki, które wpłynęły na trwałość wsparcia udzielonego w ramach projektu to: (1) czynniki formalne, jak

zobowiązanie spółki do zachowania trwałości tych projektów, które wynika z umów o dofinansowanie; (2) czynniki produktowe czyli zakupiony tabor charakteryzujący się wysoką żywotnością (35 lat lub 4 miliony przejechanych kilometrów); (3) czynnik instytucjonalny charakteryzujący się założeniem braku zmian w zarządzaniu projektem, przekazanie go w odpłatne lub nieodpłatne użytkowanie na rzecz innego podmiotu. Tabor pozyskany w ramach projektu nadal będzie obsługiwany, wykorzystywany przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną i wykorzystywany do istniejących linii kolejowych w województwie łódzkim; (4) czynnik organizacyjny, spółka nie zakłada zmian organizacyjnych, prawnych, własnościowych, które mogą skutkować zmianą własności lub całkowitym czy też częściowym zaprzestaniem realizacji celów projektu (koszty utrzymania inwestycji po zakończeniu każdego z projektów, przejęła i realizuje spółka ŁKA); (5) czynnik finansowy, z racji zawartej między spółką ŁKA a województwem łódzkim umowy w zakresie świadczenia usług publicznych, spółka otrzymuje rekompensatę. Wszystkie powyższe czynniki wpływają na trwałość i gwarantują utrzymanie efektów zrealizowanych projektów.

- *Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego (działanie III.4 Transport kolejowy).* Specyfiką zadań w projekcie było wytworzenie trwałych elementów infrastruktury liniowej, które po dopuszczeniu do eksploatacji funkcjonują bez zmniejszenia swojej wartości. Ich celem było przeniesienie ciężaru transportu osób z innych form do transportu kolejowego. W ramach projektu wykonano przystanki w Łodzi: Stoki, Arturówek, Marysin, Radogoszcz Wschód, Warszawska, Retkinia. Projekt usprawnił przemieszczanie się pomiędzy różnymi rodzajami transportu w obrębie węzłów multimodalnych (krótsze trasy dojścia do peronów, zabudowa wiat rowerowych w pobliżu węzłów i powiązanie ich z lokalną siecią ścieżek, miejsca postojowe dla samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów). W ramach projektu powstały kładki lub przejścia podziemne, gdzie przebieg linii kolejowej warunkuje najbardziej optymalny sposób jej pokonania, wykonano również windy i pochylnie umożliwiające przemieszczanie się osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Większość badanych Beneficjentów działania III.2 wskazała, że *Efekty projektu są widoczne już w trakcie jego realizacji* lub że *Będą widoczne dopiero po zakończeniu jego realizacji*. Jednocześnie w umiarkowany sposób zgadzają się ze stwierdzeniem, że *Efekty projektu są łatwe w utrzymaniu*. Badani zgadzają się, że efekty projektu mają charakter długotrwały. Powyższe dane zaprezentowano na Wykresie 12.

Wykres 12. Widoczność efektów projektu.



Źródło: Opracowanie własne, badanie beneficjentów działania III.1 i działania III.2 (N=76 łączna liczba projektów)

## 6. Ocena komplementarności działań zrealizowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 ze wsparciem udzielonym w ramach innych Osi priorytetowych RPO WŁ 2014-2020, POLiŚ oraz innych źródeł finansowania

Dane zaprezentowane w poniższym rozdziale odpowiadają na następujące pytania badawcze:

*Czy, a jeśli tak, to w jakim zakresie oraz w jakim stopniu działania zrealizowane w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 były komplementarne ze wsparciem udzielonym w ramach innych Osi priorytetowych RPO WŁ 2014-2020, w ramach POLiŚ oraz ewentualnie z innych źródeł finansowania?*

- *Z jakimi innymi działaniami (realizowanymi w ramach innych Osi priorytetowych RPO WŁ 2014-2020, POIiŚ oraz innych programów) i w jakich obszarach występuje komplementarność?*
- *Czy inwestycje w rozwój infrastruktury transportowej były impulsem do podjęcia innych regionalnych/lokalnych inwestycji - zarówno w ramach innych OP RPO WŁ 2014-2020, jak i POIiŚ czy ewentualnie innych źródeł?*

Działania realizowane w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 były komplementarne m.in z interwencjami realizowanymi w ramach następujących programów/funduszy:

- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020<sup>90</sup>:
  - Oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego
  - Oś priorytetowa IV Infrastruktura drogowa dla miast;
  - Oś priorytetowa V Rozwój transportu kolejowego w Polsce
  - Oś priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach
  - Oś priorytetowa XI REACT-EU: działanie 11.4 Transport miejski
- Rządowego Programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2023 roku<sup>91</sup>. Celem programu było wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej.
- Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, zwanym dalej „KPK”. Głównym celem KPK było wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych.

<sup>90</sup> W ramach POIiŚ 2014-2020 na terenie województwa łódzkiego zrealizowano w obszarze transportu m.in takie projekty jak: *Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec* czy *Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. rozbudowa komory odgałęźnej ulicy Włókniarzy na potrzeby przystanku osobowego Łódź Koziny*.

<sup>91</sup> Pierwotny tytuł: „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”

- Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023, zwanym dalej „PID”, którego realizatorem jest PKP S.A. Głównym założeniem PID było przeprowadzenie wybranych inwestycji dworcowych w celu poprawy poziomu obsługi pasażerów oraz integracja kolei z innymi gałęziami transportu.
- Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) traktowanego jako instrument wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego.

Co więcej, w perspektywie najbliższych miesięcy/lat spójność z inwestycjami transportowymi w zakresie OPIII RPO WŁ 2014-2020 będą przejawiać interwencje realizowane w ramach takich programów/instrumentów finansowych jak:

- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025. Celem programu jest zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego. Program przyczyni się to do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej;
- Programu uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej – Kolej + do 2028 roku, zwanym dalej „Programem Kolej +”<sup>92</sup>. Celem programu jest eliminacja wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia, które przede wszystkim zapewnią pasażerom dostęp do komunikacji lokalnej, jak i regionalnej;
- Programu Inwestycji Strategicznych Polski Ład, którego głównym celem jest podniesienie poziomu produktywności polskiej gospodarki po pandemii COVID-19<sup>93</sup>;

<sup>92</sup> W ramach I etapu naboru do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku, z obszaru województwa łódzkiego zgłoszono 3 projekty: *Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa*, *Budowa linii łączącej linię kolejową Nr 131 (Chorzew Siemkowice) z linią kolejową Nr 181 (Wieluń)*, *Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna* (jako partner województwa świętokrzyskiego). Wszystkie 3 przedsięwzięcia zakwalifikowały się do II etapu naboru, co skutkuje opracowaniem dla ww. projektów studiów planistyczno-prognostycznych, które stanowiąc będą podstawę do kwalifikacji projektów do dofinansowania w ramach programu.

<sup>93</sup> Samorząd Województwa Łódzkiego pozyskał dofinansowanie z Programu Inwestycji Strategicznych Polski Ład na projekt pn. „Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup taboru transportu

- Instrumentu finansowego "Łącząc Europę" (Connecting Europe Facility – CEF) w sektorze transportu w perspektywie 2021-2027. Celem CEFu jest dalsza modernizacja i budowa infrastruktury położonej na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, tj. o wspólnym znaczeniu dla Unii Europejskiej.

Zrealizowane działania stanowiły również impuls dla Beneficjentów działań III.1 oraz III.2 do podejmowania dalszych inwestycji, głównie w postaci zakupu kolejnych autobusów, modernizacji przystanków, a także inwestycji drogowych czy modernizacji, rozbudowy budynków przeznaczonych na realizację działalności gospodarczej i użytek publiczny (szkoły, przedszkola, szlaki edukacyjne).

Aspekt ten został szczegółowo omówiony w trakcie wywiadów pogłębionych oraz studiów przypadku. Najważniejsze informacje przedstawiono w poniższym zestawieniu:

#### Miasto Bełchatów

Oprócz budynku węzła przesiadkowego zakupiono i wymieniono tabor spółki MZK (zakupione zostały trzy autobusy elektryczne, trzy autobusy z niską emisją spalin). Obecnie (II połowa 2023 r.) beneficjent znajduje się na etapie zakupu kolejnego autobusu elektrycznego, również finansowanego ze środków RPO.

#### Zarząd Dróg Wojewódzkich

Kontynuacja przebudowy ciągów dróg (odcinki drogi 707). Realizacja inwestycji dofinansowanych z programów rządowych: obwodnicy w miejscowości Praga (wyprowadzenie ruchu ciężkiego z centrum); obwodnica z miejscowość Kwasków, wyprowadzająca ruch z Bełchatowa tworząc obwodnicę Bełchatowa, łącząc drogi krajowe obwodnicą dróg wojewódzkich wokół Bełchatowa.

#### Gmina Miasto Zgierz

Rozważany wariant buspasu i przedłużenia linii tramwajowej do Proboszczewic. Poszukiwane są możliwości dofinansowania dla projektów dotyczących mobilności miejskiej. W planach jest również przebudowa układu placu Kilińskiego, aby

---

kolejowego". Celem interwencji jest integracja połączeń kolejowych z siecią połączeń autobusowych w obszarze województwa oraz zwiększenie oferty przewozowej w całym regionie.

umożliwić kursowanie wszystkim dostępnym tramwajom, budowa ścieżki rowerowej z ulicy 1 Maja do węzła Kurak, aż do granicy miasta Łódź, tak aby połączyć drogę rowerową z Łodzią i dalej do ulicy Zgierskiej. Przewidziano również dalsze upowszechnianie dostarczania informacji miejskiej w zakresie komunikacji.

#### MPK Łódź sp. z o.o.

W ślad za zrealizowanym projektem zakupu taboru elektrycznego spółka poszukuje dalszych możliwości uzyskania dofinansowania na zakup pojazdów elektrycznych, a w przyszłości wodorowych.

#### Gmina Konstantynów Łódzki

Gmina korzysta z różnych źródeł pozyskiwania dofinansowania. Poza działaniem III.1 na ukończeniu jest projekt *Bezpieczny pieszy* w ramach IIIOP POIŚ 2014-2020. Projekt polegał na wybudowaniu i doposażeniu 5 wyniesionych przejść dla pieszych. Ponadto wybudowano miasteczko stacjonarne ruchu rowerowego przy SP nr 1, przy ulicy Łódzkiej 17, w bardzo bliskim sąsiedztwie w zmodernizowanej linii tramwajowej. Jednocześnie doposażono szkoły podstawowe w narzędzia edukacyjne z zakresu ruchu drogowego (symulatory przejść dla pieszych). Prowadzono są również inwestycje z zakresu poprawy jakości dróg w gminie, budowy, modernizacje, remonty, finansowane ze środków Funduszu Rozwoju Dróg z Polskiego Ładu z Funduszu Inwestycji Strategicznych.

#### Łódzka Kolej Aglomeracyjna

Po uruchomieniu linii obwodowej między Zgierzem a Łodzią zrealizowano projekt dotyczący infrastruktury rowerowej, powstały przystanki, parkingi. Rozpoczęcie realizacji projektów przez ŁKA zbiegło się w czasie z inwestycjami PKP TLK przy współfinansowaniu niektórych projektów z RPO dotyczących remontu sieci kolejowej, na której realizowane są przewozy. W ocenie przedstawiciela ŁKA praktycznie cała sieć kolejowa, po której realizowane są przewozy była albo rewitalizowana lub modernizowana, a to przekłada się na zadowalające wyniki ŁKA. Zgodnie z danymi przedstawionymi w trakcie wywiadu w roku 2010 na trasach Łódź Fabryczna - Łódź Widzew, Łódź Widzew – Łódź Andrzejów, Łódź Kaliska – Pabianice, Łódź Kaliska – Zgierz, ŁKA dysponowała maksymalnie 38 pociągami na linii, prędkości 60-90, albo 100-120 oraz linie, które w ogóle nie liczyły się jako linie

aglomeracyjne, czyli Łódź Kaliska – Łódź Widzew, Łódź Widzew – Zgierz. Obecnie są to kluczowe węzły. Analogicznie Łódź – Widzew – Łódź Chojna, gdzie nie zapewniano pociągów, a prędkości na tych liniach wynosiły odpowiednio 60 kilometrów i 40 kilometrów. W roku 2023 na liniach aglomeracyjnych obłożenie wynosi 100-120 pociągów, a prędkości od 120 do 180, czyli ten przeskok z roku 2010 do roku 2023. Innym podanym przykładem inwestycji współwystępującej była linia łowicka, gdzie zawieszono przewozy ze względu na degradację infrastruktury kolejowej, a rozwinięto sieć busów z Łowicza do Łodzi kursujących co 30 min. Obecnie linia łowicka ma największe potoki, wspólnie z linią skierniewicką, a busy zostały praktycznie wyłączone. Obecnie ŁKA rozpoczęła inwestycję w zakresie Kolejowej Komunikacji Autobusowej (KKA). Dzięki dofinansowaniu z Polskiego Ładu zakupiono 20 autobusów w celu dowożenia pasażerów autobusami do stacji ŁKA. Planowany jest zakup kolejnych 12 autobusów i bieżące dostosowywanie połączeń do potrzeb.

