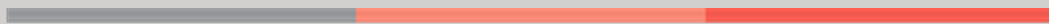


**Ewaluacja ex post Działania IV.1 Infrastruktura  
drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski  
Wschodniej 2007-2013**



**Raport końcowy**

## Spis treści

Spis treści .....	2
Wstęp .....	4
Streszczenie .....	6
Summary .....	8
1. Opis przedmiotu badania .....	11
2. Opis metodologii i sposobu realizacji badania.....	14
3. Charakterystyka projektów zrealizowanych w ramach Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 .....	17
3.1. Typologia projektów realizowanych w ramach Działania IV.1 oraz identyfikacja przyczyn stojących za przeprowadzeniem interwencji.....	17
3.2. Realizacja inwestycji drogowych a zasada komplementarności.....	28
3.3. Realizacja projektów oraz wskaźniki produktu i rezultatu.....	36
4. Ocena projektów transportowych Działania IV.1 Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 ze względu na zwiększenie dostępności transportowej, poziomu bezpieczeństwa oraz dostępu do terenów inwestycyjnych, atrakcji turystycznych i przejść granicznych .....	43
4.1. Dostęp do głównych międzynarodowych korytarzy transportowych Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.....	54
4.2. Dostęp do głównych ciągów komunikacyjnych oraz usprawnienie ruchu pomiędzy województwami, ośrodkami miejskimi oraz ośrodkami centralnymi kraju a obszarami Polski Wschodniej .....	59
4.3. Usprawnienie ruchu oraz poprawienie jego płynności .....	76
4.4. Dostęp do terenów inwestycyjnych.....	99
4.5. Dostęp do miejsc atrakcyjnych turystycznie .....	101

*Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*

5. Ocena projektów transportowych Działania IV.1 Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 ze względu na pobudzenie i rozwój przedsiębiorczości.....	105
6. Podsumowanie .....	128
7. Spis aneksów .....	131
Aneks 1. Tabela rekomendacji.....	131
Aneks 2. Raport metodologiczny.....	131
Aneks 3. Profile inwestycji.....	131
Aneks 4. Mapa położenia inwestycji – część północno-wschodnia.....	131
Aneks 5. Mapa położenia inwestycji – część południowo-wschodnia.....	131
Aneks 6. Lista uczestników Panelu eksperckiego ....	<b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b>

## Wstęp

Zgodnie z założeniami cel czwartej osi priorytetowej PO RPW tj. poprawa dostępności i jakości powiazań komunikacyjnych województw Polski Wschodniej miał zostać osiągnięty poprzez:

- ✓ wybudowanie 174,4 km nowych dróg,
- ✓ przebudowanie 129,7 km dróg,
- ✓ wybudowanie 19 obwodnic oraz w konsekwencji uzyskanie do roku 2015 wskaźnika oszczędności czasu na poziomie 219,1 mln euro na nowych i zmodernizowanych drogach/ w przewozach pasażerskich i towarowych.

Bezpośrednim efektem budowy i modernizacji dróg, miało być zmniejszanie peryferyjności regionów Polski Wschodniej względem pozostałej części, co z kolei przyczyniłoby się do przewyciężenia marginalizacji makroregionu.

Przed inwestycjami drogowymi realizowanymi w Działaniu IV.1 Infrastruktura drogowa PO RPW 2007-2013 postawiono następujące założenia:

- ✓ zwiększanie dostępności komunikacyjnej regionów przez właściwe gospodarowanie przestrzenią i w konsekwencji przyczynienie się do rozwoju konkurencyjności i ożywienia przedsiębiorczości,
- ✓ przeciwdziałanie zapóźnieniom o charakterze inwestycyjnym,
- ✓ pobudzenie rozwoju ekonomicznego województw Polski Wschodniej.

Ze środków Działania wsparcie uzyskały 34 projekty (37 umów o dofinansowanie). Beneficjentami były jednostki samorządu terytorialnego oraz oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Rolę Instytucji Zarządzającej dla Działania IV.1. Infrastruktura drogowa w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 pełnił Departament Programów Ponadregionalnych Ministerstwa Rozwoju, a rolę Instytucji Pośredniczącej, odpowiedzialnej za jego wdrażanie – Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP).

Logika interwencji Działania IV.1 Infrastruktura drogowa

U genezy PO RPW 2007-2013 leżą negocjacje z Unią Europejską, w wyniku których uzyskano dodatkową pulę środków dedykowanych najmniej wówczas rozwiniętym społecznie i gospodarczo regionom Unii Europejskiej, tj. pięciu województwom Polski Wschodniej. Przyczyną realizacji Programu w tej części kraju była jego mniejsza dostępność i generalne zapóźnienie rozwojowe. Wskaźniki konkurencyjności, innowacyjności i internacjonalizacji przedsiębiorstw funkcjonujących w makroregionie osiągały bardzo niskie wartości. Wspieranie bardzo zaniedbanej infrastruktury drogowej stanowić miało skuteczny pomost do osiągnięcia zaplanowanego w szerszej perspektywie rozwoju społeczno-gospodarczego tej części kraju.

*„Ogólnie rzecz biorąc infrastruktura drogowa była bardzo zaniedbana. Pierwsze inwestycje z dużymi nakładami, poprawiające sieć drogową, budowa dróg, autostrad i dróg ekspresowych zaczęły się właśnie z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Wcześniej zawsze brakowało na to*

Bazą do stworzenia osi programowych w ramach PO RPW 2007-2013 były dokumenty strategiczne, tj. strategie rozwoju lokalnego, strategie transportu czy koncepcje zagospodarowania przestrzennego kraju. Powyższe strategie zostały przyjęte z opóźnieniem, co w rezultacie spowodowało, że prace nad nimi nałożyły się z pracami nad samym Programem.

Drogi stanowią istotny element rozwoju społeczno-gospodarczego każdego regionu, dlatego też zmodernizowane, przebudowane czy nowobudowane drogi z założenia miały być jednym z czynników stymulujących rozwój Polski Wschodniej. Bez wystarczającej infrastruktury drogowej region nie ma szans na rozwój społeczno-gospodarczy, natomiast nie jest to jedyny czynnik wpływający na sytuację społeczno-gospodarczą.

Wnioski, w ramach których poszczególni beneficjenci ubiegali się o dofinansowanie projektów drogowych i na podstawie których wpisywani byli na listę indykatywną, były wybierane w trybie pozakonkursowym.

Procedura wyboru projektów przebiegała według następującego schematu. Trzy wewnętrzne komisje dokonywały oceny złożonych wniosków w oparciu o szereg różnych kryteriów. Następnie Instytucja Zarządzająca wyprowadzała średnią z tych ocen, a w przypadku rozbieżności powoływała czwartą komisję w celu rozstrzygnięcia wyniku. Podstawą do wpisania projektu na listę indykatywną było uzyskanie odpowiednio wysokiej oceny wniosku. Powyższa lista była modyfikowana w przypadku, gdy pojawiały się dodatkowe wolne środki, np. w następstwie usunięcia projektów niegotowych do realizacji, bądź też pojawienia się oszczędności przetargowych. W tym celu stworzono dodatkową listę projektów rezerwowych, którym sukcesywnie przyznawano dofinansowanie. Z punktu widzenia oceny formalnej wszystkie planowane w ramach Działania IV.1 inwestycje musiały być zgodne z wytycznymi zawartymi w studium wykonalności. Wnioski o dofinansowanie musiały również zawierać odpowiednie uzasadnienie i odwołanie do tych dokumentów.

Wybrane projekty wpisały się w 8 ciągów komunikacyjnych.

## Streszczenie

Projekty drogowe realizowane w ramach Działania IV.1 PO RPW 2007-2013 podzielić można na trzy typy: budowa mostów w miejscowości Połaniec i Kamień, dzięki którym nastąpiła istotna poprawa powiązań pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią kraju, modernizacja bądź budowa lub przebudowa dróg wojewódzkich oraz budowa dróg obwodowych w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast.

Projekty odpowiadać miały na istniejące, niekiedy od wielu lat, potrzeby lokalne w zakresie zaniedbanej infrastruktury drogowej.

Do potrzeb lokalnych w zakresie infrastruktury drogowej, diagnozowanych na obszarach objętych interwencją przez beneficjentów Działania, zaliczyć można: likwidację wąskich gardeł komunikacyjnych na długich trasach, wzajemne skomunikowanie wybranych terenów ze sobą lub z istniejącymi już inwestycjami drogowymi oraz modernizację dróg będących w bardzo złym stanie technicznym.

Na potrzeby ewaluacji wykorzystano szereg metod badawczych, m.in. analizę materiałów wtórnych, badania jakościowe z beneficjentami Działania IV.1, badania ilościowe przedsiębiorców i samorządów, na terenie których realizowane były inwestycje oraz samorządów zlokalizowanych w buforze inwestycji, badania etnograficzne. Z ewaluacji ex-post wynika, że Działanie IV.1 przyniosło spodziewany efekt w zakresie poprawy dostępności do poszczególnych regionów kraju oraz do innych regionów Polski Wschodniej.

Badani w poszczególnych grupach podkreślają w swoich ocenach inwestycji wpływ projektów na poprawę bezpieczeństwa, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, zniwelowanie hałasu.

Problematyczną kwestią pojawiająca się w badaniach (sonda z mieszkańcami) jest kwestia ekranów akustycznych, które budzą podzielone opinie. Badania jako problematyczne kwestie w zakresie ekranów akustycznych wskazują m.in. ograniczenie widoczności sztyldów sklepów i restauracji, powodujące zmniejszenie liczby klientów, co może mieć wpływ na lokalną przedsiębiorczość.

Na podstawie wszystkich modułów badawczych, niezależnie od analizowanego ciągu komunikacyjnego i w perspektywie zarówno gmin z obszaru inwestycji i gmin mieszczących się w jej buforze, stwierdzić można, że zrealizowane inwestycje zwiększyły dostępność do miejscowości, a także usprawniono główne ciągi komunikacyjne. Realizacja inwestycji przyczyniła się do poprawy płynności ruchu poprzez zlikwidowanie tzw. „wąskich gardeł” transportowych i poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu. Wskazują na to zwłaszcza badania etnograficzne (w tym sondy z mieszkańcami), badanie beneficjentów i gmin oraz przedsiębiorców. Jednocześnie badania wskazywały, że inwestycje drogowe sprawiają, że drogi są mniej zatłoczone.

*Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*

Badani przedstawiciele gmin (niezależnie od ich lokalizacji) wskazywali, że inwestycje poprawiły dostęp do terenów inwestycyjnych, wpłynęły na przyciągnięcie nowych inwestorów oraz poprawiły sytuację przedsiębiorców dotychczas prowadzących działalność gospodarczą na tym terenie. Deklaracje przedsiębiorców w zakresie mierników rozwoju ich firm wskazują jednak, że w perspektywie ostatnich 2 lat nie nastąpiły zmiany w poziomie sprzedaży, liczbie zleceń, wzroście zatrudnienia czy liczbie partnerów biznesowych. W przypadku przedsiębiorców, informacja opiera się na deklaracjach, z tego względu trudno o jednoznaczne interpretacje w zakresie tej dysproporcji.

Beneficjenci i przedstawiciele gmin wskazywali, że wpływ na dostęp do miejsc atrakcyjnych turystycznie może być obserwowany, jednak nie formułowali uzasadnienia dla swoich opinii czy intuicji. Zdaniem przedsiębiorców zrealizowane inwestycje przyczyniają się do poprawy dostępu do terenów atrakcyjnych turystycznie.

Badani nie wykazywali negatywnego wpływu zrealizowanych inwestycji na środowisko, podkreślając wręcz, że przyczyniły się one do obniżenia emisji spalin, podwyższenia jakości powietrza. Może to pośrednio potwierdzać, że inwestycje rozwiązały problem na poziomie lokalnym (zmniejszenie natężenia ruchu, przy większej przepustowości zmodernizowanej drogi, która przyciąga więcej użytkowników).

Jak wynika z sondy z mieszkańcami, inwestycje wpłynęły na poprawę jakości życia mieszkańców i warunków funkcjonowania lokalnych przedsiębiorców. Problemy w zakresie samego użytkowania inwestycji koncentrowały się na długim oczekiwaniu na światłach, braku pobocza, umożliwiającego awaryjne zatrzymanie samochodu i jego naprawę, a także zagrożenie w postaci kierowców przekraczających na tych odcinkach dopuszczalną prędkość.

## Summary

Infrastructure projects implemented under PO RPW 2007-2013 can be divided into three types: the construction of bridges (the symbolic connection of the eastern part of the country and its western part), modernization or reconstruction of regional roads and the bypass roads.

Projects were responding to existing, sometimes for many years, local needs with regard to a neglected road infrastructure.

To local needs in terms of road infrastructure, diagnosed in the areas of intervention by the beneficiaries include: elimination of transport bottlenecks on long distances, communication of selected areas with each districts or with existing road investments, modernization of roads that are in very bad condition.

The research carried out for the needs of ex-post evaluation shows that an evaluation brought the expected effect in terms of improving access to individual regions of the country and other regions of Polish Eastern Europe.

Respondents in each group emphasize in their assessments of the impact of investment projects to improve safety, reducing emissions, overcoming the noise.

Problems appearing in the study (poll with the locals) is the issue of noise barriers which showed divided opinions. Respondents as the problematic issues in the field of acoustic screens indicate, reducing visibility of local shops and restaurants, which reduced the number of customers.

On the basis of all research modules, it can be stated that the investments made to increase the availability of the local towns as well as improved main communication route. The investment has contributed to improve the flow of traffic by eliminating the so-called. "Bottlenecks" of transport and improve traffic safety. This was indicated especially by ethnographic studies (including sample with residents), study of beneficiaries and local communities as well as entrepreneurs. At the same time research showed that traffic was reduced.

Surveyed representatives of the municipalities (regardless of location) pointed out that investments have improved access to investment areas, contributed to attract new investors and improved the situation of enterprises previously engaged in economic activities in the area. Declarations of entrepreneurs in the field of business developing measures, indicate that in the last two years there have been no changes in the level of sales, number of orders, employment growth and the number of business partners.

Beneficiaries and representatives of municipalities indicated that the impact on access to tourist destinations can be observed, but they didn't formulate justification for their opinion or intuition. According to the entrepreneurs, realized investments contribute to improving access to areas attractive for tourists.



*Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*

The subjects did not show the negative impact of the investments on the environment, emphasizing even that they have contributed to lower emissions and improve the quality of air.

## Wykaz wykorzystywanych skrótów

- ✓ CATI – (ang.) *Computer Assisted Telephone Interview*
- ✓ CAWI – (ang.) *Computer Assisted Web Interview*
- ✓ IDI – (ang.) *In-Depth Interview*
- ✓ JST – jednostka samorządu terytorialnego
- ✓ NGA (ang. *next-generation access*) – sieć dostępu nowej generacji, opisuje znaczące aktualizacje szerokopasmowego dostępu do sieci poprzez stopniowe zmiany szybkości i jakości usług
- ✓ PO RPW – Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej

## 1. Opis przedmiotu badania

Przedmiotem badania była ocena Działania IV.1 PO RPW 2007-2013 (dla 8 ciągów komunikacyjnych, do których przypisane zostały zrealizowane projekty oraz dla całego Działania) pod kątem:

1. wpływu udzielonego wsparcia na poprawę dostępności komunikacyjnej Polski Wschodniej, w tym również na:
  - ✓ stworzenie bezpieczniejszych i szybszych powiązań komunikacyjnych,
  - ✓ dostęp do głównych międzynarodowych korytarzy transportowych Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T,
  - ✓ usprawnienie głównych ciągów komunikacyjnych stanowiących połączenia pomiędzy województwami, ośrodkami miejskimi,
  - ✓ poprawę dostępu do terenów inwestycyjnych, atrakcji turystycznych, przejść granicznych;
2. wpływu efektów wsparcia na pobudzenie rozwoju ekonomicznego i rozwój przedsiębiorczości w wyniku zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionów.

Cel badania osiągnięto poprzez odpowiedź na następujące pytania badawcze.