W toku badania jakościowego wskazano, że działania zrealizowane w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 były w znacznym stopniu komplementarne ze wsparciem udzielonym w ramach wszystkich pozostałych Osi priorytetowych RPO WŁ 2014-2020. Ponadto, było to kryterium merytoryczne punktowe, które preferencyjnie wskazywało projekty wykazujące wysoki stopień komplementarności z innymi przedsięwzięciami. Nacisk na komplementarność został położony celowo, ponieważ przy sporym zainteresowaniu poszczególnymi naborami kwestie dodatkowej punktacji są decydujące dla wnioskodawców, jednocześnie poprzez spójność z innymi działaniami podnoszą skalę oddziaływania inwestycji na region.



## 7. Syntetyczne odpowiedzi na pytania ewaluacyjne

Tabela 11. Syntetyczne odpowiedzi na pytania ewaluacyjne

| Główne pytanie ewaluacyjne  | Odpowiedź  |
|---|--|
| Czy projekty, które uzyskały wsparcie w ramach działania III.1 SZOOP przyczyniły się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach? | W ramach działania III.1 OPIII zrealizowano 30 projektów, w tym 24 z nich zakończono przed rokiem 2023. Wśród projektów przeważają inwestycje na zakup/wymianę taboru autobusowego/tramwajowego na nisko/zeroemisyjny, przedsięwzięcia związane z budową węzłów przesiadkowych, parkingów B&R i P&R. Zarówno oceny badanych jak i dane statystyki publicznej do roku 2023 jednoznacznie wykazują wzrosty w zakresie dostępnej infrastruktury rowerowej, funkcjonujących parkingów P&R czy intermodalnych węzłów przesiadkowych oraz poprawy jakości taboru. Wymierne efekty wsparcia skutkują planowaniem dalszych inwestycji w tym zakresie, w przyszłości. Tym samym należy stwierdzić, że realizowane projekty przyczyniły się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach, choć zakres oddziaływania projektów jest umiarkowany w skali wojewódzkiej, szczególnie w przypadku mniejszych miejscowości gorzej skomunikowanych z miastami. |

| Główne pytanie ewaluacyjne   | Odpowiedź   |
|--|---|
| <p>Czy nakłady poczynione na inwestycje transportowe ze środków RPO WŁ 2014-2020 wpłynęły na rozwój społeczno-gospodarczy województwa łódzkiego?</p> | <p>Nakłady poczynione na inwestycje transportowe pozytywnie wpłynęły na rozwój społeczno-gospodarczy województwa łódzkiego. Wpływ ten widoczny był w każdym z działań. Logika interwencji została tak skonstruowana, aby sprzyjać budowie zintegrowanego systemu transportowego, łączącego główne gałęzie transportu, przede wszystkim drogowego, kolejowego, publicznego transportu zbiorowego oraz multimodalnego. Od 2019 roku Samorząd Województwa Łódzkiego podjął intensywne działania zmierzające do minimalizacji zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, które związane jest z zawieszeniem bądź likwidacją części linii. W badaniach efektywności podejmowanych działań zauważalny jest wzrost podróży wykorzystujących transport kolejowy i w wybranych aspektach również autobusowy, co jest zjawiskiem oczekiwanym i pozytywnym. W odniesieniu do sfery gospodarczej, w ramach działania III.3 Transport multimodalny realizowano dwa projekty o wysokim znaczeniu dla regionu, poprawiając jakość transportu, przyciągając inwestorów, generując miejsca pracy. Inwestycje drogowe (działanie III.2) przyczyniły się z kolei do usprawnienia i uspojnienia transportu, wyprowadzając jednocześnie transport ciężki poza obszary zamieszkane. W kontekście rozwoju społeczno-gospodarczego należy wspomnieć, że podejmowane inwestycje oddziałują w większym stopniu na największe miasta regionu i pobliskie tereny, zatem w perspektywie dalszych działań należy szerszym wsparciem objąć również mniej zurbanizowane obszary regionu.</p> |

| Główne pytanie ewaluacyjne  | Odpowiedź   |
|---|---|
| <p>Czy inwestycje w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego przyczyniły się do poprawy atrakcyjności komunikacji miejskiej i wzrostu liczby osób korzystających z jej usług?</p>   | <p>Inwestycje w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego zdecydowanie przyczyniły się do poprawy atrakcyjności komunikacji miejskiej i zachęciły mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej. Z jednej strony dotyczy to nowoczesnego elektrycznego taboru, który stanowi wizytówkę MPK Łódź, a użytkownicy bezpośredni chętnie widzieliby autobusy elektryczne również na innych liniach, szczególnie w centrum miasta. Z drugiej strony wzrost liczby osób korzystających z miejskiego transportu zbiorowego widoczny był w statystykach publicznych z lat 2014-2020, co korzystnie przełożyło się na zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza i poprawę stanu środowiska naturalnego. Pandemia COVID-19 i wiążące się z nią ograniczenia w transporcie drastycznie zaburzyły trend wzrostowy. Nie można obecnie stwierdzić czy liczba osób korzystających z transportu miejskiego wróci do poziomu sprzed pandemii.</p> |
| <p>Czy wybrane cele i formy wsparcia w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej, podejmowane z poziomu regionalnego, koncentrujące się na zapewnieniu połączenia regionalnej sieci transportowej z siecią dróg krajowych i TEN-T przyczyniły się do stworzenia spójnego systemu</p> | <p>Pomimo, że już przed rokiem 2014 gęstość dróg w województwie łódzkim należała do najwyższych w kraju to w RPO WŁ 2014-2020 podkreślano niską jakość istniejącego układu drogowego, w tym zły stan techniczny oraz niewystarczające parametry dróg wojewódzkich i lokalnych ograniczające wewnętrzną dostępność transportową. Zakładana wartość całkowitej długości przebudowanych lub zmodernizowanych dróg została przekroczona, a wskaźnik całkowitej długości dróg nowych osiągnął do 2022 roku 61% wartości docelowej. Jest to efekt większego niż przewidywano zainteresowania ze strony beneficjentów projektami pozwalającymi na włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T (rozbudowa dróg,</p>   |

| Główne pytanie ewaluacyjne  | Odpowiedź  |
|---|--|
| <p>drogowego w wymiarze regionalnym, krajowym oraz europejskim?</p> | <p>dojazd do autostrad, tereny inwestycyjne na cele komunikacyjne). Obecnie (dane za 2022 rok) przez teren województwa biegnie ponad 263 km autostrad (A1 i A2), blisko 213 km dróg ekspresowych (S8 i S14), ok. 506 km dróg głównych ruchu przyspieszonego i 377 km dróg głównych<sup>94</sup>. Tym samym Łódź, wraz z przyległymi miejscowościami tworzącymi aglomerację, została pierwszym w Polsce miastem mogącym pochwalić się pełnym ringiem dróg najwyższych kategorii (autostradowo-ekspresowym), co przyczyniło się do stworzenia spójnego systemu drogowego w wymiarze regionalnym, krajowym oraz europejskim. Przekłada się to na funkcjonowanie przewoźników jak i pozostałe gałęzie przemysłu. Następnym etapem inwestycji w infrastrukturę drogową jest większa elastyczność i próba usprawnienia/skorelowania dostępności transportu drogowego z pozostałymi środkami transportu. Wyniki badania wskazują, że inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej finansowane ze środków OPIII RPO WŁ 2014-2020 miały istotny wpływ na poprawę spójności systemu drogowego w województwie łódzkim. Poprawa połączeń regionalnych, dzięki modernizacji oraz budowie wielu odcinków dróg, wpłynęła również na zmiany w kierunkach transportowych na szczeblu krajowym, m. in. poprzez skrócenie czasu podróży i poprawę dostępności. Dzięki zrealizowanym inwestycjom wzmocniona została również integracja z siecią międzynarodową.</p> |

<sup>94</sup> <https://www.gov.pl/web/gddkia-lodz/co-zmienilo-sie-na-drogach-krajowych-województwa-lodzkiego-w-2022-r> [dostęp 17.11.2023 r.]

| Główne pytanie ewaluacyjne   | Odpowiedź  |
|--|--|
| <p>Czy system wyboru projektów umożliwił wybór przedsięwzięć o zakładanych cechach, w tym w szczególności wpłynął na poprawę stanu oraz powiązania regionalnej sieci dróg województwa łódzkiego z siecią dróg krajowych, TEN-T, jak i poprawy dostępności i bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie łódzkim?</p> | <p>Ogólna ocena systemu wyboru projektów przez beneficjentów była pozytywna w każdym obszarze i umożliwiała wybór przedsięwzięć o zakładanych cechach. Wybór projektów był zdecydowanie trafny pod kątem poprawy dostępności i bezpieczeństwa ruchu drogowego. System wyboru projektów umożliwił wychwycenie najistotniejszych z punktu widzenia rozwoju regionu działań zaplanowanych przez wnioskodawców. Dzięki szerokim kryteriom wyboru do dofinansowania kwalifikowano najbardziej kompleksowe projekty, punktując zarówno połączenie z europejską siecią transportową TEN-T, ale też kwestie poprawy dostępności do centrów rozwoju, istniejących terenów inwestycyjnych, ograniczanie i likwidację „wąskich gardeł” w sieci transportowej regionu, wykorzystanie systemów transportowych czy koordynację z aktualnymi i przyszłymi działaniami inwestycyjnymi.</p> |
| <p>Czy udzielone wsparcie wpłynęło na wzrost aktywności terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w regionie?</p>   | <p>Wykorzystanie dostępnej przepustowości terminali systematycznie wzrasta: w 2014 r. zrealizowano przeładunki stanowiące ok. 57,0% możliwości przeładunkowych terminali, a w 2019 r. na poziomie ok. 73,0%. Wzrastający popyt na usługi logistyczne wymaga realizacji dużych inwestycji w zakresie przewozu, rozładunku i składowania. Do dofinansowania w ramach działania III.3 zakwalifikowano 2 projekty, które w swoich założeniach w wysokim stopniu odpowiadają na potrzeby regionu w zakresie wzrostu przepustowości terminali, jednocześnie generując dalszy wzrost aktywności i potencjał inwestycyjny. Oba zostały ukończone, przy czym na obecnym etapie nie można jeszcze podać osiągniętych wartości wskaźników dla tych inwestycji.</p>  |

| Główne pytanie ewaluacyjne  | Odpowiedź  |
|---|--|
| <p>Czy wsparcie udzielone na rozwój terminali przeładunkowych uzupełniło strategiczny układ drogowy województwa, co wpłynęło na zwiększenie dostępności regionu i sprzyja działalności logistycznej, a także rozwojowi działalności gospodarczej regionu?</p> | <p>Głównym celem planowanych w ramach działania III.3 inwestycji był wpływ na zwiększenie ilości towarów przyjmowanych, rozdzielanych i wydawanych w centrach logistycznych. Cel ten udało się zrealizować. Budowa dwóch terminali przyczyniła się do zwiększenia liczby miejsc pracy w sektorze logistyki, upowszechniła przewozy wykonywane z zastosowaniem technik transportu multimodalnego, a przez to wzrost zrównoważonego rozwoju systemu transportowego i integracji różnych jego form i systemów. Z kolei najbardziej widoczne, kluczowe efekty społeczne dla regionu to wzrost zatrudnienia, rozwój gospodarczy obszaru oddziaływania projektu, koncentracja różnych środków transportu w jednym miejscu (szereg inwestycji towarzyszących budowie terminali), ułatwienie dostępu do komunikacji środowiskom, w których te węzły powstawały. O lokalizacji inwestycji logistycznych przesądziła infrastruktura drogową i dalsze inwestycje w zakresie dostosowania układu dróg do obecności transportu ciężkiego. Tym samym wsparcie udzielone na rozwój terminali przeładunkowych uzupełniło strategiczny układ drogowy województwa. Wartość dodaną stanowi wzrost rozpoznawalności regionu w kraju i Europie, jak również wysokie zainteresowanie inwestycyjne w lokalizacjach terminali.</p> |

| Główne pytanie ewaluacyjne  | Odpowiedź  |
|---|--|
| <p>Czy udzielone wsparcie dotyczące modernizacji, rewitalizacji, a w uzasadnionych przypadkach również budowy sieci kolejowej i infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym, jak również realizacja przedsięwzięć z zakresu zakupu taboru kolejowego lub inwestycje podnoszące jego standard przyczyniły się do poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej, podniesienia jakości usług, oraz poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróżowania i czy w efekcie wpłynęło to na poprawę dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym?</p> | <p>Wzrost długości linii kolejowych jest znikomy, natomiast jakość infrastruktury kolejowej w województwie z roku na rok ulega sukcesywnej poprawie dzięki trwającemu procesowi inwestycyjnemu (rozbudowa i modernizacja), co wpływa jednoznacznie na polepszenie dostępności kolei. Udzielone wsparcie zostało wysoko ocenione zarówno przez beneficjentów jak i podróżujących koleją. Pasażerowie zauważyli również oddziaływanie wsparcia szczególnie w zakresie poprawy bezpieczeństwa w pociągach, podniesienia jakości usług i komfortu podróżowania. Dobre oceny odnotowano także dla obszaru czasu trwania podróży oraz dostosowania infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych.</p> |

| Główne pytanie ewaluacyjne  | Odpowiedź  |
|---|--|
| <p>Czy w wyniku przedsięwzięć finansowanych w zakresie transportu kolejowego zwiększyła się konkurencyjność transportu kolejowego i nastąpił wzrost wykorzystania transportu kolejowego względem transportu indywidualnego?</p> | <p>Analizując dane dotyczące wykorzystania transportu kolejowego można dostrzec wyraźną korelację pomiędzy udzielonym wsparciem a wzrostem ilości pasażerów, co wynika m.in. ze znacznego zwiększenia udziału pasażerów ŁKA w ogólnej puli pasażerów kolei w regionie (z 34,7% w 2019 roku do 48% w 2021 roku), a liczba przewożonych pasażerów za rok 2022 sięgnęła blisko 8,7 mln. Sukcesywnie odnawia się również wskaźnik wykorzystania kolei po zapaści spowodowanej pandemią COVID-19 w 2020 roku. Skuteczność zrealizowanych przez spółkę ŁKA projektów należy ocenić bardzo wysoko, z uwagi na możliwości przewozowe, tj. wysoką ilość i mapę tras, obsługiwanych przez łódzką kolej aglomeracyjną oraz ilość przewiezionych pasażerów taborem zakupionym w ramach projektu. Również badania prowadzone przez ŁKA pokazują wysokie wzrosty odsetka osób rezygnujących z transportu indywidualnego na rzecz transportu kolejowego. Warto odnotować, że ŁKA pełni poważną rolę w dowożeniu pracowników, również świadcząc te usługi własnym taborem.</p> |



| Główne pytanie ewaluacyjne  | Odpowiedź  |
|---|--|
| <p>Czy wybrane formy wsparcia w zakresie III Osi priorytetowej RPO WŁ 2014-2020 umożliwiły osiągnięcie postawionych celów RPO WŁ 2014-2020?</p> | <p>Na podstawie analizy danych zastanych można stwierdzić, że formy wsparcia umożliwiły w dużej części osiągnięcie postawionych celów. Założone cele odpowiadają również potrzebom mieszkańców regionu, choć można zidentyfikować potencjalne luki np. w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowym ze środków unijnych czy zbyt niskim priorytetem w zakresie inwestycji w infrastrukturę rowerową (znikome zainteresowanie beneficjentów]. Patrząc jednak całościowo na wskaźniki efektów, rezultatów oraz wysokie oceny form wsparcia przez beneficjentów, jak i wymierny wzrost ilości użytkowników bezpośrednich inwestycji, dopasowanie form wsparcia do założonych celów należy ocenić pozytywnie.</p> <p>Główne bariery realizacyjne dotyczyły szybkiego wzrostu cen w stosunku do kalkulacji ofertowych oraz pandemii COVID-19.</p> |
| <p>Jaka była efektywność działań podejmowanych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020?</p>   | <p>Nakłady finansowe na całą OPIII wyniosły 3 135 129 082, 44 zł, w tym dofinansowanie unijne sięgnęło kwoty 2 071 334 945, 77 zł, co przekłada się na wsparcie w wysokości 66%. Najniższy poziom wsparcia unijnego obserwuje się w przypadku działania III.3 Transport multimodalny – mniej niż 50%. Najwyższe dofinansowanie ze środków EFRR otrzymało działanie III.2 Drogi – ponad 70% wkładu finansowego. Podejmowane przedsięwzięcia o charakterze infrastrukturalnym cechują się relatywnie długim okresem realizacji i wysokim budżetem. Nieoczekiwaną trudnością wpływającą na efektywność projektów stał się wybuch pandemii COVID-19. Część beneficjentów wnioskowała wówczas o wydłużenie terminu składania oświadczeń o osiągnięciu wartości docelowych wskaźników stąd na obecnym etapie brak jest</p>                         |

| Główne pytanie ewaluacyjne   | Odpowiedź  |
|--|--|
|  | <p>wielu wskaźników informujących o efektywności podjętych działań. Badanie jakościowe wykazało jednak, że choć nakłady finansowe przyniosły częściowy postęp i osiągnięcie pewnych celów, nie są one wystarczające, aby w pełni zaspokoić wszystkie potrzeby zgłaszane w obszarze inwestycji transportowych w regionie. Skala potrzeb w obszarze transportu jest nadal znaczna, co wskazuje na to, że środki finansowe przeznaczone na inwestycje transportowe nie były dostateczne, aby całkowicie zaspokoić rosnące zapotrzebowanie na usprawnienia w tym obszarze. Aby zwiększyć efektywność działań podjętych w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020, a tym samym osiągnąć bardziej zauważalne rezultaty, konieczne byłoby ściśle ukierunkowanie działań na inwestycje transportowe, przy jednoczesnym zwiększeniu środków na ten cel.</p> |
| <p>Czy, a jeśli tak, to w jakim stopniu udzielone wsparcie w ramach poszczególnych działań/poddziałów OPIII RPO WŁ 2014-2020 okazało się trwałe?</p> | <p>W pierwszej kolejności należy podkreślić, że część z projektów zakończyła się w latach 2021-2022 i nie można obecnie w pełni ocenić trwałości wsparcia. Nie ulega wątpliwości, że podjęte inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej i elementów powiązanych (parkingi, ścieżki, chodniki, wiaty, przejścia etc.), budowy terminali, zakup tabor, etc. są trwałe i będą wiele lat służyć użytkownikom bezpośrednim. Cele postawione przez Unię Europejską na lata 2021-2027 w zakresie niskoemisyjności, elektromobilności, uspołnienia infrastruktury transportowej czy zwiększenia wykorzystania komunikacji miejskiej mogą wyłącznie wzmocnić trwałość udzielonego wsparcia.</p>  |

| Główne pytanie ewaluacyjne   | Odpowiedź   |
|--|---|
| <p>Czy i w jakim stopniu wsparcie w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 umożliwiło osiągnięcie postawionych celów oraz założonych wskaźników produktu i rezultatu, jak również – wykorzystanie alokacji?</p> | <p>Blok pytań ewaluacyjnych dotyczących osiągnięcia postawionych celów oraz założonych wskaźników nie posiada bezpośredniego odniesienia w strukturze raportu, ponieważ informacje zawarto w rozdziałach dotyczących rezultatów wsparcia w podziale na poszczególne działania. W ramach działania III.1 (niskoemisyjny transport miejski) spośród 30 podjętych projektów 24 zakończono przed rokiem 2023 a stopień realizacji celów został oceniony bardzo wysoko. Beneficjenci nie wykorzystali wskaźnika <i>Liczba wspartych systemów miejskich wypożyczalni rowerów</i>. W przypadku wskaźników produktu w ramach działania III.1 przeważająca większość oczekiwanych wartości została osiągnięta. Ewentualny brak wartości osiągniętych w przypadku nielicznych wskaźników wynika przede wszystkim z faktu, że dany projekt nie został jeszcze zamknięty bądź nie upłynął czas, w jakim beneficjent jest zobowiązany do dostarczenia wartości wskaźników. W odniesieniu do wskaźnika przewozów pasażerskich na 1 mieszkańca trend wzrostowy utrzymujący się w latach 2014-2019 został zmieniony przez pandemię i obserwowane obecnie spadki oraz trendy dotyczące pracy zdalnej. Sytuacja ta jeszcze przez dłuższy czas będzie odbijać się na wskaźnikach efektywności.</p> <p>Dla działania III.2 (drogi) wskaźnik całkowitej długości przebudowanych lub zmodernizowanych dróg został przekroczony w roku 2022, z kolei zakładany wskaźnik dróg nowych na koniec roku 2022 nie został osiągnięty. Dla działania III.3 (transport multimodalny) wykorzystanie dostępnej przepustowości terminali w latach 2014-2019 systematycznie wzrastało do poziomu ok. 73,0%. Wciąż brakuje wartości rzeczywistych wskaźników rezultatów w ramach ww.</p> |

| Główne pytanie ewaluacyjne   | Odpowiedź  |
|--|--|
|  | <p>projektów. Budowy zostały ukończone w I i IV kwartale 2023 roku. W odniesieniu do działania III.4 (kolej) dane Urzędu Transportu Kolejowego na temat przewozów kolejowych potwierdzają korzystną zmianę w wyniku realizacji inwestycji przewidzianych w Transporcie kolejowym ze środków EFRR na lata 2014-2020. Wśród przewoźników samorządowych największy procentowy wzrost liczby przewiezionych pasażerów względem 2020 roku wykazała Łódzka Kolej Aglomeracyjna.</p> <p>Stożenie realizacji postawionych celów wsparcia oraz założonych wskaźników w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 można uznać za zadowalający. Przekroczenia wskaźników często wynikały z większego zakresu realizacji wsparcia przez beneficjentów, którzy wykorzystali środki efektywniej niż pierwotnie zakładano. Z drugiej strony nieosiągnięcie założonych wskaźników wynikało w głównej mierze z faktu, że w niektórych obszarach, zwłaszcza w transporcie miejskim, występowało duże rozproszenie rodzajów wsparcia. Znaczna ilość dostępnych możliwości wsparcia skutkowała nierównomiernym rozkładem działań - niektóre rodzaje wsparcia były bardziej popularne niż inne. Przełożyło się to na poziom osiągnięcia wskaźników. Należy jednak zaznaczyć, że instytucja zarządzająca nie była w stanie przewidzieć skali zainteresowania danym rodzajem projektów.</p> |
| Czy, a jeśli tak, to w jakim zakresie oraz w jakim stopniu działania zrealizowane w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 były | Działania realizowane w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020 były komplementarne z interwencjami realizowanymi w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w zakresie Osi priorytetowych III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu  |

| Główne pytanie ewaluacyjne   | Odpowiedź   |
|--|---|
| <p>komplementarne ze wsparciem udzielonym w ramach innych Osi priorytetowych RPO WŁ 2014-2020, w ramach POIiŚ oraz ewentualnie z innych źródeł finansowania?</p> | <p>multimodalnego, IV Infrastruktura drogowa dla miast, V Rozwój transportu kolejowego w Polsce, VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach oraz XI REACT-EU: działanie 11.4 Transport miejski. Ponadto z Rządowym Programem wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2023 roku, Krajowym Programem Kolejowym do 2023, Programem Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023 oraz Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych. Co więcej, w perspektywie najbliższych miesięcy/ lat spójność z inwestycjami transportowymi w zakresie OPIII RPO WŁ 2014-2020 przejawia szereg programów rządowych jak również europejski instrument finansowy "Łącząc Europę".</p> |

*Źródło: Opracowanie własne*

## 8. Tabela wniosków i rekomendacji

Tabela 12. Wnioski i rekomendacje

| Lp. | Wniosek  | Rekomendacja   | Obszar tematyczny | Adresat rekomendacji | Sposób wdrożenia  | Termin wdrożenia   | Klasa / podklasa rekomendacji |
|-----|--|--|-------------------|----------------------|---|--------------------|-------------------------------|
| 1.  | Niedobory w zakresie nowoczesnego taboru zero lub niskoemisyjnego w regionie. (s. 31)<br><br>Tempo uruchamiania stacji ładowania stanowi jedną z barier terminowego zakończenia inwestycji, a ich lokalizacja ogranicza dostępność niskoemisyjnego taboru. (s. 81) | Należy dążyć do zeroemisyjności taboru jednak w okresie przejściowym, gdy np. infrastruktura ładowania nie jest wystarczająca, szczególnie w lokalizacjach stanowiących priorytety w zwiększaniu udziału komunikacji miejskiej lub niwelując luki komunikacyjne, warto rozważyć wykorzystanie innego typu pojazdów, również znacznie redukujących emisję CO <sup>2</sup> . | Transport         | IZ FEŁ2027           | W rekomendacjach eksperckich zalecano wykorzystanie pojazdów hybrydowych, jednak w związku z brakiem możliwości ich dofinansowania z Unii Europejskiej należy zachować równowagę i utrzymać tabor tradycyjny lub niskoemisyjny tam gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione. Alternatywą / uzupełnieniem pojazdów elektrycznych, wskazywaną przez Beneficjenta jest rozszerzenie taboru o autobusy wodorowe – należy mieć jednak na uwadze, że jest to inwestycja bardzo kosztochłonna, zarówno zakupowo jak i eksploatacyjnie. | 31 grudnia 2025 r. | Programowa / Operacyjna       |