Charakterystyka i ogólna ocena Działania IV.1 Infrastruktura drogowa PO RPW 2007-2013

1. Jakiego typu projekty były realizowane w ramach interwencji?
2. Jakie były powody realizacji projektów? Na jakie potrzeby/problemy projekt miały odpowiedzieć/rozwiązać? Czy realizowane inwestycje były elementem szerszej strategii w obszarze inwestycji drogowych (komplementarność i efekt synergii inwestycji)?
3. Jakie były powiązania inwestycji z innymi inwestycjami sieci transportowej (w tym m.in. realizowanymi z programów regionalnych oraz POliŚ, które często stanowiły główne elementy sieci transportowej powiązanej z projektami realizowanymi w ramach PO RPW) oraz jakie znaczenie ma inwestycja dla ciągów komunikacyjnych?
4. Jakie są zakładane i osiągnięte wskaźniki produktów, rezultatów projektów oraz jakie były/są ewentualne bariery ich osiągnięcia?
5. Czy osiągnięto zaplanowane wartości docelowe wskaźników na poziomie działania IV.1 PO RPW (w tym: wartość wskaźnika oszczędność czasu w euro/na nowych i zmodernizowanych drogach/w przewozach pasażerskich i towarowych)? Dla których wartości docelowych wskaźników występują opóźnienia oraz co wpływa na te opóźnienia (m.in.: kwestie komplementarności z innymi inwestycjami drogowymi, jakie opóźnienia leżą poza wpływem beneficjenta, itd.)?

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

6. Czy wystąpiły inne istotne problemy w realizacji projektów/realizacji inwestycji (tzn. w ujęciu całego układu komunikacyjnego, którego projekt jest elementem)?

Ocena projektów transportowych działania IV.1 PO RPW 2007-2013 ze względu na zwiększenie dostępności transportowej, poziomu bezpieczeństwa oraz dostępu do terenów inwestycyjnych, atrakcji turystycznych i przejść granicznych

1. Czy w wyniku realizacji programu poprawił się dostęp do krajowego i międzynarodowego układu transportowego (w tym również do przejść granicznych)? Jakie zmiany zaszły w wartości wskaźników: WMDT (multimodalnej dostępności transportowej), WDDTO (drogowej dostępności transportowej osobowy), WDDT (drogowej dostępności transportowej towarowej)?
2. Czy w wyniku realizacji programu poprawiono dostęp do głównych międzynarodowych korytarzy transportowych Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T?
3. Czy w wyniku realizacji programu zwiększono dostępność, usprawniono główne ciągi komunikacyjne stanowiące połączenia pomiędzy województwami, ośrodkami miejskimi oraz ośrodkami centralnymi kraju a pozostałymi obszarami Polski Wschodniej oraz skrócono czas przejazdu między nimi?
4. Czy w wyniku realizacji programu nastąpiła poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu (wyrażony wartością wskaźnika WWiK)?
5. Czy w wyniku realizacji programu wyprowadzono ruch tranzytowy poza centra miast, zmniejszono kongestie oraz odciążono drogi istniejące i drogi niższych kategorii, niż te których dotyczyły inwestycje?
6. Czy w wyniku realizacji programu zlikwidowano tzw. komunikacyjne „wąskie gardła” (natężenie ruchu) i usprawniono tzw. powiązania funkcjonalne ?
7. Czy w wyniku realizacji programu poprawiono płynność ruchu poprzez zmniejszenie utrudnień w postaci skrzyżowań, zjazdów, przejść dla pieszych?
8. Czy w wyniku realizacji programu poprawił się dostęp do terenów inwestycyjnych?
9. Czy w wyniku realizacji programu poprawił się dostęp do miejsc atrakcyjnych turystycznie?
10. Czy w wyniku realizacji programu poprawił się dostęp do przejść granicznych?
11. Jakie znaczenie ma projekt (na poziomie gminy/regionu oraz w kontekście ciągu komunikacyjnego, na którym się znajduje) ze względu poprawę dostępności transportowej?

Ocena projektów transportowych działania IV.1 PO RPW 2007-2013 ze względu na pobudzenie rozwoju ekonomicznego i rozwój przedsiębiorczości

*Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*

1. Jak w wyniku realizacji projektów w ramach działania IV.1 PO RPW zmieniło się zagospodarowanie przestrzenne w ich otoczeniu? Czy realizacja działania IV.1 PO RPW wpłynęła na przyciąganie nowych inwestycji? Czy odnotowano wpływ działania IV.1 PO RPW na bezpośrednie otoczenie inwestycji (środowiskowe, społeczne, gospodarcze)?
2. Czy zmienił się poziom przedsiębiorczości (w tym dynamika rozwoju; w tym nowopowstałe firmy) w makroregionie, regionach oraz gminach, w których realizowano analizowane inwestycje drogowe? Czy zrealizowane inwestycje wpłynęły lub wpłyną w przyszłości (zdaniem przedsiębiorców) na rozwój ich firm i prowadzenie działalności gospodarczej?
3. Czy w efekcie inwestycji w ramach działania 4.1 PO RPW istnieje zagrożenie wystąpienia „efektu korytarza” (ograniczenia pozytywnych impulsów ekonomicznych do obszarów bezpośrednio sąsiadujących z węzłami na autostradach i drogach ekspresowych)?
4. Jakie znaczenie ma projekt (na poziomie gminy/regionu oraz w kontekście ciągu komunikacyjnego, na którym się znajduje) ze względu na pobudzenie rozwoju ekonomicznego i rozwój przedsiębiorczości?

## 2. Opis metodologii i sposobu realizacji badania

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 składała się z trzech etapów, na których prowadzono badania pierwotne i wtórne przy zastosowaniu następujących technik:

### TECHNIKI JAKOŚCIOWE

- ✓ IDI – (ang.) *In-Depth Interview* – indywidualny wywiad pogłębiony to jedna z najpopularniejszych technik badań jakościowych. Polega na indywidualnej rozmowie moderatora z respondentem. Celem rozmowy jest pozyskanie informacji opisujących i wyjaśniających temat badania, ze szczególnym ukierunkowaniem na zrozumienie zachowań, postaw, motywacji, procesów decyzyjnych ważnych z punktu widzenia postawionych celów badania. W niniejszym projekcie miały także formę diad i triad, tj. wywiadów jakościowych, w których uczestniczyły jednocześnie dwie lub trzy osoby.
- ✓ Panel ekspertów – jako jedna z technik badań jakościowych, polega na przeprowadzeniu moderowanej rozmowy specjalistów posiadających wiedzę ekspercką w ocenianej dziedzinie, którzy mogą wspólnie wydawać osąd na temat wartości interwencji i jej efektów.
- ✓ Obserwacja bezpośrednia ustrukturyzowana – etnograficzna, jakościowa metoda badawcza, polegająca na bezpośredniej rejestracji i szczegółowym opisie zaobserwowanych zjawisk. Ma formę ustrukturyzowanego, tj. szczegółowo zaplanowanego i określonego procesu badawczego ze szczególnym uwzględnieniem kategorii zjawisk, na które obserwator powinien zwracać uwagę.

### TECHNIKI ILOŚCIOWE

- ✓ CATI – (ang.) *Computer Assisted Telephone Interview* - technika badań ilościowych, w trakcie których ankieter przeprowadza wywiad telefoniczny z respondentem. Podobnie jak w technice CAPI, ankieter w czasie wywiadu korzysta z programu wyświetlającego kolejne pytania. W tym samym programie ankieter wprowadza odpowiedzi udzielone przez respondenta. Badania telefoniczne realizowane są w studiu specjalnie przygotowanym na potrzeby tej techniki.
- ✓ CAWI – (ang.) *Computer Assisted Web Interview* – ilościowa technika badawcza. Ankieta stworzona jest z wykorzystaniem oprogramowania umożliwiającego jej późniejsze umieszczenie w przestrzeni internetowej. Do

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

respondenta wysyłany jest bezpośredni link do ankiety. W realizacji kwestionariusza ta techniką nie pojawia się ankieter – respondent samodzielnie zaznacza odpowiedzi na pytania.

## Etap I

### Badanie Desk Research

W ramach badania Desk Research dokonano analizy 34 wniosków o dofinansowanie projektów drogowych, przeanalizowano dane dotyczące wskaźników produktu i rezultatu oraz dokonano analizy wskaźników dostępności komunikacyjnej.

### Badanie eksploracyjne

W ramach badania eksploracyjnego zrealizowano jeden pogłębiony wywiad jakościowy z przedstawicielem Instytucji Zarządzającej PO RPW oraz jedną diadę z przedstawicielami Instytucji Pośredniczącej PO RPW w celu poznania założeń Działania IV.1 i wskazania logiki interwencji.

## Etap II

### Badanie beneficjentów

W ramach badania beneficjentów zrealizowano 14 pogłębionych wywiadów jakościowych ze wszystkimi podmiotami, które realizowały projekty drogowe w ramach Działania IV.1 (w formie wywiadów indywidualnych, diad i w dwóch przypadkach – mini-fokusów), w tym 5 z przedstawicielami i przedstawicielkami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pozostałych wywiadów udzielały osoby reprezentujące urzędy marszałkowskie i urzędy miast. Wywiady zrealizowano w Lublinie, Biłgoraju, Rzeszowie, Przemyślu, Tarnobrzegu, Białymstoku, Kielcach i Olsztynie. Większość badanych pełniła funkcje bezpośrednich koordynatorów projektów lub kierowników jednostek realizujących projekty.

### Badanie przedsiębiorców

W badaniu przedsiębiorców zastosowano technikę mix-mode, tj. połączenie ankietowania CATI ze wspomaganie CAWI. Badaniem objętych zostało 1250 przedsiębiorców prowadzących działalność w gminach, przez teren których przebiegały inwestycje i w gminach znajdujących się w odległości do 10 km od inwestycji (łącznie: 238 gmin). Zgodnie z danymi z rejestru REGON w momencie prowadzenia badania na terenie tych gmin funkcjonowały 23 542 przedsiębiorstwa. Dobór podmiotów miał charakter warstwowo-losowy. W badaniu wyróżniono trzy warstwy: lokalizacja (warstwa 1), liczba pracowników (warstwa 2), posiadanie rozbudowanego taboru samochodowego (warstwa 3). Przedsiębiorców nie analizowano tylko i wyłącznie ze względu na ciąg komunikacyjny, ale także ze względu na województwo. Analiza ze względu na województwa umożliwiła sprawdzenie, czy poszczególne regiony Polski Wschodniej rozwijają się w zrównoważony sposób.

#### Badanie gmin

Badanie z przedstawicielami gmin, na terenie których zrealizowano inwestycje oraz położonych w buforze do 10 km od inwestycji (łącznie 238 gmin, w tym 46 gmin, przez teren których przebiegały inwestycje, tworzących razem tzw. 8 ciągów komunikacyjnych), realizowano za pomocą techniki CAWI. ().

#### Ustrukturyzowana obserwacja bezpośrednia

Badaniem obserwacyjnym realizowanym za pomocą ustrukturyzowanego formularza objęto 8 ciągów komunikacyjnych (34 inwestycje drogowe). W ramach obserwacji klasyfikowano zdarzenia i zjawiska wg określonych kategorii, przeprowadzano (gdzie było to możliwe) krótkie sondy z lokalną ludnością i zbierano materiał fotograficzny obiektów usytuowanych w okolicach inwestycji.

#### Panel ekspertów

Panel ekspertów został zrealizowany przy udziale ekspertów specjalizujących się w dziedzinie transportu i rozwoju regionalnego. Dyskusja panelowa zorientowana była na ocenę wpływu Działania IV.1 PORPW na poszczególne aspekty rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej, a także na rolę inwestycji drogowych w osiąganiu tego rozwoju oraz wypracowanie rekomendacji dla przyszłych interwencji polegających na wspieraniu inwestycji w infrastrukturę drogową.



### 3. Charakterystyka projektów zrealizowanych w ramach Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013<sup>1</sup>

#### 3.1. Typologia projektów realizowanych w ramach Działania IV.1 oraz identyfikacja przyczyn stojących za przeprowadzeniem interwencji

Projekty drogowe realizowane w ramach Działania IV.1 PO RPW 2007-2013 zaklasyfikować można do trzech typów: **budowa i przebudowa dróg wojewódzkich wraz z budową nowych mostów przez Wisłę** w miejscowościach: Połaniec i Kamień, umożliwiających dodatkowe połączenie wschodniej części kraju z częścią zachodnią, **budowa lub przebudowa dróg wojewódzkich** oraz **budowa dróg obwodowych** w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast.

**Tabela 1.** Ciągi komunikacyjne grupujące inwestycje zrealizowane w ramach Działania IV.1 PO RPW

I ciąg komunikacyjny	<p><b>WOJ. LUBELSKIE</b></p> <p>W ramach pierwszego ciągu komunikacyjnego zrealizowano 2 projekty drogowe. Pierwszy z nich polegał na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 747 wraz z budową nowych odcinków drogowych i towarzyszącym im pełnym wyposażeniem w urządzenia bezpieczeństwa ruchu, urządzenia ochrony środowiska oraz urządzenia infrastruktury technicznej. Drugi dotyczył budowy mostu na Wiśle w m. Kamień wraz z budową dróg dojazdowych (połączenie z województwem mazowieckim/przeprawa przez Wisłę). Rozbudowa dróg dojazdowych polegała na: poszerzeniu jezdni, wykonaniu umocnionych poboczy, budowie chodników, poprawieniu istniejącego systemu odwodnienia.</p>
II ciąg komunikacyjny	<p><b>WOJ. LUBELSKIE</b></p> <p>W ramach drugiego ciągu komunikacyjnego zrealizowano sześć projektów drogowych. Wykonano obwodnice w Hrubieszowie, Biłgoraju wraz z przebudową i rozbudową dróg wojewódzkich, wybudowano obwodnice we Frampolu, rozbudowano drogi wojewódzkie nr 835.</p>
III ciąg komunikacyjny	<p><b>WOJ. LUBELSKIE</b></p> <p>Drogi dojazdowe do Lublina (przebudowa ulic) wraz z towarzyszącym im wyposażeniem w urządzenia bezpieczeństwa ruchu, urządzenia ochrony środowiska oraz urządzenia infrastruktury technicznej.</p>
IV ciąg komunikacyjny	<p><b>WOJ. PODKARPACKIE</b></p> <p>Polegał do budowie obwodnic Jarosławia, Końskich oraz na modernizacji drogi wojewódzkiej nr 871 przebiegającej przez Tarnobrzeg, jak również na budowie drogi obwodowej Przemyśla (łączącej drogę krajową nr 28 z drogą</p>

<sup>1</sup> Cytaty pochodzące z pogłębionych wywiadów jakościowych użyte w niniejszym raporcie, stanowią produkt analizy i interpretacji danych, która została zrealizowana za pomocą oprogramowania MaxQda.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

	wojewódzką nr 885). Drogi wyposażono w urządzenia bezpieczeństwa ruchu, urządzenia ochrony środowiska oraz urządzenia infrastruktury technicznej.
V ciąg komunikacyjny	<p><b>WOJ. PODKARPACKIE, WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIE</b></p> <p>W ramach piątego ciągu komunikacyjnego wybudowano drogę obwodową Mielca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 985 Nagnajów – Dębica. Droga została wyposażona w niezbędną infrastrukturę techniczną, budowle i urządzenia budowlane. Przyczyną realizacji inwestycji drogowej była utrudniona przejezdność przez centrum miasta Mielec, spowodowana dużym natężeniem ruchu, w tym ruchu tranzytowego. Przez centrum miasta przechodzą ważne szlaki komunikacyjne.</p> <p>W jednym z projektów przebudowano także drogę wojewódzką nr 875 na odcinku Mielec – Kolbuszowa łącznie z budową obwodnicy Kolbuszowej. Pośród inwestycji realizowanych w ramach ciągu piątego wybudowano także most na Wiśle z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączenia jej z drogą wojewódzką nr 875. Inwestycja obejmowała budowę „Trasy Mostu na Wiśle” od km 70+609 do km 76+287 (dojazdy do mostu na Wiśle i na rzece Breń Stary oraz połączenie z drogą wojewódzką nr 982). Inwestycje miały zatem charakter ponadlokalny.</p> <p>W ramach ciągu piątego powstały także północna obwodnica Jędrzejowa, w ciągu drogi krajowej nr 78 wraz z węzłami, skrzyżowaniami, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi umożliwiającymi połączenie z istniejącą siecią dróg, droga obwodowa Mielca, mającej stanowić wschodnie obejście miasta Mielca. W ramach ciągu piątego rozbudowano drogę wojewódzką nr 765 na odcinku Chmielnik-Śtaszów i rozbudowano drogę wojewódzką nr 765.</p>
VI ciąg komunikacyjny	<p><b>WOJ. PODLASKIE</b></p> <p>Inwestycje miały charakter lokalny i polegały na budowie przedłużeń oraz przebudowie ulic Gen. Wł. Andersa, Gen. St. Maczka, Gen. F. Kleeberga oraz ul. Piastowskiej w Białymstoku.</p>
VII ciąg komunikacyjny	<p><b>WOJ. PODLASKIE</b></p> <p>Ciąg ma ponadregionalne znaczenie w wymiarze przebudowy drogi wojewódzkiej nr 645 na odcinku granica województwa-Nowogród wraz z mostem przez rzekę Pisę w miejscowości Morgowniki. W ramach ciągu VII wybudowano obwodnice miejscowości Stawiski, Bargłów Kościelny oraz obwodnicę Szczuczyna.</p>
VIII ciąg komunikacyjny	<p><b>WOJ. WARMIŃSKO-MAZURSKIE</b></p> <p>Ciąg ma znaczenie lokalne w wymiarze budowy obwodnic Mrągowa w ciągu drogi krajowej nr 59, Ełku (etap III i IV) w ciągu drogi krajowej nr 16 i nr 65 oraz obwodnicy Olecka w ciągu drogi krajowej nr 65.</p>