| Lp. | Wniosek  | Rekomendacja   | Obszar tematyczny | Adresat rekomendacji            | Sposób wdrożenia  | Termin wdrożenia   | Klasa / podklasa rekomendacji |
|-----|--|--|-------------------|---------------------------------|---|--------------------|-------------------------------|
|     |  | Inwestycje w niskoemisyjny transport miejski powinny mieć charakter etapowy, niegwałtowny. |                   |                                 | Każdorazowo decyzję o wyborze taboru należy poprzedzić analizami emisji CO <sup>2</sup> i efektywności (zasięgu).   |                    |                               |
| 2.  | Niewystarczające uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu miejskim (mierzone m.in długością buspasów). (s. 31) . | Zmiana punktacji przyznawanej w zakresie oceny wydzielonego pasa ruchu dla autobusów.      | Transport         | IZ FEŁ2027                      | Dodatkowe punkty w przypadku projektów miejskich powinny być przyznawane za realne dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb transportu publicznego (np. przez budowę buspasów). W tym celu należy podnieść ilość możliwych do otrzymania pkt (np. do 2 pkt) lub wskazać to kryterium jako konieczne do otrzymania dofinansowania (w perspektywie 2014-2020 było to kryterium Kompleksowość projektu) | 31 grudnia 2024 r. | Programowa / Operacyjna       |
| 3.  | Czynniki takie jak bezpośredniość, częstotliwość,  | Należy zwiększyć częstotliwość kursowania, jak również                                     | Transport         | Departament Infrastruktury UMWŁ | Celem poprawy częstotliwości powinno się dążyć do zwiększenia siatki połączeń   | 31 grudnia 2024 r. | Programowa / Operacyjna       |

| Lp. | Wniosek   | Rekomendacja   | Obszar tematyczny | Adresat rekomendacji | Sposób wdrożenia   | Termin wdrożenia   | Klasa / podklasa rekomendacji |
|-----|---|--|-------------------|----------------------|--|--------------------|-------------------------------|
|     | dostępność i dostosowanie kolei są gorzej oceniane przez pasażerów. (s. 43)   | kontynuować modernizację i rozbudowę infrastruktury kolejowej.   |                   |                      | i realizacji projektów infrastrukturalnych pozwalających na poprawę bezpośredniości, dostępności i dostosowania np. poprzez budowę nowych linii i przystanków kolejowych.  |                    |                               |
| 4.  | Pomimo efektywnych form wsparcia jakość dróg, komfort i bezpieczeństwo nadal wymagają stałego podnoszenia standardów. (s. 49, 73) | Zaleca się premiowanie projektów, które będą szczególnie oddziaływać na zwiększenie bezpieczeństwa w regionie i tym samym na uspojnienie sieci infrastruktury. | Transport         | IZ FEŁ2027           | Należy projektować bezkolizyjne przejazdy drogowe, szczególnie przy dojazdach do stacji lub centrów przesiadkowych, aby zwiększyć komfort podróżowania i zmniejszyć zatłoczenie pojazdów w newralgicznych punktach miast.<br>W szczególności dogodne skomunikowanie transportu drogowego z koleją.<br>Należy w większym stopniu premiować projekty przewidujące monitorowanie płynności ruchu w czasie | 30 czerwca 2025 r. | Programowa / Operacyjna       |



| Lp. | Wniosek  | Rekomendacja   | Obszar tematyczny              | Adresat rekomendacji                             | Sposób wdrożenia   | Termin wdrożenia   | Klasa / podklasa rekomendacji |
|-----|--|--|--------------------------------|--|--|--------------------|-------------------------------|
|     |  |  |                                |  | rzeczywistym na zmodernizowanych odcinkach np. z wykorzystaniem narzędzi opartych o pomiary systemów ITS.  |                    |                               |
| 5.  | Wsparcie w ramach OPIII: Transport skierowano głównie do obszarów wysoko zurbanizowanych oraz znajdujących się w sąsiedztwie już istniejących sieci transportowych. Widoczna jest luka pod kątem trafności zaprojektowanej interwencji – zaplanowane działania nie uwzględniły potrzeb | Rekomenduje się większy nacisk na budowę i rozwój regionalnej sieci transportowej pomiędzy gminami, zapewniającej wysoką jakość podróży przy akceptowalnym poziomie kosztów transportu, uprawniającą do szeregu ulg itp., przewożąc mieszkańców mniejszych miejscowości do miast. Należy rozwijać i integrować, a nie likwidować linie | Transport, włączenie społeczne | IZ FEŁ2027<br>Departament Infrastruktury<br>UMWŁ | Przywrócenie lub połączenie nowymi liniami komunikacji zbiorowej (np. przy wykorzystaniu ŁKA, która także dysponuje niskoemisyjnym taborem) mniejszych miejscowości z centrami przesiadkowymi, a tych z centrum miasta. Linie te, zgodnie z modelem szkieletu kolejowego, powinny doprowadzać potoki pasażerskie do najbliższych węzłów kolejowych. Dotyczy to m.in. powiatu łódzkiego wschodniego, południowej, południowo-zachodniej i północno-wschodniej części województwa, | 31 grudnia 2025 r. | Programowa / Operacyjna       |

| Lp. | Wniosek  | Rekomendacja   | Obszar tematyczny | Adresat rekomendacji | Sposób wdrożenia   | Termin wdrożenia | Klasa / podklasa rekomendacji |
|-----|--|--|-------------------|----------------------|--|------------------|-------------------------------|
|     | <p>mieszkańców gmin oddalonych od ośrodków miejskich w zakresie dostępności transportowej realizowanej liniami autobusowymi. (s. 41-42, 51)</p> <p>Usługi transportowe świadczą indywidualnie głównie prywatni przewoźnicy. Brak partycypacji samorządu obniża efektywność inwestycji. (s. 41)</p> | <p>komunikacyjne. Kluczowe w tym zakresie jest również zachowanie „transportowego ciągu ekologicznego”, tak aby na jak największym odcinku podróży pasażerowie rezygnowali z transportu indywidualnego na rzecz transportu niskoemisyjnego.</p> <p>Rekomendowane działania nie były możliwe do realizacji poza instrumentem ZIT. Pożądane jest dopuszczenie wsparcia dla rozwoju zrównoważonego transportu publicznego</p> |                   |                      | <p>tras Pabianice – Widzew, Zgierz – Widzew, ruchu od strony Kolutek. W tym celu rekomenduje się wprowadzenie dodatkowego kryterium punktowego – „Preferowanej lokalizacji inwestycji”.</p> <p>W ramach walki z wykluczeniem transportowym można rozważyć usługę transportu na żądanie, która jest realizowana w innych województwach. Działania w tym zakresie należy jednak poprzedzić szczegółowymi analizami grupy docelowej adresatów inwestycji oraz komplementarnych możliwości finansowania (element polityki społecznej).</p> |                  |                               |

| Lp. | Wniosek  | Rekomendacja   | Obszar tematyczny | Adresat rekomendacji            | Sposób wdrożenia   | Termin wdrożenia   | Klasa / podklasa rekomendacji |
|-----|--|--|-------------------|---------------------------------|--|--------------------|-------------------------------|
|     |  | łąącego miasta i ich obszary funkcjonalne również dla wspólnych projektów realizowanych przy udziale gmin spoza ZIT. |                   |                                 |  |                    |                               |
| 6.  | Nieznaczne tempo wzrostu długości linii kolejowych. (s. 65-66, 73) | Opracowanie analizy możliwości połączenia mniejszych miejscowości z obszarem Aglomeracji Łódzkiej.                   | Transport         | Departament Infrastruktury UMWŁ | Należy wyznaczyć strategiczne inwestycje kolejowe w zakresie przewozu mieszkańców z obszarów o niskim stopniu skomunikowania z Aglomeracją Łódzką. Wyznaczenie stacji z możliwością doprowadzenia torowisk lub skorzystania z istniejących trakcji, zapewnienie dojazdu komunikacją zbiorową do stacji, jak również przygotowanie infrastruktury P&R, B&R. Dotyczy przede wszystkim lokalizacji: Bełchatów, Działoszyn, Poddębice, Szadek, a w dalszej kolejności 17 miast | 31 grudnia 2024 r. | Programowa / Operacyjna       |

| Lp. | Wniosek  | Rekomendacja   | Obszar tematyczny | Adresat rekomendacji                             | Sposób wdrożenia  | Termin wdrożenia   | Klasa / podklasa rekomendacji |
|-----|--|--|-------------------|--|---|--------------------|-------------------------------|
|     |  |  |                   |  | nieposiadających dostępu do linii kolejowych.   |                    |                               |
| 7.  | Marginalizacja projektów z zakresu transportu rowerowego, zarówno dotyczącego wypożyczalni rowerów jak również budowy i rozbudowy infrastruktury rowerowej. (s. 30, 32-33) | <p>W ramach przewidzianego wsparcia transport rowerowy stanowił znikomy procent inwestycji lub efekty w tym zakresie miały charakter nieplanowany.</p> <p>Transport rowerowy stanowi wsparcie dla transportu niskoemisyjnego, zapewniając dojazd z/do węzłów przesiadkowych lub stanowi alternatywę transportową dla obszarów wykluczonych komunikacyjnie.</p> | Transport         | IZ FEŁ2027<br>Departament Infrastruktury<br>UMWŁ | <p>Podejmowane inwestycje drogowe należy wiązać z rozbudową sieci infrastruktury pieszej i rowerowej, tak aby był to jeden z celów szczegółowych. Należy premiować dodatkową punktacją projekty kompleksowe, uwzględniające powyższe aspekty.</p> <p>Należy położyć większy nacisk na wsparcie systemów miejskich wypożyczalni rowerów m.in. poprzez ponowne rozważenie możliwości pełnej integracji rowerów wojewódzkich i miejskich w Łodzi (obecna Umowa na świadczenie usług obowiązuje do 2024 r.). Konieczna jest również większa promocja Systemu Rowerowe</p> | 31 grudnia 2025 r. | Programowa / Operacyjna       |

| Lp. | Wniosek | Rekomendacja | Obszar tematyczny | Adresat rekomendacji | Sposób wdrożenia                                       | Termin wdrożenia | Klasa / podklasa rekomendacji |
|-----|---------|--------------|-------------------|----------------------|--|------------------|-------------------------------|
|     |         |              |                   |                      | Łóżkie w gminach o niskiej ilości rocznych wypożyczeń. |                  |                               |

Źródło: Opracowanie własne

## Załącznik – wyniki analizy case study

Do analizy case study wytypowano projekty realizowane w ramach działania III.1 oraz III.2 osi III – Transport. Pod uwagę brano m.in. zróżnicowanie tematyczne projektów. W ramach studium przypadku badaniem objęta została dokumentacja projektowa. Wykorzystano również wywiady telefoniczne z beneficjentami oraz z osobami korzystającymi z efektów projektów (8 wywiadów na projekt). Wyniki analizy przedstawiono w poniższych tabelach.

| <b>Studium przypadku</b>   |   |
|--|---|
| <b>Budowa obwodnicy miejscowości Kurzeszyn w ciągu drogi wojewódzkiej nr 707</b> |   |
| <b>Nazwa beneficjenta</b>  | Województwo Łódzkie   |
| <b>Działanie/<br/>Poddziałanie</b>   | Działanie III.2 Drogi<br>Poddziałanie III.2.1 Drogi wojewódzkie   |
| <b>Okres realizacji</b>  | 12.06.2018-31.12.2020   |
| <b>Wartość projektu</b>  | 34 633 068,46   |
| <b>Dofinansowanie z UE</b>   | 30 399 906,52   |
| <b>Źródła finansowania</b>   | 1. Współfinansowanie EFRR<br>2. Współfinansowanie krajowe z budżetu państwa<br>3. Budżet jednostki samorządu terytorialnego   |
| <b>Cele projektu</b>   | Poprawa stanu technicznego i bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 707, dostosowanie nośności drogi do wymagań obowiązujących przepisów oraz poprawa warunków ekologicznych.   |
| <b>Krótki opis projektu</b>  | Projekt realizowany był w wyniku potrzeby zwiększenia dostępności transportowej województwa łódzkiego w ruchu drogowym. Zakres inwestycji obejmował: budowę drogi wojewódzkiej, rozbudowę i budowę skrzyżowań, rozbudowę zarówno drogi gminnej, jak i drogi powiatowej, budowę chodników, rozbiórkę i budowę zjazdów, budowę i przebudowę zatok autobusowych, budowę dróg dojazdowych, budowa kanalizacji deszczowej, rowów, budowa oświetlenia, przebudowę sieci elektroenergetycznych, technicznych, wodociągowych, budowę zatok do kontroli pojazdów oraz przeniesienie pomnika. |
| <b>Efekty projektu</b>   | Najważniejsze efekty osiągnięte dzięki realizacji projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• wybudowanie obwodnicy;</li> <li>• powstanie 13 obiektów inżynierskich;</li> <li>• przepustowość na obwodnicy;</li> <li>• kompleksowa przebudowa wraz z pełnym oznakowaniem pionowym;</li> <li>• udogodnienia tj. obniżone krawężniki przy przejściach dla pieszych, udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, oświetlenia;</li> </ul>   |

### Studium przypadku

#### Budowa obwodnicy miejscowości Kurzeszyn w ciągu drogi wojewódzkiej nr 707

- możliwość szeroko pojętych działań do realizacji dzięki dostępowi do lepszej drogi;
- wyprowadzenie ruchu ciężkiego z miejscowości, które spowodowało poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu i mieszkańców;
- poprawa komfortu życia mieszkańców.



Źródło: <https://erw24.net/>

#### Wskaźniki projektu

| Wskaźnik produktu  |                  |                    |
|--|------------------|--------------------|
| Nazwa wskaźnika  | Wartość docelowa | Wartość osiągnięta |
| Długość wybudowanych dróg wojewódzkich                               | 2,79             | 2,79               |
| Liczba wybudowanych obwodnic   | 1,00             | 1,00               |
| Liczba wybudowanych/ przebudowanych drogowych obiektów inżynierskich | 13,00            | 13,00              |

#### Czynniki wpływające na skuteczność realizacji projektu

- Jakość współpracy na linii Instytucja Zarządzająca – beneficjent;
- Wysokość kwoty dofinansowania;
- Dobrze sporządzony plan i harmonogram projektu;
- Właściwe zdefiniowanie celów i produktów projektu (względem istniejących potrzeb).

#### Społeczny odbiór projektu

O zasadności realizacji projektu mogą świadczyć skargi mieszkańców związane z problemem uciążliwego ruchu. Z badania wynika ponadto, że stan techniczny drogi wymagał przeprowadzenia modernizacji. Odbiór społeczny projektu jest bardzo pozytywny. Zdaniem mieszkańców realizacja projektu była zasadna. Projekt przyczynił się do poprawy bezpieczeństwa na drogach. Dzięki niemu zarówno piesi,

### Studium przypadku

#### Budowa obwodnicy miejscowości Kurzeszyn w ciągu drogi wojewódzkiej nr 707

jak i rowerzyści mogą poczuć się o wiele bezpieczniej i bardziej komfortowo. Obwodnica znacznie usprawniła transport drogowy.

Zdaniem odbiorców projektu kluczowe efekty realizacji projektu:

- szybki i wygodny dojazd do pracy;
- większy spokój na terenach wiejskich;
- zmniejszenie ruchu samochodowego;
- poprawa bezpieczeństwa;
- czystsze powietrze dzięki mniejszej ilości spalin.

W ocenie odbiorców projekt miał duży wpływ na poprawę jakości życia mieszkańców (5,0), jak również stworzenie spójnego systemu drogowego (4,0) i poprawę dostępności transportowej (4,0).

| Aspekt   | Średnia ocen w skali 1-5 |
|--|--------------------------|
| Stworzenie spójnego systemu drogowego                        | 4,0                      |
| Poprawa dostępności transportowej                            | 4,0                      |
| Poprawa jakości życia mieszkańców                            | 5,0                      |
| Zwiększenie konkurencyjności gospodarki                      | 3,4                      |
| Przyciąganie nowych inwestycji                               | 3,1                      |
| Zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców | 3,5                      |
| Poprawa dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych | 3,8                      |
| Zwiększenie atrakcyjności turystycznej                       | 2,6                      |

Drogą wojewódzką nr 707 odbywa się intensywny ruch samochodowy, również samochodów ciężarowych. Obwodnica była w tym miejscu bardzo potrzebna, by zapewnić mieszkańcom przede wszystkim bezpieczeństwo. W tym celu zastosowano m.in. trzy ronda. Droga jest dobrze skomunikowana z okolicznymi miejscowościami, powstały też drogi serwisowe wzdłuż trasy. Inwestycja ma znaczenie nie dla przedsiębiorstw transportowych - nie tylko dla lokalnych, ale także tych, które korzystają z dróg wojewódzkich na terenie województwa łódzkiego.

Unikalność projektu wynika z kompleksowego podejścia do poprawy infrastruktury drogowej, które skupiało się na zwiększeniu dostępności transportowej, bezpieczeństwie ruchu, a także aspektach ekologicznych. Projekt zakładał poprawę warunków technicznych, przepustowości i bezpieczeństwa ruchu dla różnych kategorii użytkowników, w tym m.in. mieszkańców Kurzeszyna, przewoźników, kierowców zawodowych, przedsiębiorców i turystów korzystających z drogi wojewódzkiej DW 707. Zakres inwestycji obejmował nie tylko budowę nowej drogi wojewódzkiej i rozbudowę skrzyżowań, ale także inne kluczowe elementy infrastrukturalne, takie jak chodniki, zjazdy,



| <b>Studium przypadku</b>   |   |
|--|---|
| <b>Budowa obwodnicy miejscowości Kurzeszyn w ciągu drogi wojewódzkiej nr 707</b> |   |
|  | zatoki autobusowe, kanalizacja deszczowa, oświetlenie drogowe czy sieci energetyczne.   |
| <b>Trwałość projektu</b>   | <p>Projekt jest własnością Województwa Łódzkiego, a jego zarządcą Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi, w którego zakresie jest finansowanie utrzymania drogi. Z uwagi na specyfikę projektu, jak również typ beneficjenta, zakłada się, że jego efekty będą trwałe.</p> <p>Z badania odbiorców projektów wynika, że trwałym efektem projektu jest przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa mieszkańców (zmniejszenie liczby wypadków) oraz wyprowadzenie transportu ciężkiego z Kurzeszyna. Dzięki inwestycji mieszkańcy szybciej i bezpiecznie mogą dotrzeć do punktu docelowego, mają zapewniony spokój oraz większą dostępność transportową.</p> |

| <b>Studium przypadku</b>  |   |
|---|---|
| <b>Budowa budynku użyteczności publicznej na potrzeby węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą techniczną w Bełchatowie</b> |   |
| <b>Nazwa beneficjenta</b>   | Województwo Łódzkie – miasto Bełchatów, użytkownicy publicznego transportu zbiorowego   |
| <b>Działanie/ Poddziałanie</b>  | Działanie III.1 Niskoemisyjny transport miejski<br>Poddziałanie III.1.2 Niskoemisyjny transport miejski   |
| <b>Okres realizacji</b>   | 21.02.2019-30.11.2021   |
| <b>Wartość projektu</b>   | 7 072 377,01  |
| <b>Dofinansowanie z UE</b>  | 4 782 780,20  |
| <b>Źródła finansowania</b>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Współfinansowanie EFRR</li> <li>2. Współfinansowanie krajowe z budżetu państwa</li> <li>3. Budżet jednostki samorządu terytorialnego</li> </ol>   |
| <b>Cele projektu</b>  | <p>Cel główny: zwiększenie wykorzystania transportu publicznego na terenie miasta Bełchatów.</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach;</li> <li>▪ promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej;</li> <li>▪ zwiększenie dostępności infrastruktury transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych;</li> <li>▪ podniesienie dostępności miasta dla przyjezdnych.</li> </ul> |
| <b>Krótki opis projektu</b>   | <p>Działania realizowane w ramach projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ budowa budynku węzła wraz z wiatą;</li> <li>▪ budowa parkingu z przeznaczeniem na P&amp;R;</li> <li>▪ przebudowa parkingu z przeznaczeniem na P&amp;R;</li> <li>▪ remont istniejących nawierzchni dróg;</li> <li>▪ budowa ciągów komunikacyjnych służących wyłącznie pojazdom komunikacji zbiorowej;</li> <li>▪ budowa ścieżki rowerowej;</li> </ul>   |

**Studium przypadku**  
**Budowa budynku użyteczności publicznej na potrzeby węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą techniczną w Bełchatowie**

- budowa i remont chodników;
- zakup i montaż stojaków rowerowych, ładowarki dla autobusów elektrycznych;
- zakup i montaż 3 parkometrów;
- dostawa i montaż 2 tablic informacji pasażerskiej.

**Efekty projektu**

- Najważniejsze efekty osiągnięte dzięki realizacji projektu:
- zwiększenie liczby uczestników transportu zbiorowego;
  - zwiększone wykorzystanie transportu miejskiego;
  - obecnie prowadzone są prace związane z przedłużeniem jednej linii autobusowej do strefy inwestycyjnej, co umożliwił węzeł przesiadkowy.



Źródło: <https://lodz.tvp.pl>

**Wskaźniki projektu**

| <b>Wskaźnik produktu</b>  |                         |                           |
|---|-------------------------|---------------------------|
| <b>Nazwa wskaźnika</b>  | <b>Wartość docelowa</b> | <b>Wartość osiągnięta</b> |
| Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”  | 2,00                    | 2,00                      |
| Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”                            | 98,00                   | 98,00                     |
| Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” | 7,00                    | 7,00                      |
| Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”  | 1,00                    | 1,00                      |
| Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”                             | 20,00                   | 20,00                     |

| <b>Studium przypadku</b>  |  |                         |                           |
|---|--|-------------------------|---------------------------|
| <b>Budowa budynku użyteczności publicznej na potrzeby węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą techniczną w Bełchatowie</b> |  |                         |                           |
|   | Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych   | 1,00                    | 1,00                      |
|   | Długość wspartej infrastruktury rowerowej  | 0,05                    | 0,05                      |
|   | <b>Wskaźniki rezultatu bezpośredniego</b>  |                         |                           |
|   | <b>Nazwa wskaźnika</b>   | <b>Wartość docelowa</b> | <b>Wartość osiągnięta</b> |
|   | Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”   | 77 380,00               | 0,00                      |
|   | Liczba przewożonych pasażerów środkami transportu zbiorowego   | 26 850,00               | 1 048 144,00              |
| <b>Czynniki wpływające na skuteczność realizacji projektu</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zaangażowanie zespołu realizującego projekt;</li> <li>▪ odpowiednia wiedza i umiejętności zespołu realizującego projekt;</li> <li>▪ właściwy podział zadań i obowiązków zespołu realizującego projekt;</li> <li>▪ długość czasu przeznaczanego na wdrożenie inwestycji;</li> <li>▪ jakość współpracy na linii Instytucja Zarządzająca – beneficjent;</li> <li>▪ wysokość kwoty dofinansowania;</li> <li>▪ dobrze sporządzony plan i harmonogram projektu;</li> <li>▪ prowadzenie konsultacji społecznych;</li> <li>▪ doświadczenie w realizacji podobnych projektów.</li> </ul>   |                         |                           |
| <b>Społeczny odbiór projektu</b>  | <p>Mieszkańcy mieli możliwość wypełnienia ankiety, wskazując miejsce, w którym ma powstać węzeł. Większość mieszkańców wskazywała na lokalizację przy szpitalu. Wiedza na temat preferencji przyszłych użytkowników węzła przesiadkowego pozwoliła na dokładne zaplanowanie inwestycji. Z badania wynika, że inwestycja zapewniła nową jakość transportu publicznego. Poprzez możliwość swobodnej zmiany środka indywidualnego na środek publiczny mieszkańcy mogą częściej i wygodniej korzystać z komunikacji zbiorowej. Z badania wynika, że projekt odpowiada na potrzeby mieszkańców miasta. Ich zdaniem realizacja projektu była zasadna, gdyż pozwoliła na zwiększenie mobilności mieszkańców. Na uwagę zasługuje fakt, że wszystkie linie autobusowe spotykają się przy szpitalu, co dla wielu mieszkańców jest dużym udogodnieniem. Miasto może pochwalić się nowoczesnym budynkiem oraz infrastrukturą techniczną, dzięki którym mieszkańcy mają łatwiejszy dostęp do szpitala i przychodni specjalistycznej.</p> <p>W opinii odbiorców projektu kluczowe efekty realizacji projektu to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• możliwość pozostawienia samochodu na parkingu i poruszania się po mieście darmową komunikacją miejską;</li> <li>• poruszanie się komunikacją miejską jest znacznie tańsze niż korzystanie z własnego środka transportu;</li> </ul> |                         |                           |

### Studium przypadku

#### Budowa budynku użyteczności publicznej na potrzeby węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą techniczną w Bełchatowie

- większa dostępność komunikacyjna dla mieszkańców;
- dobre oznakowanie dworca, czytelność rozkładów jazdy.

W ocenie odbiorców projekt miał największy wpływ na zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych (4,8), zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego (4,5), wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej (4,5) oraz poprawę jakości życia mieszkańców (4,5).

| Aspekt  | Średnia ocen w skali 1-5 |
|---|--------------------------|
| Zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych                              | 4,8                      |
| Zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego | 4,5                      |
| Wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej                       | 4,5                      |
| Poprawa jakości życia mieszkańców   | 4,5                      |
| Zwiększenie konkurencyjności gospodarki   | 3,5                      |
| Przyciąganie nowych inwestycji  | 2,9                      |
| Zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców                          | 4,1                      |
| Poprawa dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych                          | 3,6                      |
| Zwiększenie atrakcyjności turystycznej  | 1,6                      |


#### Unikalność projektu

Bełchatów nie ma dworca od 2014 roku, dlatego też budowa węzła przesiadkowego była jedną z najbardziej oczekiwanych miejskich inwestycji. Infrastruktura przesiadkowa była słabo rozwinięta oraz można było zauważyć brak systemów intermodalnych (np. węzły przesiadkowe). Istotne było także ułatwienie dostępu rowerowego do komunikacji publicznej, w tym do zintegrowanej infrastruktury przesiadkowej. To, co wyróżnia projekt, to m.in. stworzona w ramach projektu ścieżka rowerowa, która stała się częścią węzła przesiadkowego całego miasta. Ułatwia ona dojazd do punktu przesiadkowego, skąd można ruszyć w dalszą trasę i zwiedzić atrakcje znajdujące się na terenie Bełchatowa i regionu.