Poniższa tabela prezentuje listę projektów wspartych w ramach działania IV.1 PO PW w podziale na zdefiniowane ciągi komunikacyjne.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Tabela 2.** Lista wszystkich inwestycji objętych badaniem wraz z oznaczeniem ciągu komunikacyjnego, do którego przynależą

Lista wszystkich inwestycji objętych badaniem		
NR CIĄGU KOMUNIKACYJNEGO	NR INWESTYCJI	TYTUŁ PROJEKTU
1	1.1.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 Iłża – Konopnica na odcinku Konopnica - Kamień
	1.2.	Budowa mostu na Wiśle w m. Kamień wraz z budową dróg dojazdowych
2	2.1.	Budowa obwodnicy m. Hrubieszowa w ciągu DK nr 74 Janów Lubelski – granica państwa
	2.2.	Budowa obwodnicy m. Biłgoraj w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin – Grabownica Starzeńska
	2.3.	Przebudowa i rozbudowa dróg wojewódzkich nr 835 i 858 w Biłgoraju
	2.4.	Budowa obwodnicy m. Frampol w ciągu DK nr 74 Janów Lubelski – granica państwa
	2.5.	Budowa Obwodnicy Północnej w Biłgoraju
	2.6.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska na odcinku o km 43+750 do km 70+643,25 (z wyłączeniem odcinka od km 70+406 do km 70+599,50 realizowanego przez GDDKiA w ramach budowy obwodnicy m. Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa
3	3.1.	Zintegrowany/Drogi dojazdowe do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19/Miasto/2/1
	3.2.	Zintegrowany/Drogi dojazdowe do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19/Województwo/2/2
	3.3.	Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19
4	4.1.	Budowa obwodnicy Jarostawia w ciągu drogi krajowej nr 4 Jędrzychowice-Korczowa
	4.2.	Budowa obwodnicy Końskich na drodze wojewódzkiej nr 728
	4.3.	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 871 przebiegającej przez Tarnobrzeg

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

	4.4.	Budowa drogi obwodowej miasta Przemyśla łączącej drogę krajową nr 28 z drogą wojewódzką nr 885
	4.5.	Budowa wschodniej drogi obwodowej miasta Przemyśla łączącej drogę krajową nr 77 z drogą krajową nr 28
5	5.1.	Budowa drogi obwodowej Mielca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 985 Nagnajów – Dębica przebiegającej od miejscowości Tuszów Narodowy w km 20+636 do ulicy Dębickiej w km 38+522 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi – etap I
	5.2.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 875 na odcinku Mielec – Kolbuszowa łącznie z budową obwodnicy Kolbuszowej
	5.3.	Zintegrowany/Likwidacja barier rozwojowych – most na Wiśle z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączeniem z drogą wojewódzką nr 875/Odcinek Połaniec km 70+690 – Gawłuszowice km 76+287 (część podkarpacka)/3/2
	5.4.	Zintegrowany/Likwidacja barier rozwojowych – most na Wiśle z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączeniem z drogą wojewódzką nr 875/Gawłuszowice km 76+287 – Tuszów Narodowy km 85+516,20/3/3
	5.5.	Zintegrowany/Likwidacja barier rozwojowych – most na Wiśle z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączeniem z drogą wojewódzką nr 875/Odcinek Połaniec km 70+690 – Gawłuszowice km 76+287 (część świętokrzyska)/3/1
	5.6.	Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi krajowej nr 78
	5.7.	Budowa drogi obwodowej Mielca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 985 Nagnajów – Dębica przebiegającej od miejscowości Tuszów Narodowy w km 20+636 do ulicy Dębickiej w km 38+522 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi – etap II
	5.8.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 765 Chmielnik – Osiek (dofinansowanie obejmuje odcinek Chmielnik-Staszów)
	5.9.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 765 na odcinku Staszów – Osiek
6	6.1.	Budowa przedłużenia ul. Gen. Wł. Andersa w Białymstoku
	6.2.	Przebudowa ul. Gen. St. Maczka w Białymstoku
	6.3.	Przebudowa ul. Gen. Wł. Andersa w Białymstoku

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

	6.4.	Budowa przedłużenia ul. Piastowskiej w Białymstoku
	6.5.	Przebudowa ul. Gen. F. Kleeberga w Białymstoku
7	7.1.	Budowa obwodnicy miejscowości Stawiski w ciągu drogi ekspresowej S61
	7.2.	Budowa obwodnicy miejscowości Bargłów Kościelny w ciągu drogi krajowej nr 61
	7.3.	Budowa obwodnicy miejscowości Szczuczyn w ciągu drogi ekspresowej S61
	7.4.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 645 na odcinku granica województwa - Nowogród wraz z mostem przez rzekę Pisę w miejscowości Morgowniki
8	8.1.	Zachodnia obwodnica Mrągowa w ciągu drogi krajowej nr 59
	8.2.	Obwodnica Ełku (etap III i IV) w ciągu drogi krajowej nr 16 i nr 65
	8.3.	Obwodnica Olecka w ciągu drogi krajowej nr 65

Źródło: Opracowanie PARP

Zrealizowane projekty odpowiadały na istniejące, niekiedy od wielu lat, potrzeby lokalne w zakresie zaniedbanej infrastruktury drogowej. Do **potrzeb lokalnych** w zakresie infrastruktury drogowej, diagnozowanych na obszarach objętych interwencją przez beneficjentów Działania, zaliczyć można: likwidację wąskich gardeł komunikacyjnych na długich trasach, wzajemne skomunikowanie wybranych terenów ze sobą lub z istniejącymi już inwestycjami drogowymi oraz modernizację dróg będących w bardzo złym stanie technicznym.

Przedstawiciele gmin (na terenie których były realizowane inwestycje i tych położonych w ich bezpośrednim otoczeniu) byli pytani o problemy związane z infrastrukturą w ich jednostkach w ostatnich 10 latach. Do katalogu problemów infrastruktury drogowej – obok złej jakości nawierzchni (wskazanej przez 72,1% przedstawicieli badanych gmin) – zaliczyć można także:

- ✓ zbyt wąskie drogi (55,7% wskazań),
- ✓ brak wydzielonych chodników (54,1% wskazań),
- ✓ wzrost liczby samochodów (korzystanie z komunikacji indywidualnej kosztem komunikacji zbiorowej) (45,9% wskazań),
- ✓ brak utwardzonego pobocza (41% wskazań).

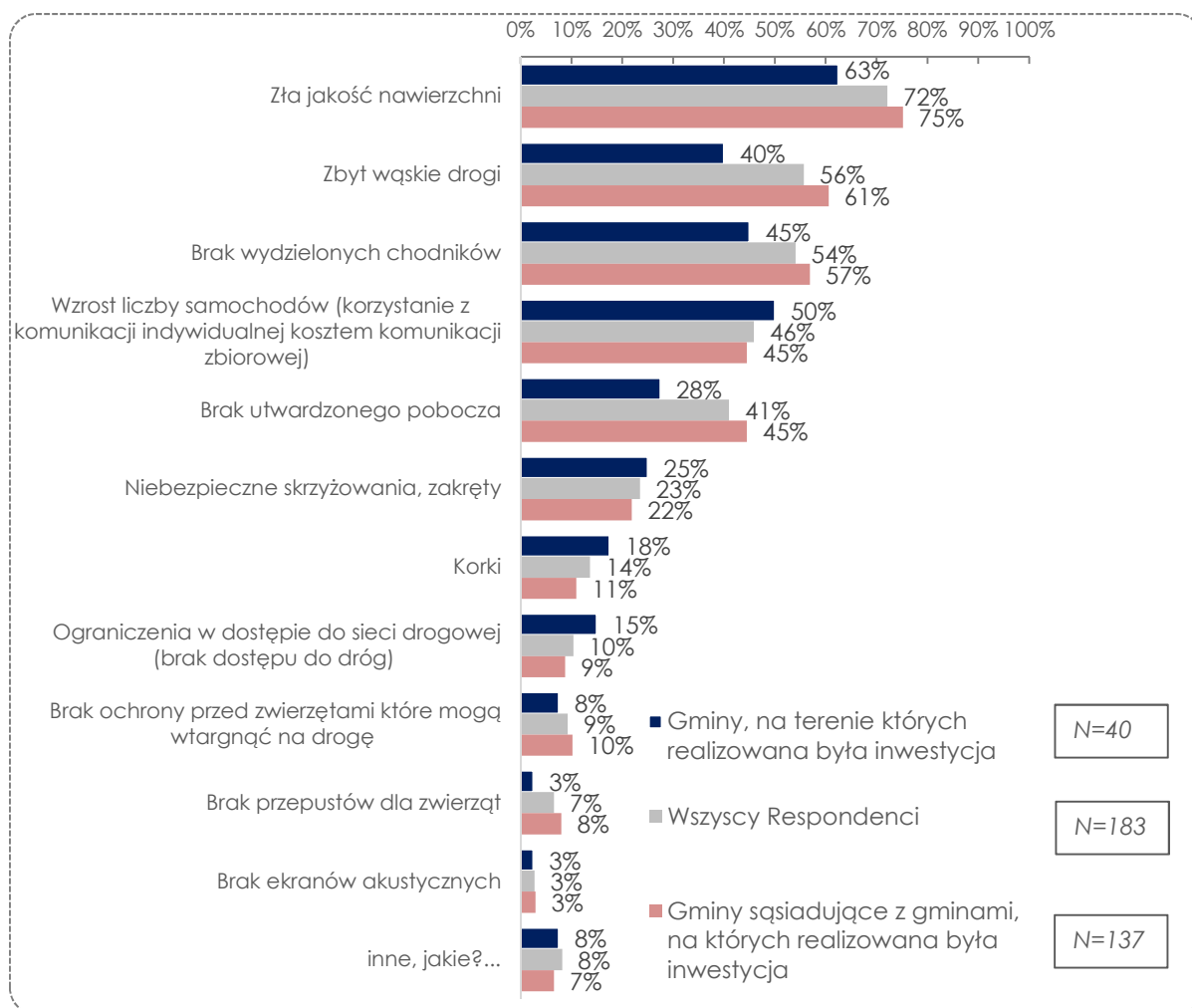
Złą jakość nawierzchni dróg relatywnie częściej wskazywali przedstawiciele gmin sąsiadujących<sup>2</sup> – 75,2% wobec 62,5% w gminach, przez tereny których przebiegały inwestycje. Co jednak ciekawe wzrost liczby samochodów nieznacznie częściej wskazywany był w gminach położonych na obszarze realizowanych inwestycji. Sugeruje to, że na zmodernizowanych odcinkach pojawić się mogło aktualnie więcej pojazdów z uwagi na większą płynność i sprawność przejazdu. Pozostałe

<sup>2</sup> Gmina sąsiadująca – gmina znajdująca się w odległości do 10 km od zrealizowanej inwestycji

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

problemy infrastruktury drogowej takie, jak: brak utwardzonego pobocza, brak wydzielonych chodników i zbyt wąskie drogi, identyfikowane były częściej w gminach sąsiadujących z inwestycją (odpowiednio 44,5% wskazań gmin sąsiadujących wobec 27,5% w przypadku gmin, na terenie których realizowana była inwestycja i analogicznie 56,9% wskazań gmin sąsiadujących wobec 45% gmin, przez które przebiega inwestycja drogowa i 60% gmin sąsiadujących wobec 40% gmin, na obszarze których znajdują się inwestycje).

**Wykres 1.** Z perspektywy ostatnich 10 lat, jakie są, w Pana(i) opinii problemy związane z infrastrukturą drogową w Pana(i) JST? Dane w podziale na ogół gmin biorących udział w badaniu oraz na gminy, na terenie których realizowana była inwestycja i na gminy sąsiadujące



Źródło: Badanie CAWI z przedstawicielami gmin; gminy ogółem N=183 (w tym gminy będące beneficjentem Działania IV.1); gminy na terenie, których realizowana była inwestycja (niebędące beneficjentem Działania IV.1 N=40, gminy sąsiadujące z gminami, na których realizowana była inwestycja N=137)

Analizując te same dane w podziale ze względu na lokalizację, zaobserwować można, że zła jakość nawierzchni wskazywana była najczęściej w gminach położonych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego (94,7% wskazań), podlaskiego (77,8% wskazań) i lubelskiego (77,5% wskazań). Przy tym warto zauważyć, że na terenie województwa warmińsko-mazurskiego realizowano najmniej



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

inwestycji. Inwestycje te w porównaniu do pozostałych projektów były także mniej kosztowne. Jak pokazuje tabela poniżej, najczęściej środków pochłonęły inwestycje w województwie podkarpackim i podlaskim. Na trzecim miejscu pod względem wydatkowanych środków uplasowało się województwo lubelskie.

Tabela 3. Wartość projektów drogowych ogółem na województwo

WOJEWÓDZTWO	WARTOŚĆ REALIZOWANYCH INWESTYCJI
podkarpackie	1 302 854 425,77 zł
podlaskie	1 146 577 389,83 zł
lubelskie	1 052 779 708,75 zł
świętokrzyskie	580 124 837,16 zł
warmińsko-mazurskie	432 540 841,90 zł

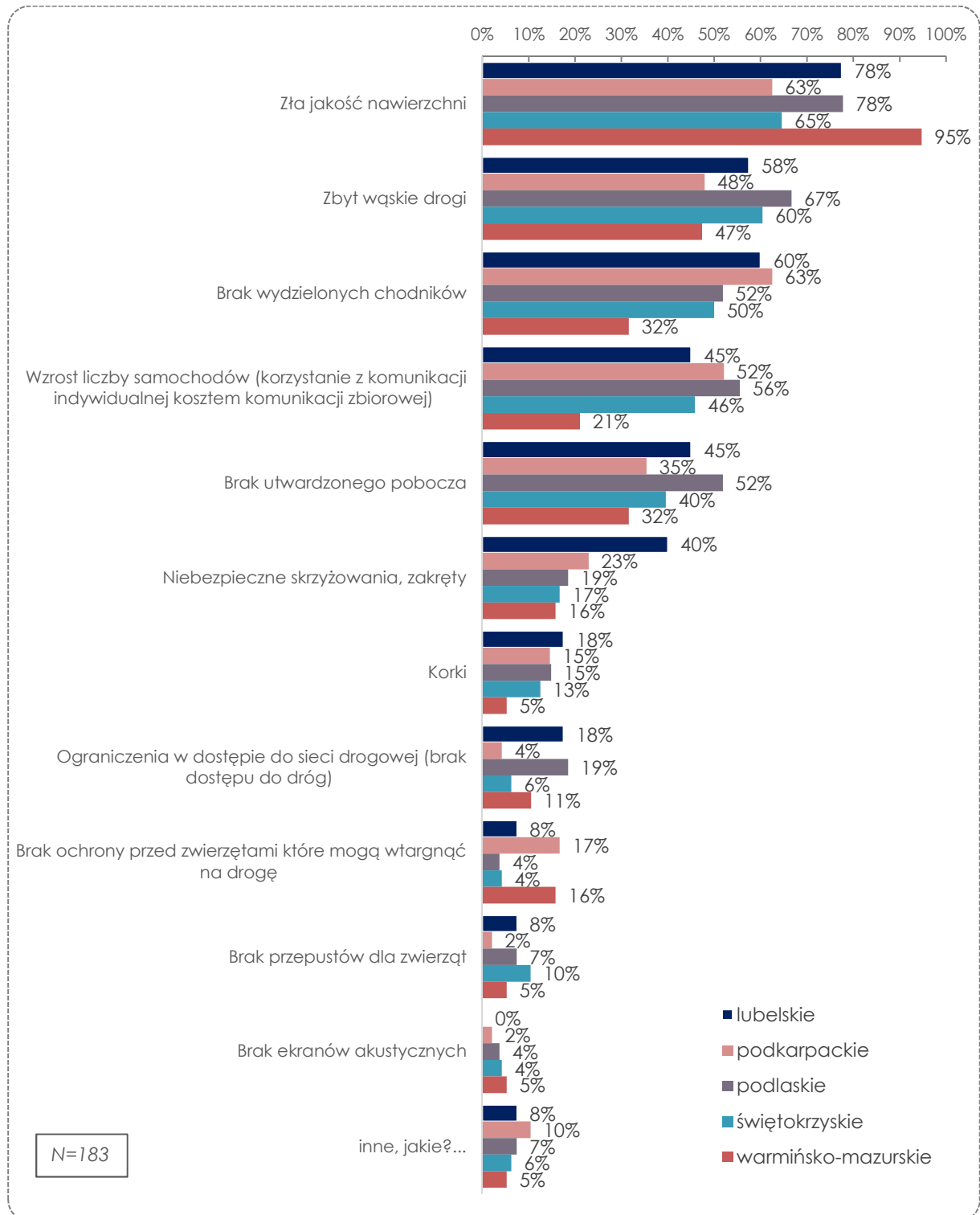
Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów PARP

Jednocześnie w województwie warmińsko-mazurskim w ostatnich 10 latach najmniejszym problemem infrastruktury drogowej były korki (tylko 5% wskazań).

Przedstawiciele gmin województwa lubelskiego jako jeden z problemów związanych z infrastrukturą drogową stosunkowo często wymieniali niebezpieczne skrzyżowania i zakręty (40% odpowiedzi). Natomiast w województwie podlaskim - wzrost liczby samochodów (tj. korzystanie z komunikacji indywidualnej kosztem transportu zbiorowego) – 56% wskazań. Problemem doskwierającym gminom z województwa podlaskiego w ostatnich 10 latach był też brak utwardzonego pobocza (56% wskazań). Jednocześnie gminy położone w obrębie tego województwa częściej niż w przypadku pozostałych województw podkreślały ograniczenia w dostępie do sieci drogowej (brak dostępu do dróg) – 19% wskazań.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 2.** Z perspektywy ostatnich 10 lat, jakie są, w Pana(i) opinii problemy związane z infrastrukturą drogową w Pana(i) JST? Dane w podziale na województwo



Źródło: Badanie CAWI z przedstawicielami gmin; N=183

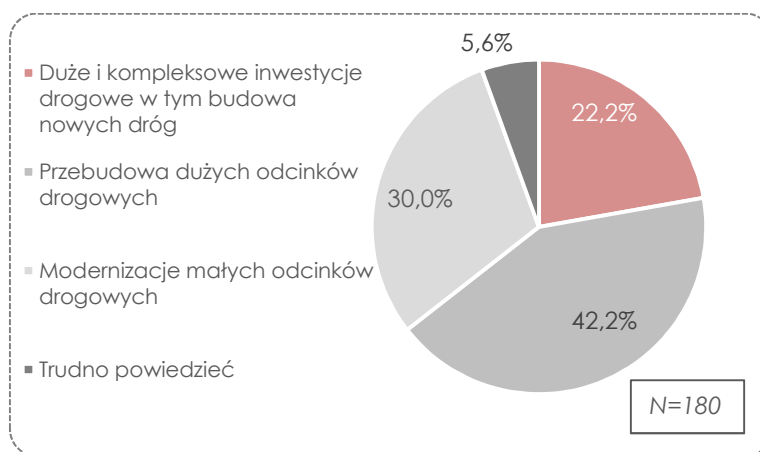
Patrząc z perspektywy wyznaczania kierunków rozwoju kolejnych inwestycji warto przeanalizować, jakie są preferencje i potrzeby przedstawicieli JST w zakresie infrastruktury drogowej. Z punktu widzenia przedstawicieli gmin, najbardziej



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

potrzebne są inwestycje polegające na przebudowie dużych odcinków drogowych (wskazane przez 42,2% przedstawicieli gmin) oraz – w mniejszym stopniu – modernizacji małych odcinków drogowych (30%). Około 22% badanych przedstawicieli gmin wskazało jednak potrzebę realizacji dużych kompleksowych inwestycji drogowych, włączając w to budowę nowych dróg. Ta ostatnia odpowiedź dominowała w grupie gmin, przez teren których przechodziły inwestycje realizowane w ramach Działania IV.1 PO RPW. (25% gmin położonych na terenie inwestycji, które nie były jednocześnie beneficjentem w projekcie). Oznaczać to może, że środki PO RPW zainwestowane w infrastrukturę drogową zaspokoły część potrzeb regionu w tym zakresie, ale inwestycje w infrastrukturę (choćby w ramach programów kolejnej perspektywy finansowej) są wciąż potrzebne.

Wykres 3. Jakiego rodzaju Pana/i zdaniem inwestycje drogowe są Pana/i JST potrzebne najbardziej?

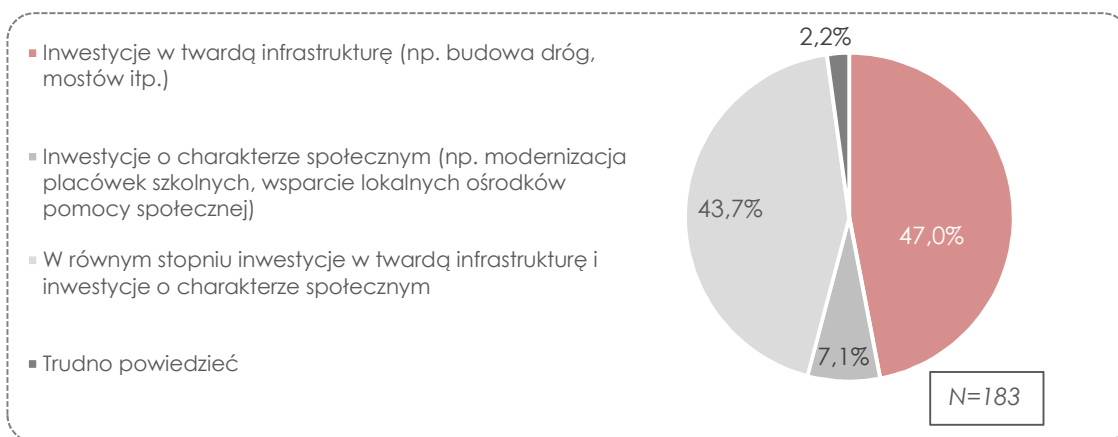


Źródło: Badanie CAWI z przedstawicielami gmin; N=183 (na pytanie odpowiadali przedstawiciele gmin, którzy wskazali wcześniej, że inwestycje w twardą infrastrukturę np. drogi, mosty są w gminie potrzebne)

Zaznaczyć warto, że badanych w gminach inwestowanie w twardą infrastrukturę (np. budowa dróg, mostów itp.) jest wciąż niewrażliwym kierunkiem inwestycji (taką opinię przedstawiło 47% badanych przedstawicieli gmin), ponieważ badane gminy wskazały je jako główny cel wydatkowania środków JST. Dodatkowo, potrzebę dalszego inwestowania w infrastrukturę drogową podkreślała zdecydowana większość przedstawicieli gmin. Kierunek ten był też częściej akcentowany przez gminy sąsiadujące z inwestycjami, z których zdecydowana większość (78,8%) wskazała go jako główny cel wydatków gminy.

Dodać warto, że przedstawiciele gmin sąsiadujących relatywnie częściej podkreślali znaczenie inwestowania środków gminy w twardą infrastrukturę drogową (50,4% w stosunku do 40% gmin, przez teren których przebiegały inwestycje), co wskazywać może na to, że zapotrzebowanie na inwestycje infrastrukturalne jest tam większe, a w gminach, na terenie których zrealizowano inwestycje drogowe zaspokoiono część tego zapotrzebowania.

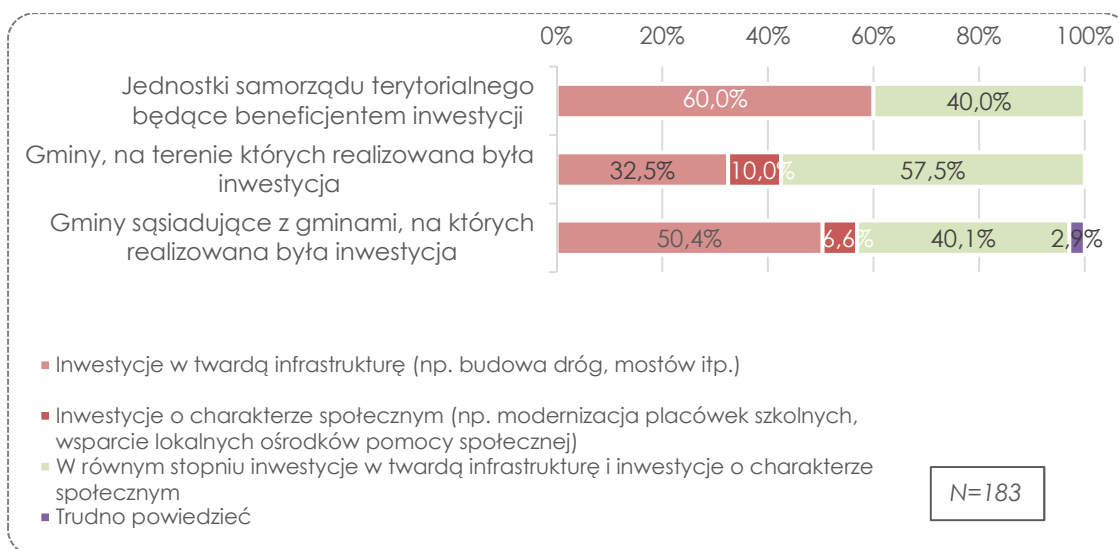
Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013



Wykres 4. Jaki jest główny kierunek inwestycji w Pana/i JST?

Źródło: Badanie CAWI z przedstawicielami gmin; N=183

Wykres 5. Jaki jest główny kierunek inwestycji w Pana/i JST? Dane w podziale ze względu na gminy położone na terenie inwestycji, gminy będące beneficjentem inwestycji oraz gminy sąsiadujące



Źródło: Badanie CAWI z przedstawicielami gmin; N=183

Jedną z najważniejszych barier transportowych, identyfikowaną jako przyczynę do realizacji inwestycji drogowych w ramach Działania IV.1 PO RPW przez jego beneficjentów (czyli GDDKiA i samorządy lokalne), była likwidacja wąskich gardeł na długich trasach, czyli stworzenie możliwości omięcia centrów miast obwodnicami. Bariera ta dotyczyła przede wszystkim ruchu tranzytowego sprzyjającego zatorom drogowym, zanieczyszczeniom powietrza oraz stanowiącego zagrożenie dla zabytkowych budynków. Likwidacja wąskich gardeł miała ponadto na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach.

## CYTATY

*I ta obwodnica [miejsowość] z założenia powstała, żeby usunąć takie wąskie gardło, ograniczyć ruch przejazdu pojazdów ciężarowych w centrum miasta, ochronić zabytkowy, unikatowy w skali świata układ urbanistyczny [miejsowość], który podlega prawnej ochronie konserwatorskiej. (R1, badanie beneficjentów)*

## CYTATY

*Były to zadania, które od lat były oczekiwane w mieście. Sytuacja pod koniec lat (niejasne) przed rozpoczęciem budowy w mieście była dramatyczna. Dochodziło do dość poważnych zatorów, korków. Godziny szczytów w zasadzie zaczęły się nakładać już praktycznie na siebie. Szczyt poranny i szczyt popołudniowy zlewały się ze sobą. Pomijając, oczywiście, co za tym idzie aspekty ochrony środowiska. Przez to zanieczyszczenie powietrza, spaliny, stojące samochody, cały czas z uruchomionymi silnikami, to już był nabrzmiały problem. (R6, badanie beneficjentów)*

Projekty realizowane w ramach Działania IV.1 PO RPW miały na celu zmniejszenie swego rodzaju wykluczenia komunikacyjnego części mieszkańców makroregionu. Ich zadaniem było poprawienie dostępności komunikacyjnej, inwestycyjnej i turystycznej terenów oraz ułatwienie mieszkańcom mobilności pomiędzy poszczególnymi obszarami. Na szczególną uwagę zasługują tu inwestycje polegające na wybudowaniu mostów na Wiśle, które łączą wschodnią część kraju z częścią zachodnią. Bezpośrednio odpowiadały one na potrzebę zahamowania wykluczenia Polski Wschodniej i zmniejszenia jej peryferyjności względem zachodniej części kraju. Wisła stanowi bowiem symboliczną i historyczną, granicę między wschodem i zachodem kraju.

Obserwowaną konsekwencją **modernizacji dróg będących w bardzo złym stanie technicznym** jest zwiększenie komfortu jazdy na wybranych trasach. Modernizacja skrzyżowań i poprawa parametrów technicznych drogi miały m.in. na celu zmniejszenie ryzyka kolizji oraz ryzyka wypadków, w tym wypadków śmiertelnych. Tym samym stwierdzić można, że inwestycje infrastrukturalne w Polsce Wschodniej przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie także

bezpieczeństwa samych podróżujących. Innym rezultatem projektów drogowych, które wychodziły naprzeciw potrzebie modernizacji zdegradowanych dróg, było skrócenie czasu przejazdu i usprawnienie przejazdów, tj. wyeliminowanie korków, minimalizacja dużego natężenia ruchu, zlikwidowanie wąskich gardel komunikacyjnych.

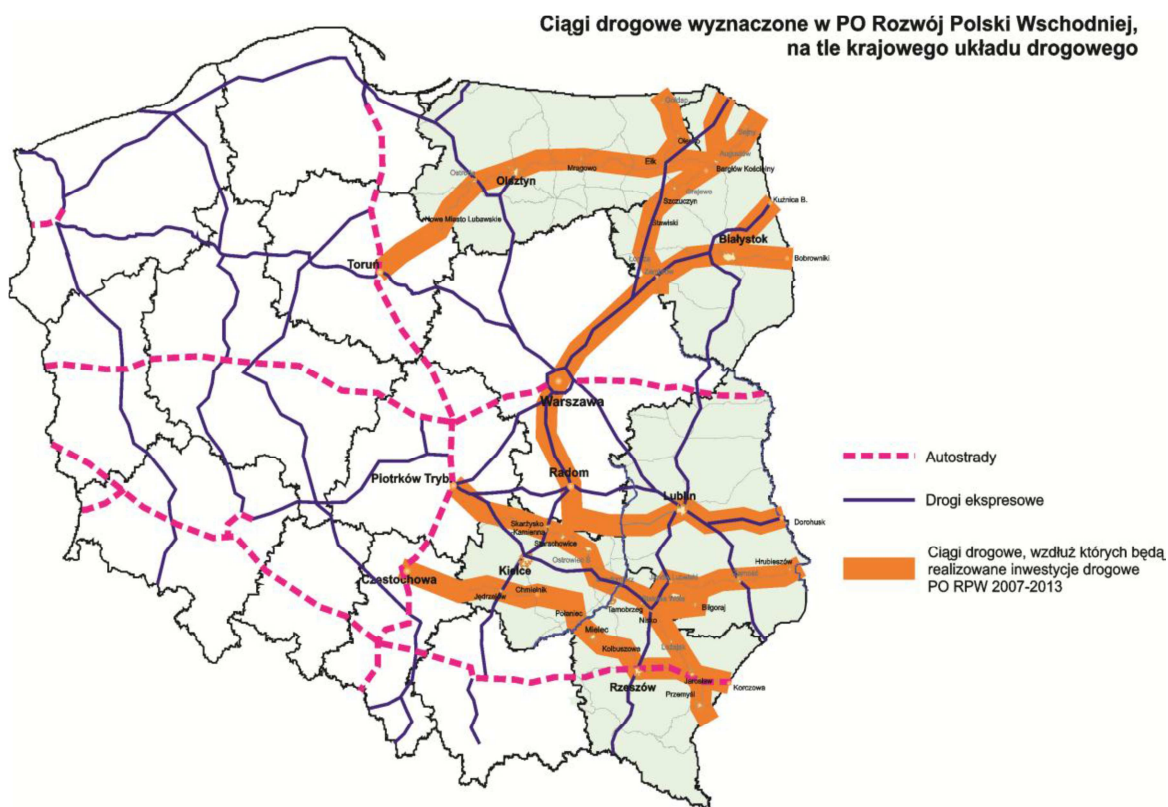
## CYTATY

*Fragmenty tych dróg przechodzą przez centrum naszego miasta. I to było chyba takim największym argumentem, żeby udrożnić przejazd, a drogi były w bardzo złym stanie technicznym. (R4, badanie beneficjentów)*

### 3.2. Realizacja inwestycji drogowych a zasada komplementarności

Poszczególne inwestycje realizowane ze środków Działania IV.1 PO RPW były powiązane wzajemnie ze sobą, tworząc (wraz z już istniejącą infrastrukturą) ciągi komunikacyjne.