Na uwagę zasługuje również fakt, że obiekt jest zlokalizowany w najlepszym możliwym miejscu. Z węzła przesiadkowego korzystają będą nie tylko lokalni przewoźnicy - jednym z założeń projektu było bowiem to, by ten ruch sprowadzić do ruchu ogólnopolskiego, w ramach największych tras krajowych. Lokalizacja węzła przesiadkowego wybrana została zatem nieprzypadkowo.

| <b>Studium przypadku</b><br><b>Budowa budynku użyteczności publicznej na potrzeby węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą techniczną w Bełchatowie</b> |   |
|---|---|
|   | <p>Przemawiały za nią chociażby bliskość lecznicy, szkół ponadgimnazjalnych, oraz fakt, że zatrzymują się tam wszystkie autobusy obsługiwane przez MZK oraz innych przewoźników. Lokalizacja ta gwarantuje najszybszą i najkrótszą drogę do zjazdu z obwodnicy północnej.</p> <p>Projekt jest unikalny z uwagi na kompleksowe podejście do rozwiązywania problemów związanych z niewystarczającym zintegrowaniem różnych środków transportu miejskiego. Takich rozwiązań – kompleksowych, wielopoziomowych potrzebują miasta.</p> |
| <b>Trwałość projektu</b>  | <p>Z uwagi na specyfikę projektu, jak również typ beneficjenta, zakłada się, że jego efekty będą trwałe. Zarówno struktura organizacyjna podmiotu, jak i podział pracy pozwolił na skuteczne zrealizowanie inwestycji. Charakteryzuje ją trwałość efektów - przez wiele lat będzie służyła mieszkańcom. Do najbardziej trwałych efektów projektu odbiorcy zaliczyli lepszą jakość powietrza oraz zwiększenie liczby osób korzystających z transportu zbiorowego.</p>  |

| <b>Studium przypadku</b><br><b>Poprawa jakości, funkcjonowania i rozwój oferty systemu transportowego na terenie Gminy Miasto Zgierz</b> |  |
|--|--|
| <b>Nazwa beneficjenta</b>  | Województwo Łódzkie – Gmina Miasto Zgierz  |
| <b>Działanie/Poddziałanie</b>  | Działanie III.1 Niskoemisyjny Transport miejski<br>Poddziałanie III.1.1. Niskoemisyjny Transport miejski - ZIT   |
| <b>Okres realizacji</b>  | 28.09.2018-31.12.2022  |
| <b>Wartość projektu</b>  | 24 631 345,73  |
| <b>Dofinansowanie z UE</b>   | 18 001 271,95  |
| <b>Źródła finansowania</b>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Współfinansowanie EFRR</li> <li>2. Współfinansowanie krajowe z budżetu państwa</li> <li>3. Budżet jednostki samorządu terytorialnego</li> </ol>  |
| <b>Cele projektu</b>   | <p>Zwiększenie wykorzystywania transportu publicznego oraz wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Cele pośrednie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stworzenie zintegrowanego, efektywnego i proekologicznego systemu transportu miejskiego na terenie miasta Zgierza;</li> <li>• stworzenie warunków rozwoju efektywnych systemów przewozowych.</li> </ul> <p>Cele ostateczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;</li> <li>• wzrost atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego i zwiększenie popytu;</li> <li>• integracja publicznego transportu zbiorowego;</li> </ul> |

|                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa bezpieczeństwa na drodze;</li> <li>• poprawa wizerunku miasta w oczach mieszkańców.</li> </ul>  |                           |  |  |                        |                         |                           |  |  |  |
|-----------------------------|--|---------------------------|--|--|------------------------|-------------------------|---------------------------|--|--|--|
| <b>Krótki opis projektu</b> | <p>Przedmiotem projektu było kompleksowe przedsięwzięcie infrastrukturalne przyczyniające się do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego, a także osiągnięcie niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności na terenie Gminy Miasto Zgierz. Projekt obejmował przebudowę trasy tramwajowej (wraz z systemem informacji pasażerskiej, priorytetowaniem tramwaju, przebudową przystanków), a także budowę 5 szt. obiektów „bike&amp;ride” na 50 miejsc postojowych. W ramach projektu wybudowano 3 szt. obiektów „parkuj&amp;jedź” z łącznie 53 miejscami postojowymi w tym 3 przeznaczone dla osób niepełnosprawnych. Elementem uzupełniającym w ramach projektu była budowa drogi dla rowerów – 0,63 km. Zakres projektu obejmował m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prace przygotowawcze;</li> <li>2. Roboty budowlane;</li> <li>3. Koszty pośrednie (nadzór inwestorski, zarządzanie projektem; promocja projektu).</li> </ol> |                           |  |  |                        |                         |                           |  |  |  |
| <b>Efekty projektu</b>      | <p>Najważniejsze efekty osiągnięte dzięki realizacji projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ograniczenie emisji spalin;</li> <li>• poprawa punktualności komunikacji miejskiej;</li> <li>• rosnące zainteresowanie tramwajami;</li> <li>• wzrost mobilności mieszkańców;</li> <li>• sprawne i wygodne przemieszczanie się pomiędzy Zgierzem a Łodzią;</li> <li>• umożliwienie mieszkańcom dojazdu na parking i zmianę środka transportu na tramwaj dzięki strefie park&amp;ride.</li> </ul>  <p>Źródło: <a href="https://wspolnota.org.pl/">https://wspolnota.org.pl/</a></p>  |                           |  |  |                        |                         |                           |  |  |  |
| <b>Wskaźniki projektu</b>   | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3" data-bbox="544 1912 1367 1951"><b>Wskaźnik produktu</b></th> </tr> <tr> <th data-bbox="544 1951 979 2031"><b>Nazwa wskaźnika</b></th> <th data-bbox="979 1951 1166 2031"><b>Wartość docelowa</b></th> <th data-bbox="1166 1951 1367 2031"><b>Wartość osiągnięta</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="544 1951 979 2031"> </td> <td data-bbox="979 1951 1166 2031"> </td> <td data-bbox="1166 1951 1367 2031"> </td> </tr> </tbody> </table>   | <b>Wskaźnik produktu</b>  |  |  | <b>Nazwa wskaźnika</b> | <b>Wartość docelowa</b> | <b>Wartość osiągnięta</b> |  |  |  |
| <b>Wskaźnik produktu</b>    |  |                           |  |  |                        |                         |                           |  |  |  |
| <b>Nazwa wskaźnika</b>      | <b>Wartość docelowa</b>  | <b>Wartość osiągnięta</b> |  |  |                        |                         |                           |  |  |  |
|                             |  |                           |  |  |                        |                         |                           |  |  |  |

|  |   |                         |                           |
|--|---|-------------------------|---------------------------|
|  | Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra (CI 15)  | 1,90                    | 1,90                      |
|  | Liczba wybudowanych obiektów „bike&ride”  | 5,00                    | 5,00                      |
|  | Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „bike&ride”   | 50,00                   | 50,00                     |
|  | Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”  | 3,00                    | 3,00                      |
|  | Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”  | 50,00                   | 50,00                     |
|  | Liczba miejsc postojowych dla osób Niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”   | 3,00                    | 4,00                      |
|  | Długość wspartej infrastruktury rowerowej   | 0,63                    | 0,66                      |
|  | <b>Wskaźniki rezultatu bezpośredniego</b>   |                         |                           |
|  | <b>Nazwa wskaźnika</b>  | <b>Wartość docelowa</b> | <b>Wartość osiągnięta</b> |
|  | Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej   | 5 475,00                | 0,00                      |
| Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” | 36 500,00   | 0,00                    |                           |
| Liczba przewożonych pasażerów środkami publicznego transportu zbiorowego                     | 4 042,00  | 0,00                    |                           |
| <b>Czynniki wpływające na skuteczność realizacji projektu</b>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• zaangażowanie zespołu realizującego projekt;</li> <li>• odpowiednia wiedza i umiejętności zespołu realizującego projekt;</li> <li>• właściwy podział zadań i obowiązków zespołu realizującego projekt;</li> <li>• długość czasu przeznaczanego na wdrożenie inwestycji;</li> <li>• jakość współpracy na linii Instytucja Zarządzająca – beneficjent;</li> <li>• wysokość kwoty dofinansowania;</li> <li>• dobrze sporządzony plan i harmonogram projektu;</li> </ul> |                         |                           |

|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• właściwe zdefiniowanie celów i produktów projektu (względem istniejących potrzeb);</li> <li>• prowadzenie konsultacji społecznych;</li> <li>• doświadczenie w realizacji podobnych projektów.</li> </ul>   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |
|---|---|--------|--------------------------|--|-----|---|-----|---|-----|-----------------------------------|-----|
| <p><b>Społeczny odbiór projektu</b></p>   | <p>Zamieszczane przez mieszkańców liczne komentarze w mediach społecznościowych oraz głosy na sesjach rady miejskiej świadczą o zasadności realizacji projektu.</p> <p>W momencie, kiedy zawieszono linie tramwajowe, władarze miasta spotykali się ze skargami i protestami ze strony mieszkańców.</p> <p>Projekt świadczy o pro-ekologicznym oraz innowacyjnym myśleniu o transporcie miejskim. Zdaniem bezpośrednich odbiorców projektu jego realizacja była zasadna. Tramwaj w Zgierzu jest postrzegany jako pewnego rodzaju tradycja, a tym samym projekt został pozytywnie przyjęty przez mieszkańców miasta. Dostrzeżono, że tramwaj pomieści więcej pasażerów aniżeli autobus, co jest jego niewątpliwą zaletą. Lepsza jakość powietrza oraz wygoda podróżowania jest jednym z elementów zachęty mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej.</p> <p>W opinii odbiorców kluczowe efekty realizacji projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;</li> <li>• wzrost zainteresowania mieszkańców korzystaniem z publicznego transportu zbiorowego;</li> <li>• możliwość szybszego przemieszczania się, możliwość ominięcia korków;</li> <li>• integracja publicznego transportu zbiorowego.</li> </ul> <p>W ocenie odbiorców projekt miał duży wpływ na zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego (4,8), zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego (4,6) oraz poprawę dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych (4,5).</p> <table border="1" data-bbox="544 1619 1367 2009"> <thead> <tr> <th data-bbox="544 1619 1129 1697">Aspekt</th> <th data-bbox="1129 1619 1367 1697">Średnia ocen w skali 1-5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="544 1697 1129 1776">Zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych</td> <td data-bbox="1129 1697 1367 1776">4,4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="544 1776 1129 1895">Zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego</td> <td data-bbox="1129 1776 1367 1895">4,8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="544 1895 1129 1973">Wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej</td> <td data-bbox="1129 1895 1367 1973">4,6</td> </tr> <tr> <td data-bbox="544 1973 1129 2009">Poprawa jakości życia mieszkańców</td> <td data-bbox="1129 1973 1367 2009">4,4</td> </tr> </tbody> </table> | Aspekt | Średnia ocen w skali 1-5 | Zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych | 4,4 | Zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego | 4,8 | Wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej | 4,6 | Poprawa jakości życia mieszkańców | 4,4 |
| Aspekt  | Średnia ocen w skali 1-5  |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |
| Zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych                              | 4,4   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |
| Zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego | 4,8   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |
| Wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej                       | 4,6   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |
| Poprawa jakości życia mieszkańców   | 4,4   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |



|                            |  |     |
|----------------------------|--|-----|
|                            | Zwiększenie konkurencyjności gospodarki  | 3,3 |
|                            | Przyciąganie nowych inwestycji   | 3,1 |
|                            | Zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców   | 4,1 |
|                            | Poprawa dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych   | 4,5 |
|                            | Zwiększenie atrakcyjności turystycznej   | 2,4 |
| <b>Unikalność projektu</b> | <p>Powrót tramwaju na trasę pomiędzy Zgierzem a Łodzią rozwiązał jeden z najważniejszych problemów zgierzan dojeżdżających do Łodzi – konieczność dodatkowej przesiadki. Zgierzanie chwalą sobie w komunikacji tramwajowej również fakt, że tramwaje nie stoją w korkach, których nie brakuje na drodze krajowej nr 91 łączącej Zgierz z Łodzią.</p> <p>Na uwagę zasługuje fakt, że jako element uzupełniający zbudowano ścieżki rowerowe, które przyczyniły się zarówno do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców gminy, jak i do zwiększenia ich aktywności fizycznej.</p> <p>Parkingi dla rowerów i samochodów znajdują się przy obiektach Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, w sąsiedztwie ul. Lipowej oraz przy ul. Łódzkiej. Stacje parkingowe celowo rozlokowane są w pobliżu linii tramwajowej Łódź – Zgierz. System parkingów Bike&amp;Ride został zbudowany z całym niezbędnym wyposażeniem (zadaszone wiaty ze stojakami dla jednośladów oraz stacje naprawcze, biletomaty).</p> <p>Projekt miał za zadanie m.in. dostosować istniejącą już infrastrukturę (przebudowa trasy tramwajowej) do obecnych potrzeb i standardów, co należy uznać za dobrą praktykę. Wyróżnia go to, że jest on z założenia kompleksowy – to szereg komplementarnych inwestycji, dzięki którym udało się znacząco usprawnić mobilność na terenie miasta. Świadczy to o przemyślanym i kompleksowym podejściu do ekologicznego transportu. Kolejnym istotnym efektem projektu jest poprawienie dostępności transportu publicznego, skutkiem czego jest mniejsza emisja szkodliwych gazów do atmosfery, mniejsze korki i poziom hałasu w mieście.</p> |     |
| <b>Trwałość projektu</b>   | <p>Z uwagi na specyfikę projektu, jak również typ beneficjenta, zakłada się, że jego efekty będą trwałe. Po zakończeniu realizacji projektu właścicielem oraz gwarantem utrzymania trwałości finansowej powstałej infrastruktury jest Gmina Miasta Zgierz.</p> <p>Z badania wynika, że ze względu na stały wzrost cen paliwa oraz opłat parkingowych mieszkańcy coraz częściej będą korzystać z komunikacji miejskiej, co wpłynie na utrzymanie efektów projektu, związanych ze zwiększonym wykorzystaniem</p>   |     |

|  |   |
|--|---|
|  | publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się, że trwałym skutkiem podjętej inwestycji będzie również zmniejszenie emisji szkodliwych gazów do atmosfery oraz mniejsze korki. |
|--|---|

| <b>Studium przypadku</b><br><b>Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi</b> |  |
|--|--|
| <b>Nazwa beneficjenta</b>  | Województwo Łódzkie  |
| <b>Działanie/ Poddziałanie</b>   | Działanie III.1 Niskoemisyjny transport miejski<br>Poddziałanie III. 1.3 Niskoemisyjny transport miejski – miasto Łódź   |
| <b>Okres realizacji</b>  | 01.04.2019 – 30.11.2023  |
| <b>Wartość projektu</b>  | 64 529 200,00  |
| <b>Dofinansowanie z UE</b>   | 44 551 886,17  |
| <b>Źródła finansowania</b>   | 1. Współfinansowanie EFRR<br>2. Współfinansowanie krajowe z budżetu państwa<br>3. Środki prywatne  |
| <b>Cele projektu</b>   | <p>Cel główny: Zwiększenie wykorzystania przyjaznego środowiska transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Łodzi, zwłaszcza w obszarze rewitalizacji.</p> <p>Cele pośrednie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa jakości i dostępności usług transportu publicznego w obszarze metropolitalnym Łodzi;</li> <li>• zwiększenie niezawodności transportu autobusowego;</li> <li>• zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;</li> <li>• zwiększenie komfortu podróży;</li> <li>• poprawa bezpieczeństwa pasażerów.</li> </ul>   |
| <b>Krótki opis projektu</b>  | <p>Grupą docelową projektu są mieszkańcy Łodzi, którzy będą korzystać z infrastruktury transportu publicznego (w celu dojazdu do pracy i szkoły) oraz turyści odwiedzający Łódź.</p> <p>Projekt podzielono na kilka zadań:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zakup 17 szt. autobusów elektrycznych, dostawę stacji wolnego ładowania, dostawę stacji szybkiego ładowania na 6 pętlach autobusowych oraz wyposażenie 2 stanowisk naprawczych;</li> <li>2) budowę infrastruktury zajezdniowej niezbędnej do eksploatacji elektrycznej;</li> <li>3) Budowa kontenerowej stacji transformatorowej wraz z elektroenergetyczną siecią kablową na terenie zajezdni przy ul. Limanowskiego;</li> <li>4) Nadzór inwestorski</li> <li>5) Podmiotem realizującym zadanie jest Zarząd Inwestycji Miejskich.</li> </ol> |
| <b>Efekty projektu</b>   | <p>Najważniejsze efekty osiągnięte dzięki realizacji projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• emisja CO<sub>2</sub> do powietrza uległa ograniczeniu dzięki autobusom elektrycznym (zakupiono 17 takich autobusów);</li> </ul>   |

- wzrost komfortu korzystania z komunikacji zbiorowej;
- możliwość rozwoju eko-mobilności w Łodzi.



Źródło: <https://uml.lodz.pl/>

### Wskaźniki projektu

| Wskaźnik produktu  |                  |                    |
|--|------------------|--------------------|
| Nazwa wskaźnika  | Wartość docelowa | Wartość osiągnięta |
| Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej | 17,00            | 17,00              |
| Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie komunikacji miejskiej                  | 1 275,00         | 1 275,00           |
| Wskaźniki horyzontalne   |                  |                    |
| Nazwa wskaźnika  | Wartość docelowa | Wartość osiągnięta |
| Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami                                      | 7,00             | 4,00               |


### Czynniki wpływające na skuteczność realizacji projektu

- zaangażowanie zespołu realizującego projekt;
- odpowiednia wiedza i umiejętności zespołu realizującego projekt;
- właściwy podział zadań i obowiązków zespołu realizującego projekt;
- długość czasu przeznaczona na wdrożenie inwestycji;
- jakość współpracy na linii Instytucja Zarządzająca – beneficjent;
- wysokość kwoty dofinansowania
- dobrze sporządzony plan i harmonogram projektu;
- właściwe zdefiniowanie celów i produktów projektu (względem istniejących potrzeb);
- doświadczenie w realizacji podobnych projektów.

| <p><b>Spółeczny odbiór projektu</b></p>   | <p>Prowadzono konsultacje z mieszkańcami, a raport jest dostępny na stronie urzędu miasta. Zdaniem odbiorców projektu jego realizacja była zasadna. Oprócz aspektów poprawy jakości i dostępności transportu, istotny jest walor ekologiczny związany z ograniczeniem emisji szkodliwych gazów do atmosfery. Mniejszy ruch transportem indywidualnym pomaga także w niwelowaniu korków oraz zatorów w godzinach szczytu.</p> <p>W opinii bezpośrednich odbiorców kluczowe efekty realizacji projektu to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zmniejszenie emisji spalin;</li> <li>• zmniejszenie hałasu;</li> <li>• zintegrowanie z innymi środkami transportu;</li> <li>• większy komfort jazdy.</li> </ul> <p>W ocenie odbiorców projekt miał duży wpływ na zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych (4,1), zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego (3,4) oraz poprawę jakości życia mieszkańców (3,3).</p> <table border="1" data-bbox="453 913 1366 1547"> <thead> <tr> <th>Aspekt</th> <th>Średnia ocen w skali 1-5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych</td> <td>4,1</td> </tr> <tr> <td>Zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego</td> <td>3,4</td> </tr> <tr> <td>Wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej</td> <td>2,8</td> </tr> <tr> <td>Poprawa jakości życia mieszkańców</td> <td>3,3</td> </tr> <tr> <td>Zwiększenie konkurencyjności gospodarki</td> <td>2,6</td> </tr> <tr> <td>Przyciąganie nowych inwestycji</td> <td>2,5</td> </tr> <tr> <td>Zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców</td> <td>2,6</td> </tr> <tr> <td>Poprawa dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych</td> <td>2,3</td> </tr> <tr> <td>Zwiększenie atrakcyjności turystycznej</td> <td>1,9</td> </tr> </tbody> </table> | Aspekt | Średnia ocen w skali 1-5 | Zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych | 4,1 | Zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego | 3,4 | Wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej | 2,8 | Poprawa jakości życia mieszkańców | 3,3 | Zwiększenie konkurencyjności gospodarki | 2,6 | Przyciąganie nowych inwestycji | 2,5 | Zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców | 2,6 | Poprawa dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych | 2,3 | Zwiększenie atrakcyjności turystycznej | 1,9 |
|---|---|--------|--------------------------|--|-----|---|-----|---|-----|-----------------------------------|-----|---|-----|--------------------------------|-----|--|-----|--|-----|--|-----|
| Aspekt  | Średnia ocen w skali 1-5  |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| Zwiększenie wykorzystania pojazdów zero/nisko-emisyjnych                              | 4,1   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| Zwiększenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego | 3,4   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| Wzrost liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej                       | 2,8   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| Poprawa jakości życia mieszkańców   | 3,3   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| Zwiększenie konkurencyjności gospodarki   | 2,6   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| Przyciąganie nowych inwestycji  | 2,5   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| Zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców                          | 2,6   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| Poprawa dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych                          | 2,3   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| Zwiększenie atrakcyjności turystycznej  | 1,9   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |
| <p><b>Unikalność projektu</b></p>   | <p>Zakupione autobusy są całkowicie niskopodłogowe i przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami. W zajezdni przy ul. Limanowskiego powstała dla nich specjalna baza, składająca się z wiaty oraz ładowarek stacjonarnych. Ważnym elementem tego projektu była również budowa stacji transformatorowej, która zapewnia odpowiednie zasilanie dla ładowarek.</p> <p>Efektem projektu jest nowoczesna, ekologiczna flota. Dzięki nowym środkom transportu mieszkańcy mogą cieszyć się bezpieczną i wygodną podróżą. Długotrwałe korzyści projektu obejmują wzrost atrakcyjności transportu publicznego, co przekłada się na zwiększoną liczbę pasażerów. To z kolei prowadzi do spadku znaczenia</p>   |        |                          |  |     |   |     |   |     |                                   |     |   |     |                                |     |  |     |  |     |  |     |

|                          |  |
|--------------------------|--|
|                          | <p>transportu indywidualnego, co objawia się mniejszymi korkami i zatorami w mieście. Zwiększenie udziału ekologicznych pojazdów oraz mniejsza liczba samochodów w mieście przekłada się na niższą emisję gazów cieplarnianych oraz czystsze powietrze. Projekt świadczy o pro-ekologicznym oraz innowacyjnym myśleniu o transporcie miejskim. Choć zakup autobusów z napędem alternatywnym wiąże się z wyższymi kosztami, gwarantuje to szereg korzyści zarówno obecnie, jak i w przyszłości. Warto również wspomnieć o efekcie niepolitycznym, ale istotnym – dobrej marce Łodzi, jako miasta ekologicznego. Jest to wartość dodana nie tylko dla Łodzi, ale także dla innych samorządów, które mogą z większą śmiałością decydować się na wybór ekologicznych środków transportu.</p> |
| <b>Trwałość projektu</b> | <p>Z uwagi na specyfikę projektu, jak również typ beneficjenta, zakłada się, że jego efekty będą trwałe. Właścicielem produktów jest MPK-Łódź sp. z o.o. Zaplanowany w ramach analizy montaż finansowy zapewnia trwałość finansową projektu w okresie prognoz.</p> <p>Badanie potwierdziło, że efekty projektu będą trwałe. Stacje ładowania szybkiego i wolnego przyjmą dużą liczbę autobusów, które przez wiele lat będą służyć mieszkańcom. Przewiduje się, że trwałym skutkiem podjętej inwestycji będzie również zmniejszenie emisji szkodliwych gazów do atmosfery oraz wzrost komfortu korzystania z komunikacji zbiorowej.</p>   |

| <b>Studium przypadku</b><br><b>Udostępnienie komunikacyjne terenów inwestycyjnych gminy Poddębice</b> |   |
|---|---|
| <b>Nazwa beneficjenta</b>   | Województwo Łódzkie – Gmina Poddębice   |
| <b>Działanie/<br/>Poddziałanie</b>  | Działanie III.2 Drogi<br>Poddziałanie III.2.2 Drogi lokalne   |
| <b>Okres realizacji</b>   | 12.10.2020-31.08.2021   |
| <b>Wartość projektu</b>   | 3 924 783,58  |
| <b>Dofinansowanie z UE</b>  | 3 244 873,03  |
| <b>Źródła finansowania</b>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Współfinansowanie EFRR</li> <li>2. Współfinansowanie krajowe z budżetu państwa</li> <li>3. Budżet jednostki samorządu terytorialnego</li> </ol>   |
| <b>Cele projektu</b>  | <p>Cel główny: zwiększenie dostępności transportowej obszarów kluczowych dla rozwoju regionu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach w Gminie Poddębice.</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa warunków transportowych na obszarze Gminy Poddębice, poprzez przebudowę drogi gminnej;</li> </ul> |