**Rysunek 1.** Ciągi drogowe wyznaczone w PO RPW 2007-2013 na tle krajowego układu drogowego; mapa prezentuje stan sprzed realizacji projektów



Źródło: Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Inwestycje drogowe zrealizowane w ramach PO RPW 2007-2013 były powiązane wzajemnie ze sobą, a także z inwestycjami realizowanymi w ramach innych programów operacyjnych (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Regionalne Programy Operacyjne) finansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Dzięki tym oddziaływaniom, można mówić o komplementarności. Przy czym, warto zaznaczyć, iż komplementarność ta nie była zabiegiem planowanym. Programy Regionalne miały bowiem swój odrębny bieg i swoje odrębne cele. Cele te nie zawsze nakładały się z działaniami realizowanymi w ramach PO RPW 2007-2013, zwłaszcza w zakresie Działania IV.1.

Badani beneficjenci zwracali uwagę na to, że realizowane inwestycje były **komplementarne z innymi inwestycjami**, co pozwalało na uzyskanie **efektu synergii**. Tego rodzaju synergii potwierdzają zarówno badania jakościowe, jak i ilościowe realizowane z gminami będącymi beneficjentami Działania. Można przy tym powiedzieć, że z racji zorientowania projektów drogowych, realizowanych z różnych źródeł dofinansowania, na zbliżony cel oraz ich ogólnego charakteru, w przypadku Działania IV.1 będziemy mieli do czynienia z synergią horyzontalną<sup>3</sup>. Oznacza to, że interwencje transportowe realizowane w ramach Działania IV.1 PO RPW 2007-2013 oraz projekty drogowe realizowane np. w ramach POIiŚ tworzyły „wspólną wartość”. Projekty transportowe z innymi projektami transportowym na tym samym obszarze dają ten sam efekt i tworzą wspólnie wartość, która jest większa niż w przypadku, gdybyśmy obserwowali efekty jednego projektu. Zbudowany fragment obwodnicy mógł być więc pierwszym etapem projektu obejmującego budowę kolejnych obwodnic miasta wraz z drogami dojazdowymi. Zmodernizowana droga łączyła dotąd rozdzielone fragmenty dróg ekspresowych, umożliwiała dostęp do nowo wybudowanego odcinka autostrady czy przejścia granicznego. Most natomiast otwierał miasto na połączenia z wieloma regionami Polski, a nie tylko sąsiednimi miejscowościami. Zaznaczyć warto, że beneficjenci reprezentujący środowisko lokalne (gminy) koncentrowali się nie tylko na powiązaniach z POIiŚ, ale także z programami regionalnymi, a także z inwestycjami realizowanymi ze środków gminnych.

**Tabela 4.** Powiązania między poszczególnymi inwestycjami w ramach 8 ciągów komunikacyjnych

NR CIĄGU	NAZWA POWIĄZANEJ INWESTYCJI	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA POWIĄZANYCH INWESTYCJI
Ciąg 1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 Iłża – Konopnica na odcinku Konopnica – Kamień	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa mostu na rzece Wiśle w m. Kamień wraz z drogami dojazdowymi do mostu	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 824 Żyrzyn-Puławy – Opole Lubelskie – Annopol na odcinku od km 48+500 do km 61+280.	Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego 2007-2013
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 824 Żyrzyn –	Regionalny Program

<sup>3</sup> K. Pylak, *Podręcznik ewaluacji efektów projektów infrastrukturalnych*, Warszawa 2009, s. 39.



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

	Puławy – Opole Lubelskie – Józefów – Annopol na odcinku od km 34+828 do km 35+200 w m. Karczmiska Pierwsze.	Operacyjny Województwa Lubelskiego 2007-2013
Ciąg 2	Budowa obwodnicy m. Hrubieszowa w ciągu DK nr 74 Janów Lubelski – granica państwa	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa obwodnicy m. Frampol w ciągu DK nr 74 Janów Lubelski – granica państwa	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa obwodnicy m. Biłgoraj w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin – Grabownica Starzeńska	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Przebudowa i rozbudowa dróg wojewódzkich nr 835 i 858 w Biłgoraju	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa Obwodnicy Północnej w Biłgoraju	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska na odcinku od km 72+800 do km 85+972,43 o długości 13,17243 km Frampol – Biłgoraj	Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego 2007-2013
	Budowa ul. Poniatowskiego w Biłgoraju	Gmina Miasto Biłgoraj, RPO WL
	Budowa ul. Poniatowskiego od ul. Harcerskiej do ul. Zamojskiej w Biłgoraju	Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011
	Usprawnienie komunikacji i podniesienie bezpieczeństwa ruchu w Mieście Biłgoraj poprzez budowę zespołu ulic: Wiejskiej, Konopnickiej, Cichej, Gen. Maczka, Gen. Okulickiego	Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego 2007-2013
	Budowa ulicy Orkiszka Radzika i ulicy Armii Krajowej w Biłgoraju	Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego 2007-2013
Budowa ulic: Gen. Andersa, Tęczowej, Błękitnej, Południowej, Lazurowej i ciągu pieszo-jezdnego w Biłgoraju	Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011	
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska na odcinku o km 43+750 do km 70+643,25 (z wyłączeniem odcinka od km 70+406 do km 70+599,50 realizowanego przez GDDKiA w ramach budowy obwodnicy m. Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013	
Ciąg 3	Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Połączenie stref gospodarczych w Lublinie – część obwodnicy śródmiejskiej, tzw. łącznicy od ul. Mełgiewskiej do al. Witosa	Phare 2003, budżet miasta
	Przebudowa Alei G.W. Andersa nr 2330P od al. Spółdzielczości Pracy do ul. Koryznowej (wraz z rondem Gen. Berbeckiego) w Lublinie	Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

	Drogi dojazdowe do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
	Budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19 (odcinek od skrzyżowania al. Solidarności z al. Warszawską do granic miasta)	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
	Budowa obwodnicy miejscowości Okopy na drodze krajowej nr 12.	MTD, KFD, EBI-MD, rezerwa integracyjna, budżet państwa.
	Budowa obwodnicy Piask na DK Nr 12/Nr17	MTD, BŚ, budżet państwa
Ciąg 4	Budowa obwodnicy Jarostawia w ciągu drogi krajowej nr 4 Jędrzychowice-Korczowa	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa obwodnicy miasta Leżajsk w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik - Przemyśl	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
	Budowa obwodowej Grębowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 871 Nagnajów – Tarnobrzeg – Grębów – Stalowa Wola w km od 21+504 do km 26+597,77.	Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego
	Przebudowa wiaduktu w Stalowej Woli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 871 Nagnajów – Tarnobrzeg – Grębów – Stalowa Wola.	Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego
	Budowa obwodnicy Końskich na drodze wojewódzkiej nr 728	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 765 Chmielnik – Osiek	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 871 przebiegającej przez Tarnobrzeg	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 871 poprzez przebudowę skrzyżowania ul. Sikorskiego – Wyspiańskiego - Kopernika w Tarnobrzegu	EFRR, wkład własny miasta Tarnobrzeg
	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 723 w Tarnobrzegu	EFRR, wkład własny miasta Tarnobrzeg
	Budowa drogi obwodowej miasta Przemyśla łączącej drogę krajową nr 28 z drogą wojewódzką nr 885	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa wschodniej drogi obwodowej miasta Przemyśla łączącej drogę krajową nr 77 z drogą krajową nr 28	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Przebudowa drogi powiatowej nr 2162 R w Przemyślu	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006.
	Przebudowa dróg powiatowych w Przemyślu- ulice: M. Kopernika, Sportowa, S. Czarnieckiego, Kamienny Most, Rokitniańska	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach działania 2.1 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

	Przebudowa dróg powiatowych w Przemyślu – ulice: Armii Krajowej, I. Paderewskiego, S. Okrzei, J. Lelewela	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach działania 2.1 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013
	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 885 na odcinku od skrzyżowania z ulicą Łukasińskiego do skrzyżowania z ulicą Fabryczną w Przemyślu	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach działania 2.1 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013
	Kompleksowe uzbrojenie terenów inwestycyjnych w Przemyślu	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach działania 2.1 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013
	Budowa wschodniej drogi obwodowej miasta Przemyśla łączącej drogę krajową nr 77 z drogą krajową nr 28	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa autostrady A4 między Rzeszowem (węzeł Rzeszów Wschód) a Jarosławiem (węzeł Wierzbna)	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 855 Olbięcina – Zaklików – Stalowa Wola odcinek Granica Województwa – Stalowa Wola.	Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego
	Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi krajowej nr 78	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa obwodnicy Końskich na drodze wojewódzkiej nr 728	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa skrzyżowania na drodze krajowej nr 9 z drogami powiatowymi nr 0657 T i nr 0667 T w Kunowie	Sektor Operacyjnego Programu Transport (SPOT)
	Rozbudowa skrzyżowania dróg krajowych nr 74 i 42 w Rudzie Malenieckiej	Sektor Operacyjnego Programu Transport (SPOT)
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 751 na odcinku Nowa Słupia – Ostrowiec Św. wraz z obwodnicą miejscowości Nowa Słupia	Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego
	Budowa obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi krajowej nr 4 Jędrzychowice – Korczowa	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
<b>Ciąg 5</b>	Budowa drogi obwodowej Mielca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 985 Nagnajów – Dębica przebiegającej od miejscowości Tuszów Narodowy w km 20+636 do ulicy Dębickiej w km 38+522 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi – etap I	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Likwidacja barier rozwojowych – most na Wiśle z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączeniem z drogą wojewódzka nr 875	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
Budowa autostrady A-4 Rzeszów - Korczowa	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
Przebudowa drogi krajowej nr 4 na odcinku Machowa - Łańcut KM 527+456,00 – 613+767,30	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
Budowa drogi ekspresowej S-19, odcinek Stobierna - Rzeszów	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
Budowa drogi krajowej łączącej obwodnicę północną miasta Rzeszowa z drogą ekspresową S-19 i autostradą A-4	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
Modernizacja dróg wojewódzkich ul. Wolności w ciągu drogi wojewódzkiej nr 875 Mielec -Kolbuszowa -Sokołów Małopolski-Leżajsk w miejscowości Mielec	Regionalny Program Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007 – 2013
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 875 na odcinku Mielec – Kolbuszowa łącznie z budową obwodnicy Kolbuszowej	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
Przebudowa dr. woj. Nr 875 Mielec – Kolbuszowa – Sokołów Małopolski – Leżajsk odc. Sokołów Małopolski – Leżajsk	ZPORR,
Przebudowa wiaduktu w c. dr. woj. Nr 875 Mielec – Kolbuszowa – Sokołów Małopolski- Leżajsk w miejscowości Mielec	2.1.Infrastruktura komunikacyjna Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013.
Budowa drogi obwodowej Mielca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 985 Nagnajów – Dębica przebiegającej od miejscowości Tuszów Narodowy w km 20+636 do ulicy Dębickiej w km 38+522 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi – etap II	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 765 Chmielnik – Osiek (dofinansowanie obejmuje odcinek Chmielnik-Staszów)	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
Przebudowa drogi woj. nr 766 na odcinku Morawica – Pińczów od km 0+000 do km 23+750	Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004- 2006
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 765 na odcinku Staszów – Osiek	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi krajowej nr 78	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
Likwidacja barier rozwojowych – most na Wiśle z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączeniem z drogą wojewódzką nr 875	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
<b>Ciąg 6</b> Budowa przedłużenia ul. Gen. Wł. Andersa	Program Operacyjny Rozwój

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

	w Białymstoku	Polski Wschodniej 2007-2013
	Przebudowa ul. Gen. St. Maczka w Białymstoku	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Przebudowa ul. Gen. Wł. Andersa w Białymstoku	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa przedłużenia ul. Piastowskiej w Białymstoku	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Przebudowa ul. Gen. F. Kleeberga w Białymstoku	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Przebudowa drogi woj. nr 678 na odcinku Białystok – Kleosin	Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego 2007- 2013
	Przebudowa ulic w centrum miasta Białegostoku – I etap	Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego 2007- 2013
	Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku	Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego 2007- 2013
	Przebudowa ul. J. Waszyngtona w Białymstoku na odcinku od ul. Akademickiej do ul. Wesolej	Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego 2007- 2013
<b>Ciąg 7</b>	Budowa obwodnicy miejscowości Stawiski w ciągu drogi ekspresowej S61	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa obwodnicy m. Szczuczyn w ciągu drogi ekspresowej S61.	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Budowa obwodnicy miejscowości Bargłów Kościelny w ciągu drogi krajowej nr 61	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 645 na odcinku granica województwa - Nowogród wraz z mostem przez rzekę Pisę w miejscowości Morgowniki	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
<b>Ciąg 8</b>	Zachodnia obwodnica Mrągowa w ciągu drogi krajowej nr 59	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Obwodnica Ełku (etap III i IV) w ciągu drogi krajowej nr 16 i nr 65	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
	Obwodnica Olecka w ciągu drogi krajowej nr 65	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Źródło: Opracowanie własne

Mówiąc o komplementarności podkreślić warto, że inwestycje drogowe realizowane w ramach PO RPW 2007-2013 były powiązane wzajemnie ze sobą. Przykładem jest tu budowa obwodnicy m. Hrubieszowa w ciągu DK nr 74 Janów Lubelski – granica państwa na drugim ciągu komunikacyjnym, powiązanej w szczególności z projektami dotyczącymi przebudowy innych odcinków DK nr 74, w tym m. in. obwodnicy Frampola czy też odcinka Janów Lubelski – Frampol.

Jednocześnie trudno oddzielić wpływ jednego projektu w czystej postaci. Z kolei po wyizolowaniu pojedynczych inwestycji może okazać się, że jej efekty są mniejsze od zakładanych. Uzupelnianie się inwestycji jest naturalnym procesem i trudno poszczególne inwestycje rozpatrywać w oderwaniu od tego procesu. Trudności w

ocenie Działania IV.1 przysparza ponadto także fakt, że drogi zostały oddane do użytku relatywnie niedawno. Jego efekty będą w związku z tym widoczne w dłuższej perspektywie czasowej.

Należy zwrócić uwagę, że uzupełnianie się inwestycji realizowanych ze środków PO RPW z innymi inwestycjami było zależne od typu realizowanych inwestycji. I tak np. w przypadku ciągu czwartego, który składał się przede wszystkim z obwodnic miast, działania miały charakter punktowy, ograniczony terytorialnie, co sprzyjało innym inicjatywom ukierunkowanym na modernizację lokalnych dróg dojazdowych, uzbrojenie terenów inwestycyjnych wokół projektu czy remontom ulic w obrębie miast finansowanym z budżetu lokalnego.

Specyficzny przypadek stanowi też miasto Białystok, gdzie zrealizowano 6 inwestycji polegających na modernizacji lub przebudowie kilku ulic. Warto przy tym wspomnieć, że Białystok realizował także projekty polegające na poprawie jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego.

#### CYTATY

*Założenie było takie, że te projekty z Polski Wschodniej miały stanowić taką sieć uzupełniającą do projektów z POLiŚ-a i tak w tym przypadku jest, bo [numer drogi] była realizowana z POLiŚ-a (...), a dwa projekty mamy z Polski Wschodniej na [numer drogi]. [...] Droga numer [numer drogi] prowadzi do przejścia granicznego i tam też realizowaliśmy, z innego jeszcze programu, z programu współpracy transgranicznej projekt. Więc to wszystko stanowi taki układ. (R14, badanie beneficjentów)*

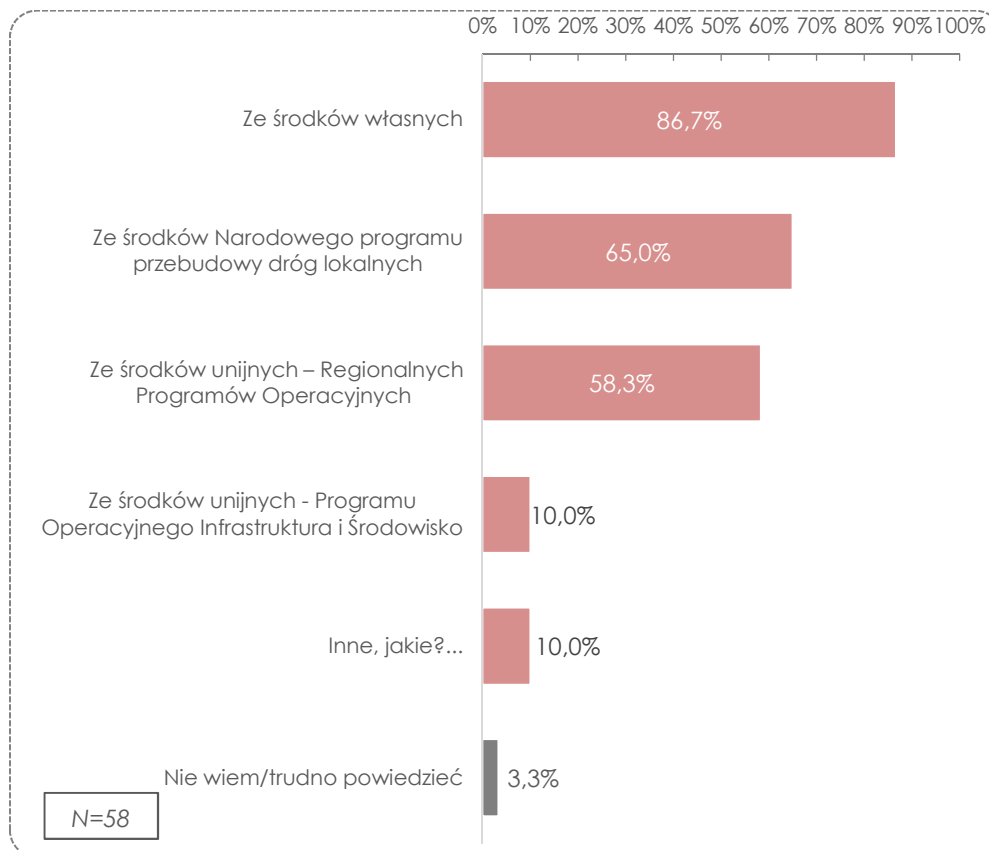
#### CYTATY

*Na przykład [numer drogi] – z Polski Wschodniej wykonaliśmy jeden odcinek, jeden odcinek wykonaliśmy z RPO. Teraz wykonujemy kolejny odcinek na drodze [numer drogi] i kolejny będzie wykonywany prawdopodobnie z Polski Wschodniej, bo startowaliśmy w konkursie, który na razie się nie kwalifikuje, ale w następnym może już nam się uda, bo będziemy gotowi. (R3, badanie beneficjentów)*

Jak wskazują dane z badania gmin – 98,4% samorządów gminnych w ostatnich 10 latach dokonywało remontów lokalnych dróg lub dróg gminnych (w tym ze środków unijnych. Dane nie różnicują się ze względu na typ gminy, tj. gminy z terenu inwestycji drogowej i gminy sąsiadujące). Dotyczy to zarówno faktu remontowania dróg lokalnych, jak i kwestii finansowania remontów. 57,1% gmin czerpało środki na

sfinansowanie tych remontów ze środków UE za pośrednictwem programów regionalnych.

**Wykres 6.** Z jakich środków finansowane były remonty dróg lokalnych w Pana/i JST w ostatnich 10 latach?



Źródło: Badanie CAWI z przedstawicielami gmin; N=58 (pytanie zadawane tylko tym gminom, które zadeklarowały, iż w ciągu ostatnich 10 lat dokonywały remontów dróg lokalnych; odpowiadały tylko samorządy gminne) – analiza nie obejmuje 2 gmin będących beneficjentem środków

### 3.3. Realizacja projektów oraz wskaźniki produktu i rezultatu

Beneficjenci zostali zapytani o to jak przebiegała realizacja inwestycji i czy napotkali na jakiegokolwiek problemy w jej trakcie. Wymienili między innymi: :

- ✓ trudności wynikające ze zmiany prawa o zamówieniach publicznych (przedłużające się procedury przetargowe ze względu na okres przejściowy przed wejściem w życie nowej ustawy i konieczność przeprowadzenia części postępowań ponownie),
- ✓ trudności wynikające ze zmiany prawa dotyczącego warunków technicznych dróg,
- ✓ trudności wynikające ze zmiany prawa dotyczącego decyzji środowiskowych,
- ✓ bardzo złe warunki pogodowe (powodujące opóźnienia w pracach budowlanych),

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

- ✓ odmienne od założonych w dokumentacji lub po prostu trudne warunki gruntowe (wydłużające prace na terenie inwestycji)
- ✓ protesty mieszkańców (wyrażające sprzeciw wobec wprowadzenia ekranów akustycznych, zakończone ugodą sądową),
- ✓ „typowe” problemy występujące przy realizacji każdej inwestycji drogowej (opóźnienia po stronie wykonawców, konieczność rozwiązania umowy i ogłoszenia nowego przetargu, odwołania wykonawców, trudności z odbiorem inwestycji itp.).

Beneficjenci deklarowali, że osiągnięto cele poszczególnych projektów, o czym świadczą osiągnięte wartości wskaźników.

Zakładane przez beneficjentów **wskaźniki produktu** to długość wybudowanych/przebudowanych dróg oraz liczba obiektów inżynierskich. Z analizy danych zbieranych w monitoringu efektów i trwałości projektów wynika, że wszystkie wskaźniki produktu dla zrealizowanych projektów zostały osiągnięte.

**Wskaźniki rezultatu** to w przypadku wszystkich zrealizowanych w działaniu IV.1 projektów oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych, mierzona w złotych. W większości przypadków wskaźniki rezultatu udało się osiągnąć lub przekroczyć.

Tabela 5. Poziom osiągnięcia wskaźników rezultatu dla Działania IV.1 PO RPW<sup>4</sup>

NAZWA WSKAŹNIKA	WARTOŚĆ DOCELOWA	WARTOŚĆ OSIĄGNIĘTA	% OSIĄGNIĘCIA
<b>OSZCZĘDNOŚĆ CZASU W PRZEWOZACH PASAŻERSKICH</b>	420 793 825,65	616 258 338,26	146,50
<b>OSZCZĘDNOŚĆ CZASU W PRZEWOZACH TOWAROWYCH</b>	160 696 173,88	182 638 729,30	113,70
<b>OSZCZĘDNOŚĆ CZASU W PRZEWOZACH OGÓŁEM</b>	581 489 999,53	798 897 067,56	137,40

W przypadku większości ciągów oszczędności czasu w ruchu pasażerskim były znacznie większe od oszczędności czasu w ruchu towarowym (w przypadku ciągu VIII oszczędności w ruchu pasażerskim były aż 9,6 razy większe niż w ruchu transportowym). Odwrotna sytuacja występuje w ciągach III i V, w których oszczędności w ruchu towarowym były nieco większe niż oszczędności w ruchu pasażerskim. W przypadku ciągu III wynika to przede wszystkim z najniższej ze wszystkich ciągów oszczędności w ruchu pasażerskim (1% kosztu inwestycji),

<sup>4</sup> Tabela przedstawia wartości wskaźników zsumowane dla wszystkich realizowanych projektów według stanu na 30.11.2016 r.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

natomiast w przypadku ciągu V jest to głównie zasługa bardzo wysokich oszczędności w ruchu towarowym (7% kosztu inwestycji).

Jak wskazywali Beneficjenci (a także przedstawiciele IZ i IP PO RPW), **barierami** osiągnięcia wskaźników rezultatu w okazały się:

- nieukończenie komplementarnej inwestycji drogowej decydującej o finalizacji prac na innym odcinku,
- błędnie oszacowane wskaźniki na etapie przygotowania wniosku (wskazanie zbyt wysokich wartości w stosunku do realnego potencjału ruchu na danej drodze),
- ograniczenia tonażowe innej drogi istniejącej już w strukturze komunikacyjnej regionu
- 

#### CYTATY

*Natomiast są inwestycje, które z różnych powodów nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Raz, że po pierwsze były opóźnione. Dwa, że niektóre inwestycje nie zostały zrealizowane, a ich realizacja w dużej mierze wpływa na realizację tych wskaźników. To spowodowało, że nie do końca [udało się je zrealizować]. Po trzecie, niektórzy beneficjenci, zwłaszcza zarządy dróg wojewódzkich, przeszacowali wartości. (Materiały z badania eksploracyjnego)*

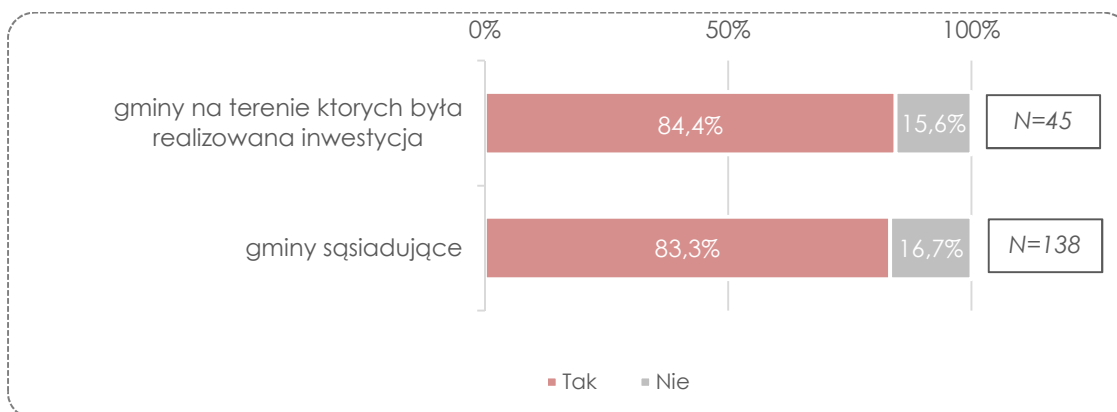
**Brak realizacji komplementarnej inwestycji** dotyczył najczęściej sytuacji, kiedy budową drogi będącej integralnym elementem układu komunikacyjnego zarządzała inna instytucja. Wszelkie problemy wynikające częściowo z deficytu znajomości prawa zamówień publicznych i procedur nim rządzących, a co za tym idzie opóźnień wykonawców budujących drogę na innym odcinku, prowadziły wówczas do sytuacji, gdzie nie udało się skonstruować pełnego układu komunikacyjnego.

Podkreślić tu warto, że w zdecydowanej większości badanych gmin w momencie prowadzenia badania nadal realizowane były inwestycje drogowe (83,6%).



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

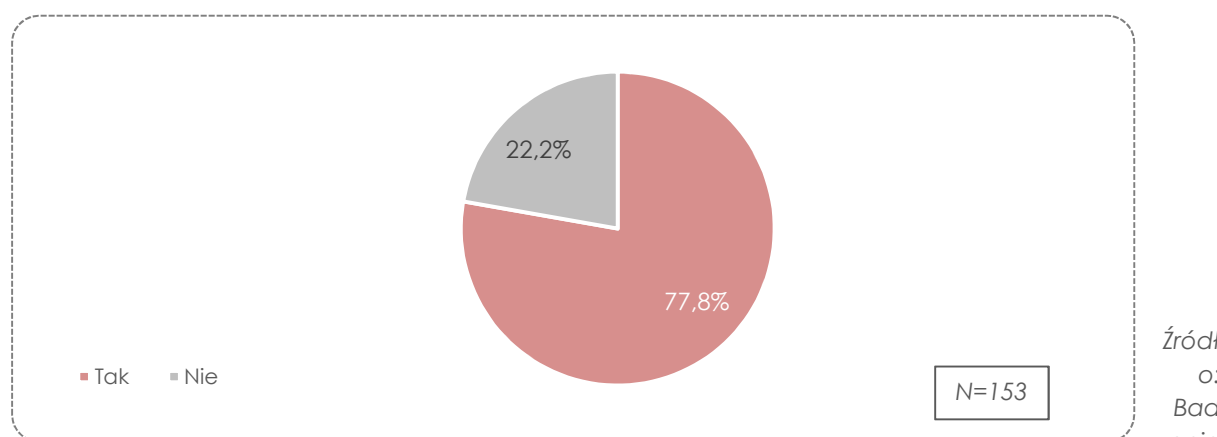
**Wykres 7.** Czy na terenie Pana/i JST realizowane są aktualnie inwestycje drogowe? Dane w podziale ze względu na gminy położone na terenie inwestycji oraz gminy sąsiadujące



Źródło: Badanie CAWI z przedstawicielami gmin, na terenie których była realizowana inwestycja (N=45) oraz gmin położonych w buforze inwestycji 10 km (N=138)

Zdecydowana większość gmin (77,8%) zadeklarowała współpracę z innymi jednostkami samorządu terytorialnego podczas realizacji inwestycji drogowych. Przy czym, współpraca ta deklarowana była nieco częściej w przypadku gmin, na terenie których położone były inwestycje realizowane w ramach IV.1 PO RPW. Warto też odnotować, że współpraca miała charakter spontaniczny, a więc polegała głównie na rozwiązywaniu bieżących problemów (np. konieczności budowy bądź przebudowy wspólnej drogi łączącej dwie gminy) – 67,2% wskazań na tę formę współpracy. W związku z tym, istotna wydaje się integralność inwestycji drogowych i usprawnienie współpracy między samorządami, aby wzmocnić efekty realizowanych projektów drogowych, doprowadzając je do końca. W przeciwnym wypadku nieukończenie jednej z inwestycji powodować będzie problemy z realizacją inwestycji komplementarnej (np. innego odcinka tej samej drogi).

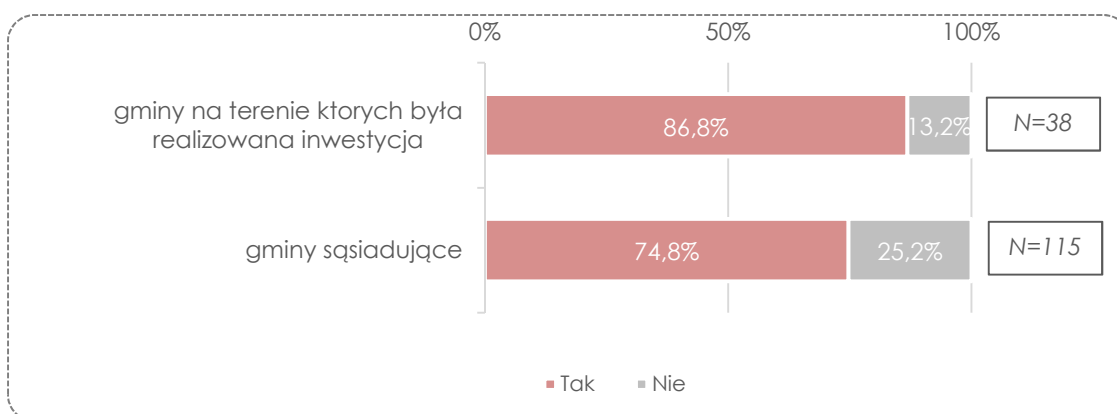
**Wykres 8.** Czy Pana/i JST współpracuje w realizacji tych inwestycji z innymi jednostkami samorządu terytorialnego?