|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na ul. Targowej, poprzez utworzenie chodników i ścieżek rowerowych, zajadów, poboczy, rowów oraz poszerzenie drogi;</li> <li>• zwiększenie jakości użytkowania drogi objętej projektem poprzez wykonanie kompleksowych prac budowlanych;</li> <li>• zapewnienie bezpiecznego i płynnego systemu komunikacyjnego do terenów inwestycyjnych gminy;</li> <li>• stworzenie uwarunkowań do rozwoju gospodarczego regionu poprzez poprawę jakości połączenia drogowego z terenami inwestycyjnymi;</li> <li>• dostosowanie infrastruktury drogowej do zmian klimatycznych poprzez zastosowanie rozwiązań gwarantujących trwałość i odporność przebudowanej drogi.</li> </ul> |                           |  |  |                        |                         |                           |                                      |      |      |   |      |      |
|---|---|---------------------------|--|--|------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------------|------|------|---|------|------|
| <b>Krótki opis projektu</b>               | <p>Projekt realizowany był przez Gminę Poddębice. Dotyczył przebudowy i rozbudowy gminnej drogi (ul. Targowej). W ramach inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wykonano jezdnię z chodnikami i ścieżką rowerową;</li> <li>• zamontowano poręcze / barierki ochronne;</li> <li>• wykonano zjazdy, pobocza i rowy;</li> <li>• odtworzono istniejące parkingi oraz rozbudowano kanalizację deszczową;</li> <li>• zamontowano oświetlenie oraz oznakowanie pionowe i poziome.</li> </ul>   |                           |  |  |                        |                         |                           |                                      |      |      |   |      |      |
| <b>Efekty projektu</b>                    | <p>Najważniejsze efekty osiągnięte dzięki realizacji projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozbudowa odcinka drogi;</li> <li>• zwiększenie aktywności ruchowej mieszkańców;</li> <li>• zwiększenie liczby przedsiębiorstw;</li> <li>• zwiększenie bezpieczeństwa;</li> <li>• wymiana oznakowania poziomego i pionowego wzdłuż drogi;</li> <li>• budowa chodników, zjazdów do indywidualnych posesji.</li> </ul>  <p>Zródło: <a href="https://poddebice.pl/">https://poddebice.pl/</a></p>  |                           |  |  |                        |                         |                           |                                      |      |      |   |      |      |
| <b>Wskaźniki projektu</b>                 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3"><b>Wskaźnik produktu</b></th> </tr> <tr> <th><b>Nazwa wskaźnika</b></th> <th><b>Wartość docelowa</b></th> <th><b>Wartość osiągnięta</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Długość przebudowanych dróg gminnych</td> <td>1,08</td> <td>1,08</td> </tr> <tr> <td>Długość wspartej infrastruktury rowerowej</td> <td>1,08</td> <td>1,08</td> </tr> </tbody> </table>  | <b>Wskaźnik produktu</b>  |  |  | <b>Nazwa wskaźnika</b> | <b>Wartość docelowa</b> | <b>Wartość osiągnięta</b> | Długość przebudowanych dróg gminnych | 1,08 | 1,08 | Długość wspartej infrastruktury rowerowej | 1,08 | 1,08 |
| <b>Wskaźnik produktu</b>                  |   |                           |  |  |                        |                         |                           |                                      |      |      |   |      |      |
| <b>Nazwa wskaźnika</b>                    | <b>Wartość docelowa</b>   | <b>Wartość osiągnięta</b> |  |  |                        |                         |                           |                                      |      |      |   |      |      |
| Długość przebudowanych dróg gminnych      | 1,08  | 1,08                      |  |  |                        |                         |                           |                                      |      |      |   |      |      |
| Długość wspartej infrastruktury rowerowej | 1,08  | 1,08                      |  |  |                        |                         |                           |                                      |      |      |   |      |      |

| <p><b>Czynniki wpływające na skuteczność realizacji projektu</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• zaangażowanie zespołu realizującego projekt;</li> <li>• właściwy podział zadań i obowiązków zespołu realizującego projekt;</li> <li>• długość czasu przeznaczanego na wdrożenie inwestycji;</li> <li>• wysokość kwoty dofinansowania;</li> <li>• dobrze sporządzony plan i harmonogram projektu;</li> <li>• właściwe zdefiniowanie celów i produktów projektu (względem istniejących potrzeb);</li> <li>• prowadzenie konsultacji społecznych.</li> </ul>  |        |                          |                                       |     |                                   |     |                                   |     |   |     |                                |     |
|--|---|--------|--------------------------|---------------------------------------|-----|-----------------------------------|-----|-----------------------------------|-----|---|-----|--------------------------------|-----|
| <p><b>Społeczny odbiór projektu</b></p>                              | <p>Projekty znacząco wpłynęły na jakość życia lokalnej społeczności. Na etapie planowania przedsięwzięcia był on konsultowany z mieszkańcami tego obszaru (ul. Targowej). Ankieta była udostępniona na stronie internetowej gminy. Mieszkańców zapraszano do konsultacji, w ramach których można było osobiście składać formularze zgłoszeniowe, uwagi, zastrzeżenia oraz własne pomysły.</p> <p>W opiniach mieszkańców po zakończonym projekcie przy ulicy Targowej zrobiło się „jaśniej”, jest więcej przestrzeni, droga została poszerzona, zbudowano chodnik, nie ma dziur. Zwracano uwagę na lepsze oznakowanie oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu.</p> <p>W opinii odbiorców kluczowe efekty realizacji projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bardziej widoczne przejścia dla pieszych;</li> <li>• więcej miejsca dla rowerów;</li> <li>• lepsze i bardziej czytelne wjazdy do posesji firmowych i mieszkalnych;</li> <li>• lepsza jakość oświetlenia;</li> <li>• poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu;</li> <li>• dobrze oznakowane przejścia dla pieszych;</li> <li>• poprawa stanu nawierzchni (odczuwalny komfort jazdy);</li> <li>• dobry dojazd do Term Poddębice i do szpitala powiatowego.</li> </ul> <p>Mieszkańców poproszono o ocenę danego działania w ramach projektu. Najlepszą ocenę uzyskała poprawa jakości życia mieszkańców (4,9), poprawa dostępności transportowej (4,6), zwiększenie konkurencyjności gospodarki (4,5), poprawa dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych (4,5) oraz zwiększenie atrakcyjności turystycznej (4,5).</p> <table border="1" data-bbox="459 1715 1372 1993"> <thead> <tr> <th>Aspekt</th> <th>Średnia ocen w skali 1-5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Stworzenie spójnego systemu drogowego</td> <td>4,3</td> </tr> <tr> <td>Poprawa dostępności transportowej</td> <td>4,6</td> </tr> <tr> <td>Poprawa jakości życia mieszkańców</td> <td>4,9</td> </tr> <tr> <td>Zwiększenie konkurencyjności gospodarki</td> <td>4,5</td> </tr> <tr> <td>Przyciąganie nowych inwestycji</td> <td>4,0</td> </tr> </tbody> </table> | Aspekt | Średnia ocen w skali 1-5 | Stworzenie spójnego systemu drogowego | 4,3 | Poprawa dostępności transportowej | 4,6 | Poprawa jakości życia mieszkańców | 4,9 | Zwiększenie konkurencyjności gospodarki | 4,5 | Przyciąganie nowych inwestycji | 4,0 |
| Aspekt   | Średnia ocen w skali 1-5  |        |                          |                                       |     |                                   |     |                                   |     |   |     |                                |     |
| Stworzenie spójnego systemu drogowego                                | 4,3   |        |                          |                                       |     |                                   |     |                                   |     |   |     |                                |     |
| Poprawa dostępności transportowej                                    | 4,6   |        |                          |                                       |     |                                   |     |                                   |     |   |     |                                |     |
| Poprawa jakości życia mieszkańców                                    | 4,9   |        |                          |                                       |     |                                   |     |                                   |     |   |     |                                |     |
| Zwiększenie konkurencyjności gospodarki                              | 4,5   |        |                          |                                       |     |                                   |     |                                   |     |   |     |                                |     |
| Przyciąganie nowych inwestycji                                       | 4,0   |        |                          |                                       |     |                                   |     |                                   |     |   |     |                                |     |

|                            |   |     |
|----------------------------|---|-----|
|                            | Zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców  | 4,1 |
|                            | Poprawa dostępu do rynku pracy, edukacji i usług społecznych  | 4,5 |
|                            | Zwiększenie atrakcyjności turystycznej  | 4,5 |
| <b>Unikalność projektu</b> | <p>Przesłanką dla realizacji projektu była potrzeba przebudowy kluczowej drogi zlokalizowanej w obszarze terenów inwestycyjnych oraz niewystarczający poziom bezpieczeństwa dla użytkowników drogi, wynikający z intensywnego i wzmożonego ruchu samochodów.</p> <p>Unikalność projektu polega na jego holistycznym podejściu do poprawy infrastruktury transportowej w Gminie Poddębice. Projekt nie tylko zakłada przebudowę i rozbudowę ul. Targowej, ale również uwzględnia istotne aspekty takie jak bezpieczeństwo drogowe, dostępność transportowa kluczowych obszarów rozwojowych regionu oraz zrównoważona mobilność, widoczna w wykonaniu chodników, ścieżek rowerowych, oświetlenia, barier ochronnych, a także rozbudowie kanalizacji deszczowej. Te kompleksowe działania sprawiają, że projekt nie tylko poprawi warunki komunikacyjne, ale również przyczyni się do podniesienia jakości życia społeczności lokalnej. Ponadto, planowane korzyści społeczno-gospodarcze będą odczuwalne nie tylko przez mieszkańców ul. Targowej, ale także przez całą społeczność Gminy Poddębice, pobliskich miejscowości i mieszkańców województwa łódzkiego.</p> |     |
| <b>Trwałość projektu</b>   | <p>Z uwagi na specyfikę projektu, jak również typ beneficjenta, zakłada się, że jego efekty będą trwałe. Badanie z bezpośrednimi odbiorcami projektu potwierdziło, że jego efekty będą wykorzystywane także po zakończeniu inwestycji. Mieszkańcy uważają, że ludzie chętnie korzystają z nowej drogi, a tym samym zwiększona została ich mobilność. W ich opinii inwestycja może również przyczynić się do powstawania nowych firm czy rozwoju rynku mieszkaniowego.</p>   |     |



## Spis elementów graficznych

### Spis tabel

|  |     |
|--|-----|
| Tabela 1. Zastosowane metody badawcze .....  | 23  |
| Tabela 2. Wskaźniki działania III.1 .....  | 28  |
| Tabela 3. Wskaźniki wykorzystania komunikacji publicznej.....                            | 45  |
| Tabela 4. Wskaźniki transportu drogowego.....  | 50  |
| Tabela 5. Wskaźniki rezultatów intermodalnych terminali przeładunkowych. ....            | 62  |
| Tabela 6. Wskaźniki transportu kolejowego. ....  | 66  |
| Tabela 7. Wskaźnik rezultatu ŁKA.....  | 71  |
| Tabela 8. Wskaźnik rezultatu PKP .....   | 71  |
| Tabela 9. Bariery w realizacji projektów. ....   | 80  |
| Tabela 10. Suma nakładów poczynionych na inwestycje w ramach OPIII RPO WŁ 2014-2020..... | 84  |
| Tabela 11. Syntetyczne odpowiedzi na pytania ewaluacyjne .....                           | 97  |
| Tabela 12. Wnioski i rekomendacje.....   | 110 |

### Spis wykresów

|  |    |
|--|----|
| Wykres 1. Kryteria ewaluacyjne .....   | 22 |
| Wykres 2. Efekty działania III.1 .....   | 30 |
| Wykres 3. Wpływ działania III.1 na rozwój społeczno-gospodarczy.....   | 38 |
| Wykres 4. Odbiór społeczny działania III.1 .....   | 47 |
| Wykres 5. Wpływ projektów realizowanych w ramach działania III.2 na obszary w bezpośrednim zasięgu ich oddziaływania ..... | 54 |
| Wykres 6. Efektywność wsparcia w ramach działania III.2 .....  | 55 |
| Wykres 7. Bezpieczeństwo na kolei. ....  | 67 |
| Wykres 8. Komfort podróży koleją .....   | 68 |
| Wykres 9. Dostosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb osób niepełnosprawnych ....                                     | 68 |
| Wykres 10. Czas podróży koleją. ....   | 69 |
| Wykres 11. Społeczny odbiór inwestycji kolejowych.....   | 73 |
| Wykres 12. Widoczność efektów projektu. ....   | 91 |

## Aneksy

1. Szczegółowy opis zastosowanej w badaniu metodyki
2. Narzędzia badawcze zastosowane w ewaluacji
3. Raport z przeprowadzonych badań ilościowych
4. Lista respondentów, którzy wzięli udział w badaniach realizowanych z zastosowaniem poszczególnych metod/ technik badawczych
5. Baza danych z wywiadów ankietowych
6. Zestawienia danych zebranych w badaniach realizowanych z zastosowaniem poszczególnych metod/technik badawczych
7. Transkrypcje z przeprowadzonych wywiadów pogłębionych
8. Prezentacja multimedialna wyników badania
9. Broszura informacyjna