CAWI z przedstawicielami gmin; N=153 (przedstawiciele gmin, którzy zadeklarowali, że aktualnie realizują inwestycje drogowe)

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 9.** Czy Pana/i JST współpracuje w realizacji inwestycji z innymi jednostkami samorządu terytorialnego? Dane w podziale na gminy, na terenie których realizowana była inwestycja oraz gminy sąsiadujące



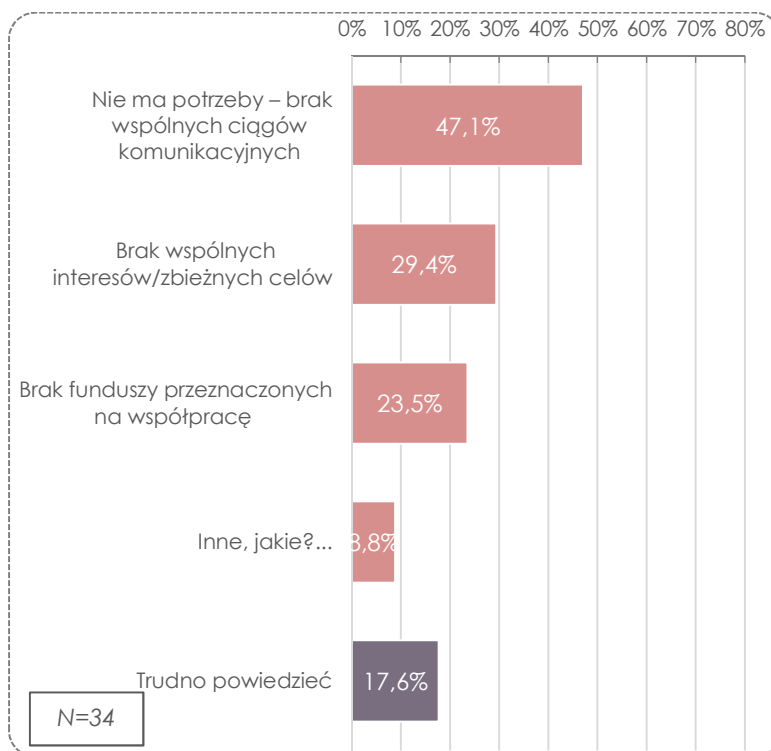
Źródło: Badanie CAWI z przedstawicielami gmin, na terenie których była realizowana inwestycja (N=38) oraz gmin położonych w buforze inwestycji 10 km (N=115); na pytanie odpowiedzieli przedstawiciele gmin, którzy zadeklarowali, że ich JST realizuje aktualnie inwestycje drogowe

Warto jednak zaznaczyć, iż pomimo różnych barier we współpracy, gminy, na terenie których realizowane były inwestycje, jak również gminy sąsiadujące, podkreślały pozytywne doświadczenia ze współpracy (96,6% dla sumy odpowiedzi „zdecydowanie pozytywnie” i „raczej pozytywnie” w przypadku ogółu odpowiadających, a odpowiednio – 93,3% i 97,6% w przypadku gmin z obszaru inwestycji i gmin sąsiadujących). Jednocześnie warto zaakcentować, że jeśli dana jednostka nie współpracowała z innymi gminami, to ze względu na brak wspólnych ciągów komunikacyjnych, a więc brak konieczności współpracy przy potencjalnych remontach wspólnego układu komunikacyjnego łączącego dwie gminy ze sobą – 47,1% (odsetek wskazań na wariant „nie ma potrzeby – brak wspólnych ciągów komunikacyjnych”). Około jednej trzeciej przedstawiciele gmin nie współpracowało z innymi gminami przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych, ponieważ nie istnieją zbieżne cele, które mogłyby taką współpracę rozpocząć. Natomiast 23,5% gmin nie posiada funduszy na realizowanie wspólnych działań z innymi jednostkami.



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 10.** Dlaczego Pana/i JST nie współpracuje z innymi jednostkami samorządu terytorialnego przy realizacji inwestycji drogowych?



Źródło: Badanie CAWI z przedstawicielami gmin

## CYTATY

W jednym przypadku [osiągnęliśmy wskaźniki] troszeczkę z opóźnieniem w stosunku do pierwotnego terminu, ale wiązało się to z tym, że nie było jeszcze odcinka drogi realizowanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich do samej obwodnicy. Nasz odcinek kończył się przy granicy miasta i nie było tego połączenia z obwodnicą, więc nie można było jakby skutecznie zmierzyć tego wskaźnika. Dopiero po wybudowaniu już tego pełnego układu komunikacyjnego było to możliwe. I wtedy wskaźnik został osiągnięty, jak najbardziej, nawet został przekroczony. (R2, badanie beneficjentów).

## CYTATY



*Do końca tego roku będziemy mieli te wyniki. (...) Nie ukrywam, że mam obawy i już wyjaśniam dlaczego. Z racji tego, że głównym założeniem realizacji tego drugiego odcinka było przejście graniczne w [miejsowość]. [Nazwa przejścia granicznego], które było przewidywane, że już w roku szesnastym będzie funkcjonowało, w momencie jak myśmy planowali czy projektowali drogę obwodową. Niestety, mamy rok 2016, przejścia na dzień dzisiejszy nie ma. (R6, badanie beneficjentów)*

**Błędne (zawyżone) założenia wykorzystywane na etapie tworzenia wniosku do prognozowania ruchu w przyszłości** wiązały się z tempem przygotowania wniosków na etapie aplikowania o środki. W momencie uruchomienia środków, beneficjenci nie dysponowali dostatecznie szeroką wiedzą i doświadczeniem niezbędnymi przy ubieganiu się o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych. Z tego względu pierwsze wnioski mogły być obarczone pewnymi błędami szacunkowymi.

Innym powodem, przytaczanym przez badanych był ogólny kryzys gospodarczy. Wskaźniki wpisywane w studium wykonalności opracowywane były w okolicach roku 2006, a niekiedy nawet bazowały na danych wcześniejszych (np. potrzebnych do szacowania kosztów inwestycji). Środki zaś przyznane zostały w 2007 r. Kryzys gospodarczy, za którego początek przyjmuje się rok 2008, przyczynił się do ogólnego zmniejszenia dynamiki rozwoju, zmiany sytuacji ekonomicznej firm budowlanych i transportowych, wzrostu cen materiałów i robót budowlanych czy wzrostu cen paliw powodującego spadek ruchu. Każdy z tych efektów kryzysu miał wpływ na realizację wspartych inwestycji i osiągnięcie zaplanowanych wartości wskaźników.

## CYTATY



*Wpływ na może niższe, niż żeśmy zakładali w studium wykonalności, wskaźniki (...) miał kryzys gospodarczy. Na etapie opracowywania studium wykonalności był zbyt/PKB, było zbyt optymistyczne. Po prostu zakładało [się] dynamiczny rozwój nie tylko regionu, ale i kraju. Natomiast później nastąpiło troszeczkę obniżenie tych wskaźników i w rezultacie, tak myślę, że te nasze wstępne wyliczenia pokazywały, że mamy pewne trudności w osiągnięciu tych wskaźników. (R13, badanie beneficjentów)*

## CYTATY

Zakładany był większy ruch na tych obwodnicach w zakresie tych pojazdów, nazwijmy to, nieosobowych i to miało przełożenie na sam wskaźnik. Tak jak powiedziałem na początku, zbyt optymistyczne dane wyjściowe spowodowały, że otrzymaliśmy później taki wynik na koniec, po zrealizowaniu inwestycji. (...) Kryzys tak, jak najbardziej był, wiadomo. W 2005 roku mieliśmy inną sytuację ekonomiczną i wskaźnik PKB też był inny. Na podstawie tego wzrost ilości tego ruchu samochodowego był na drogach szacowany. (R14, badanie

**Ograniczenia tonażowe innego odcinka drogi** w ciągu komunikacyjnym powodują, że parametry inwestycji realizowanych ze środków Działania IV.1 PO RPW musiały zostać dostosowane do tych ograniczeń, co z kolei wpłynęło na osiągniętą wartość wskaźnika oszczędności czasu w przewozach towarowych (ograniczenie tonażu powoduje, że mniej pojazdów towarowych może faktycznie skorzystać z danego odcinka).

Do opóźnień w realizacji wskaźników przyczynić się mogła również **zmiana sytuacji politycznej za wschodnią granicą**. Nawiązywanie i zacieśnianie współpracy towarowej, handlowej czy szerzej gospodarczej ze wschodnimi sąsiadami jest determinowane położeniem geograficznym wschodnich regionów Polski. Zmiana sytuacji politycznej na Ukrainie wpłynęła zatem na zmniejszenie ruchu w tym kierunku, nie tylko w celach gospodarczych, ale też turystycznych, o czym wspominali w wywiadach Beneficjenci.

## 4. Ocena projektów transportowych Działania IV.1 Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 ze względu na zwiększenie dostępności transportowej, poziomu bezpieczeństwa oraz dostępu do terenów inwestycyjnych, atrakcji turystycznych i przejść granicznych

Zgodnie z założeniem Programu konsekwencją zrealizowania inwestycji z Działania IV.1 polegających na modernizacji, budowie i przebudowie dróg będących w bardzo złym stanie technicznym miało być zwiększenie komfortu jazdy na ośmiu zdefiniowanych ciągach komunikacyjnych. Modernizacja skrzyżowań i poprawa parametrów technicznych dróg, a także budowa obwodnic wyprowadzających ruch z centrów miast miały zmniejszyć ryzyko kolizji oraz ryzyko wypadków. Innym rezultatem projektów drogowych, które wychodziły naprzeciw potrzebie modernizacji zdegradowanych dróg, miało być skrócenie czasu przejazdu i

*Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*

usprawnienie przejazdów. Rozdział ten koncentruje się na weryfikacji, czy powyższe założenia udało się zrealizować tj. czy zrealizowana interwencja wpłynęła na poprawę dostępności transportowej Polski Wschodniej, poziom bezpieczeństwa oraz dostęp do terenów inwestycyjnych, atrakcji turystycznych i przejść granicznych.

Punktem wyjścia do oceny dostępności transportowej są obiektywne informacje dotyczące dostępności transportowej. Wnioski dotyczące dostępności transportowej budowano w oparciu o wskaźniki WMDT<sup>5</sup>, WDDTO<sup>6</sup>, WDDTT<sup>7</sup>.

Wskaźnik WMDT „został opracowany w 2008 r. przez zespół badawczy pracowników Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN pod kierownictwem prof. Tomasza Komornickiego. (...) Wskaźnik był w Polsce pierwszą próbą obliczenia zmian dostępności [drogowej – przyp. A.Ł.] w wyniku realizacji inwestycji infrastrukturalnych na poziomie powiatowym<sup>8</sup>. Jest on wskaźnikiem syntetycznym wynikającym z połączenia analiz dla poszczególnych gałęzi transportu (pasażerskiego i towarowego). Diagnoza oraz zmiany wskaźnika WMDT są bardzo zbliżone do diagnozy oraz zmiany wskaźnika WDDT.

Jak wynika z przedstawionych map, w 2007 roku międzygałęziowa dostępność województw Polski Wschodniej pozostawała na bardzo niskim poziomie. Gminy położone przy wschodniej granicy prezentowały najniższą wartość tego wskaźnika w perspektywie całego kraju. Minimalnie większą dostępność obserwować można było w przypadku gmin położonych wokół stolic województw, zwłaszcza Kielc, Lublina i Rzeszowa. Nadal jednak dostępność ta należała do najniższych w kraju. W 2015 r. dostępność poprawiła się w województwie świętokrzyskim i lubelskim oraz w gminach przygranicznych w województwie podkarpackim. Poprawa w mniejszym stopniu dotyczyła województwa podlaskiego i warmińsko-mazurskiego.

---

<sup>5</sup> WMDT – Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej

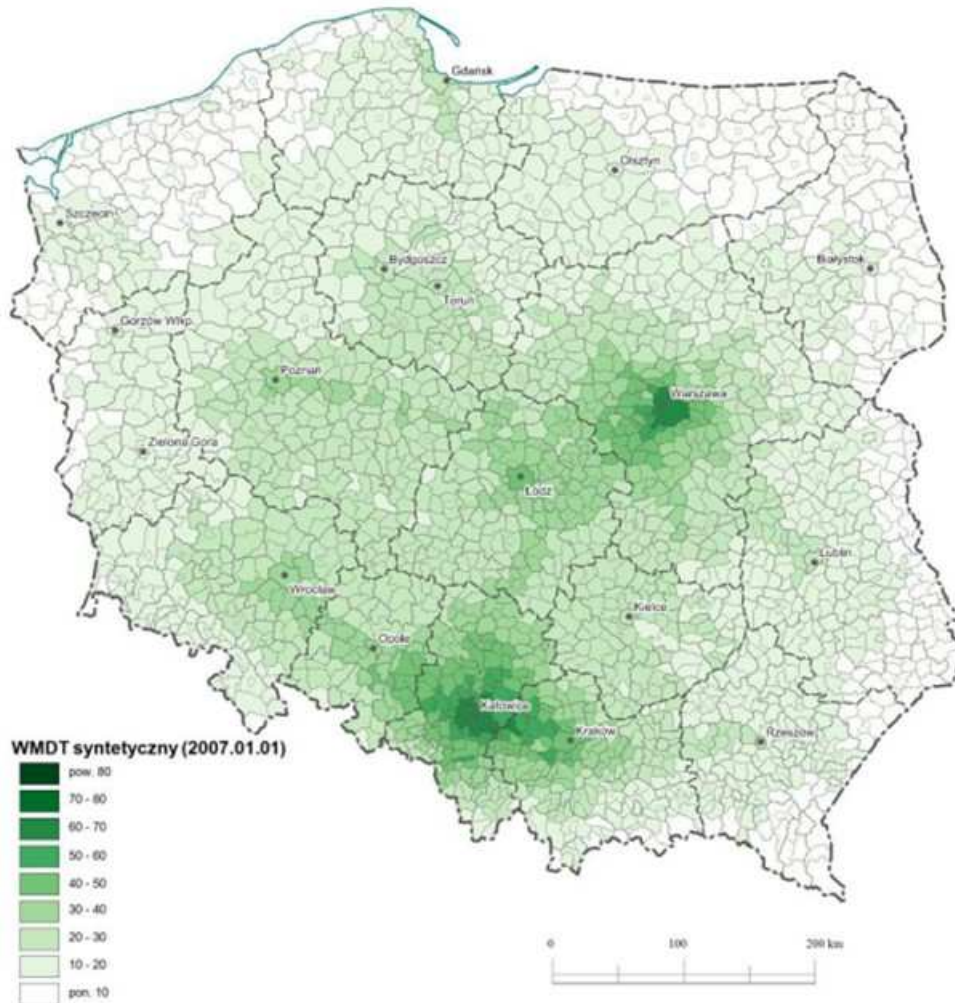
<sup>6</sup> WDDTO – Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej Osobowej

<sup>7</sup> WDDTT – Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej Towarowej

<sup>8</sup> T. Komornicki, P. Rosik, M. Stępiak, P. Śleszyński, *Zweryfikowana metodologia szacowania WMDT*, PAN, s. 3.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Rysunek 2. Wartość wskaźnika WMDT (syntetyczny) obliczona dla roku 2007<sup>9</sup>



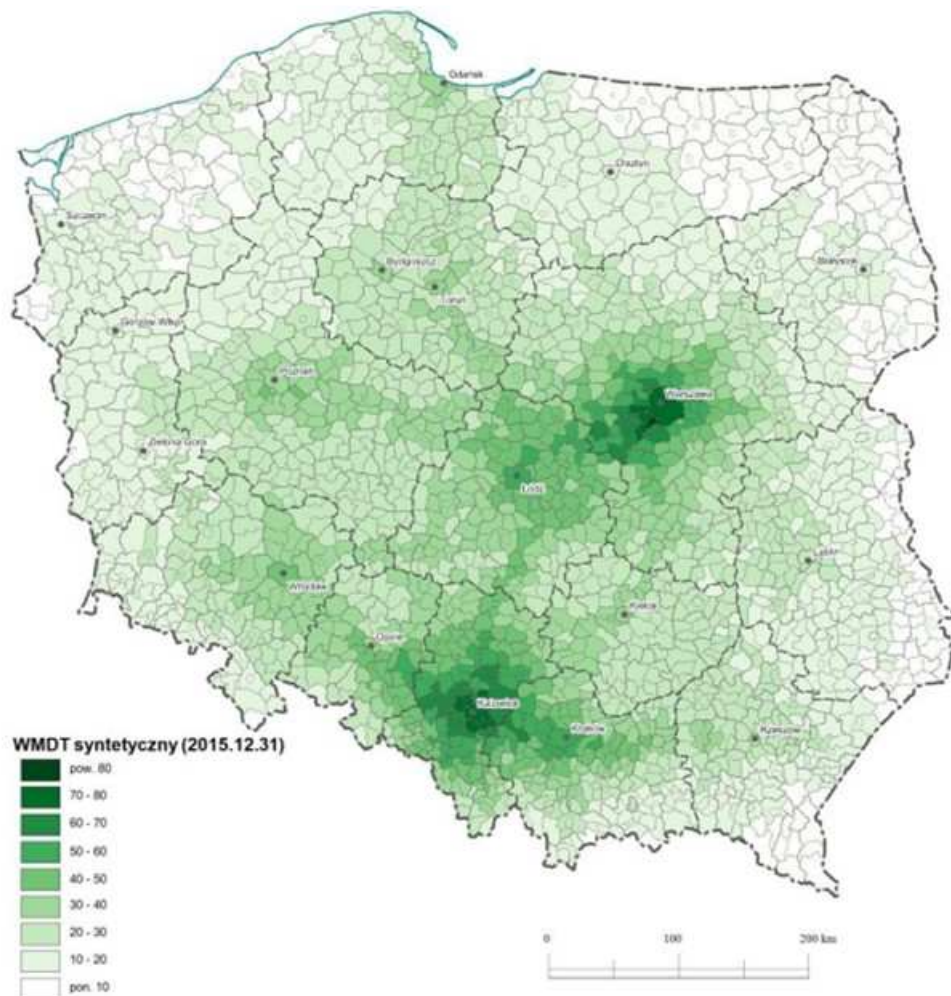
Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

<sup>9</sup> T. Komornicki, P. Rosik, M. Stępnia, Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”, Warszawa 2015, s. 52.



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Rysunek 3.** Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT (pasażerski, towarowy i syntetyczny) – wartość docelowa w 2015 r.<sup>10</sup>



Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

Na podstawie oszacowanych zmian wskaźnika WMDT widać, że w wartościach bezwzględnych (patrz: tabela i mapa poniżej) zwiększyła się dostępność transportowa dla przewozów pasażerskich i towarowych we wszystkich województwach Polski Wschodniej. Przy czym największa zmiana dostępności (wg wskaźnika syntetycznego), nastąpiła w województwie podkarpackim<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Tamże, s. 54.

<sup>11</sup> Tamże, s. 58.

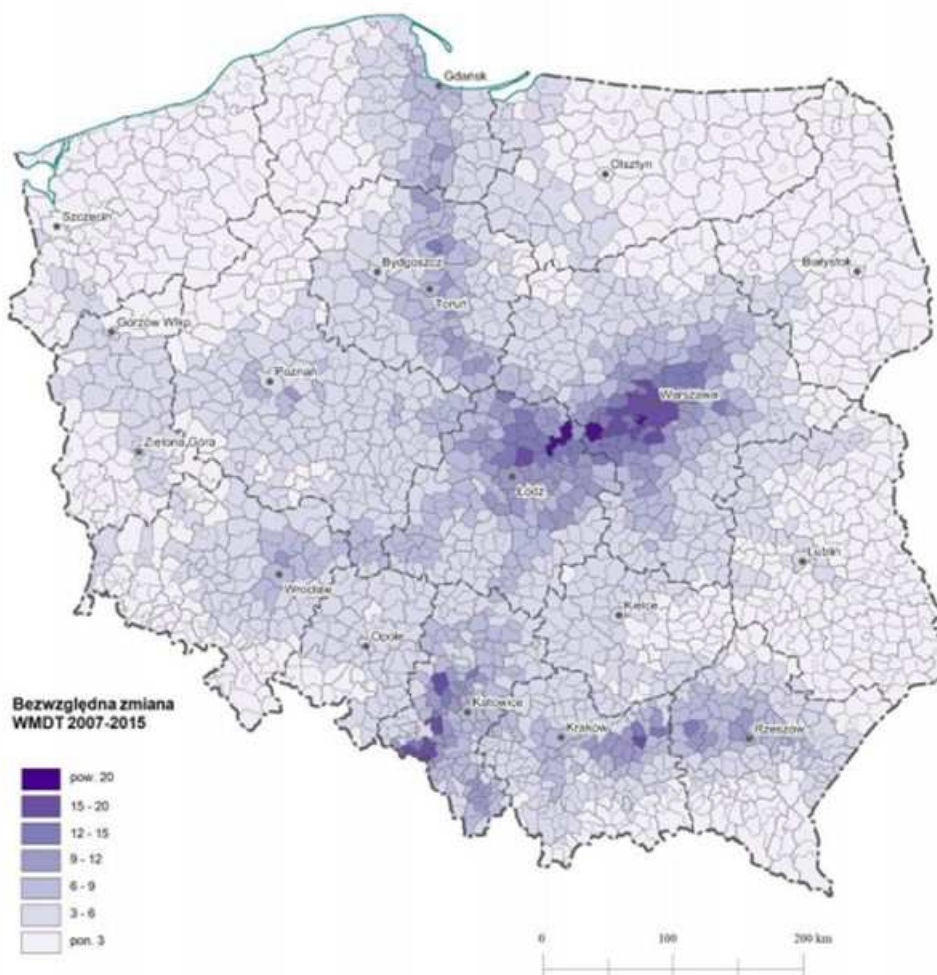
Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Tabela 6.** Oszacowanie zmian Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT II (pasażerski, towarowy i syntetyczny)<sup>12</sup>

Województwo	WMDT pasażerski (zmiana 2007-2015)	WMDT towarowy (zmiana 2007-2015)	WMDT syntetyczny (zmiana 2007-2015)
lubelskie	2,59	2,67	2,63
podkarpackie	6,43	3,86	5,14
podlaskie	1,82	1,66	1,74
świętokrzyskie	3,57	4,09	3,83
warmińsko-mazurskie	2,27	2,26	2,27

Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

**Rysunek 4.** Zmiana bezwzględna Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT (pasażerskiego, towarowego i syntetycznego) w latach 2007-2015<sup>13</sup>



Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie

<sup>12</sup> Tamże.

<sup>13</sup> Tamże, s 56.

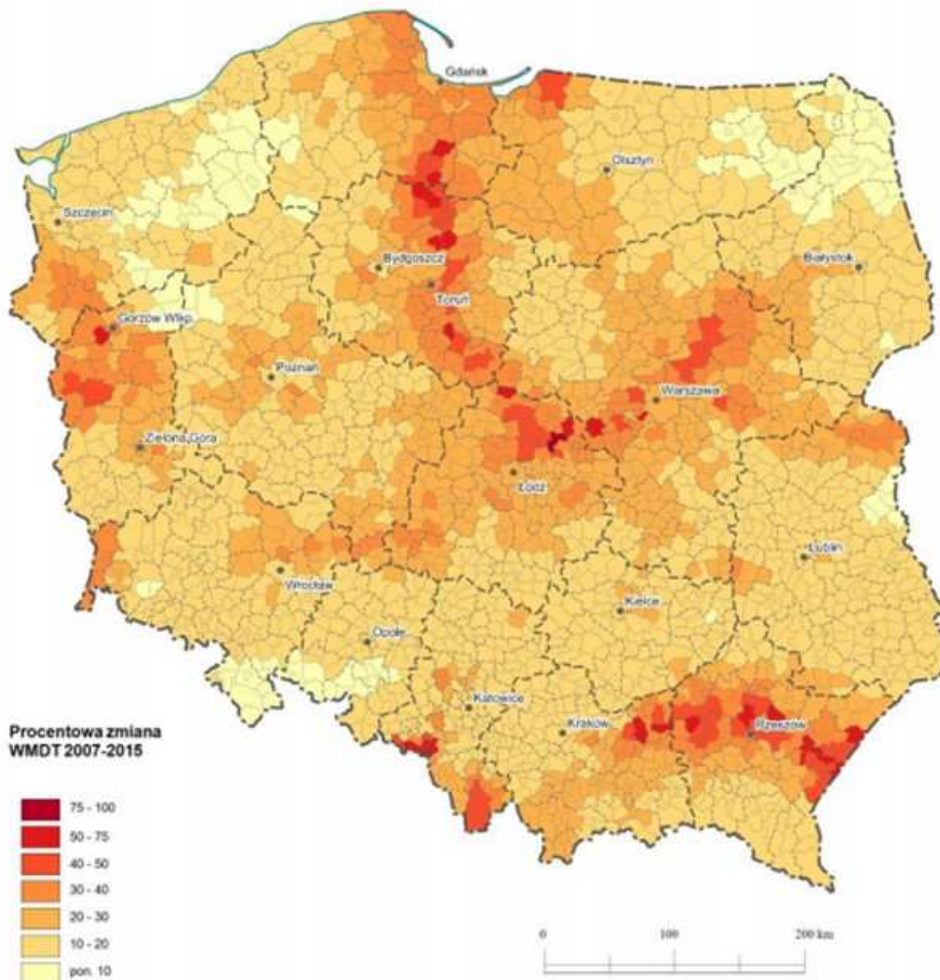


Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

Dostępność transportowa poszczególnych gmin zwiększyła się w minimalnym stopniu, a na poziomie województw właściwie tylko w przypadku woj. podkarpackiego można mówić w wzroście dostępności (dostępność od granicy państwa do granicy z województwem małopolskim zwiększyła się o 30-40%, a nawet 40-50%).

**Rysunek 5.** Zmiana procentowa Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT (pasażerskiego, towarowego i syntetycznego) w latach 2007-2015<sup>14</sup>



Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

Dostępność ma ograniczony terytorialnie charakter. Wynika to z niskiego wyjściowego poziomu wskaźnika.

<sup>14</sup> Tamże, s. 57.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Zmiany w zakresie wartości wskaźników WDDTO i WDDT w latach 2007-2015 dla inwestycji zlokalizowanych w miastach na prawach powiatu na sieci TEN-T i poza tą siecią były również niewielkie (na poziomie 0,3 i 0,4).

Jak prezentuje tabela poniżej, największą zmianę w zakresie wskaźnika dostępności transportowej (osobowego) zanotowało województwo podkarpackie (6,60). Czynnikiem zmiany nie było jednak tylko wykorzystanie na inwestycje środków w ramach PO RPW. W dużo większym stopniu inwestycje zasilał PO IŚ. Stwierdzić jednak można, że środki UE stanowią najistotniejszą determinantę zmiany wskaźnika osobowej dostępności transportowej w przypadku analizowanych województw.

**Tabela 7.** Oszacowanie zmian Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDTO (osobowy)<sup>15</sup>

Województwo	Zmiana 2007-2015	Inwestycje UE <sup>16</sup>	Inwestycje PO RPW
lubelskie	1,97	1,63	0,19
podkarpackie	6,60	5,57	0,15
podlaskie	1,76	0,99	0,07
świętokrzyskie	3,29	2,87	0,21
warmińsko-mazurskie	1,96	1,11	0,07

Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

Analogiczny wniosek można wysnuć, analizując wskaźnik WDDT (towarowy). Ponownie, największy udział w zmianie ma województwo podkarpackie. Jednak także w tym przypadku czynnikiem wpływającym na zmianę były inwestycje komplementarne w stosunku do tych sfinansowanych ze środków PO RPW.

**Tabela 8.** Oszacowanie zmian Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT (towarowy)<sup>17</sup>

Województwo	Zmiana 2007-2015	Inwestycje UE	Inwestycje PO RPW
lubelskie	2,56	0,90	0,15
podkarpackie	4,30	2,37	0,15
podlaskie	2,04	0,56	0,04
świętokrzyskie	4,14	1,89	0,38
warmińsko-mazurskie	2,08	0,62	0,02

Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

Składowe wartości wskaźnika Multimodalnej Dostępności Transportowej, czyli Wskaźnik Dostępności Transportowej osobowy i towarowy, wskazują, że z największą zmianą dostępności mamy do czynienia w województwie podkarpackim. Dostępność tak towarowa, jak i osobowa poprawiła się w pasie od granicy ukraińskiej do województwa małopolskiego. Skomunikowanie i dostępność gmin w tym pasie jest duże, jak wykazują mapy zamieszczone poniżej. Powiedzieć zatem

<sup>15</sup> Tamże, s. 13.

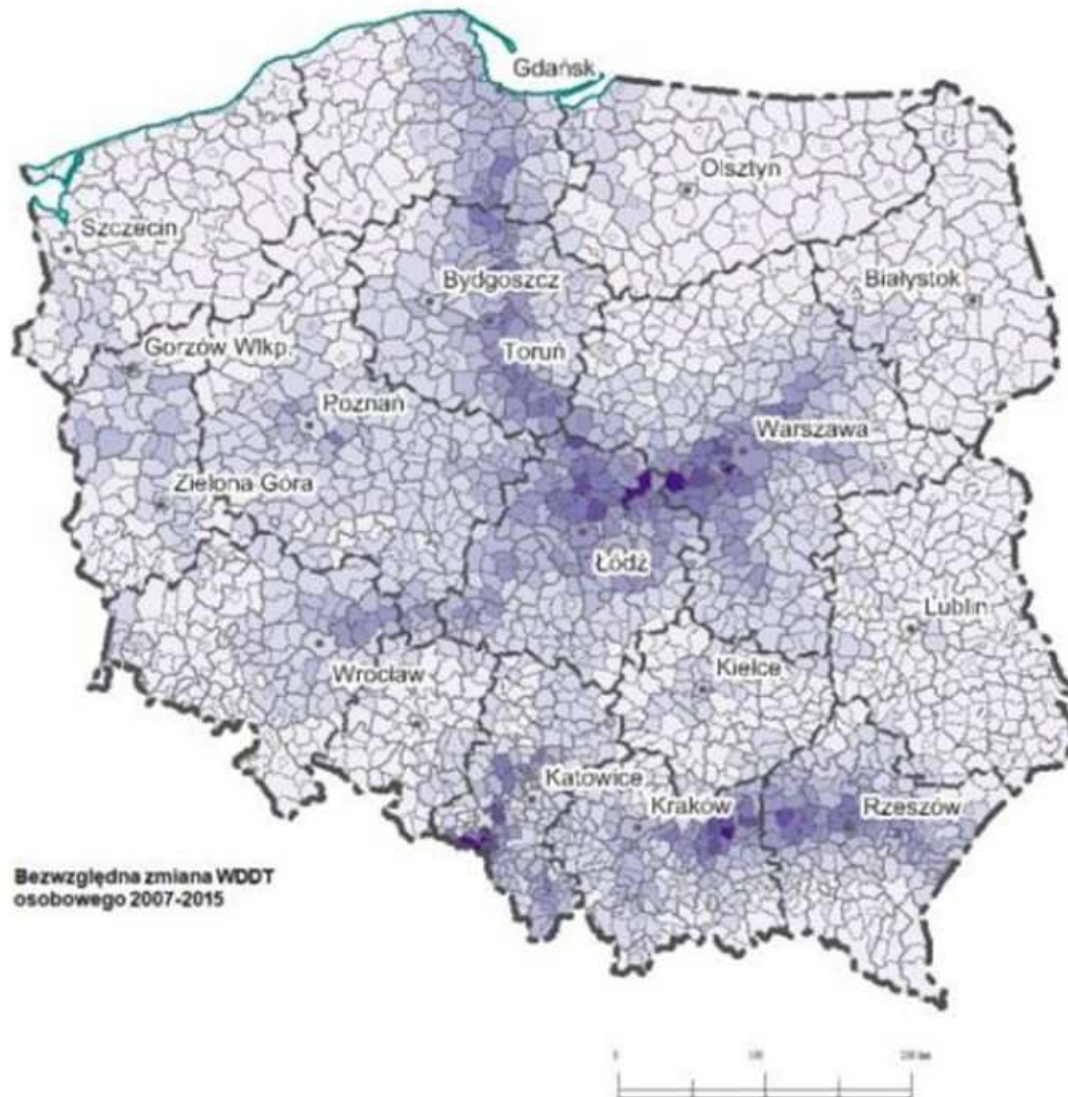
<sup>16</sup> Inwestycje PO IŚ.

<sup>17</sup> Tamże, s. 14.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

można, że inwestycje w infrastrukturę drogową realizowane ze środków unijnych, w tym – jak wynika z danych powyżej – w szczególności z PO IŚ i PO RPW, przyczyniły się do poprawienia dostępności tego województwa.

Rysunek 6. Zmiana bezwzględna Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT (osobowego)<sup>18</sup>



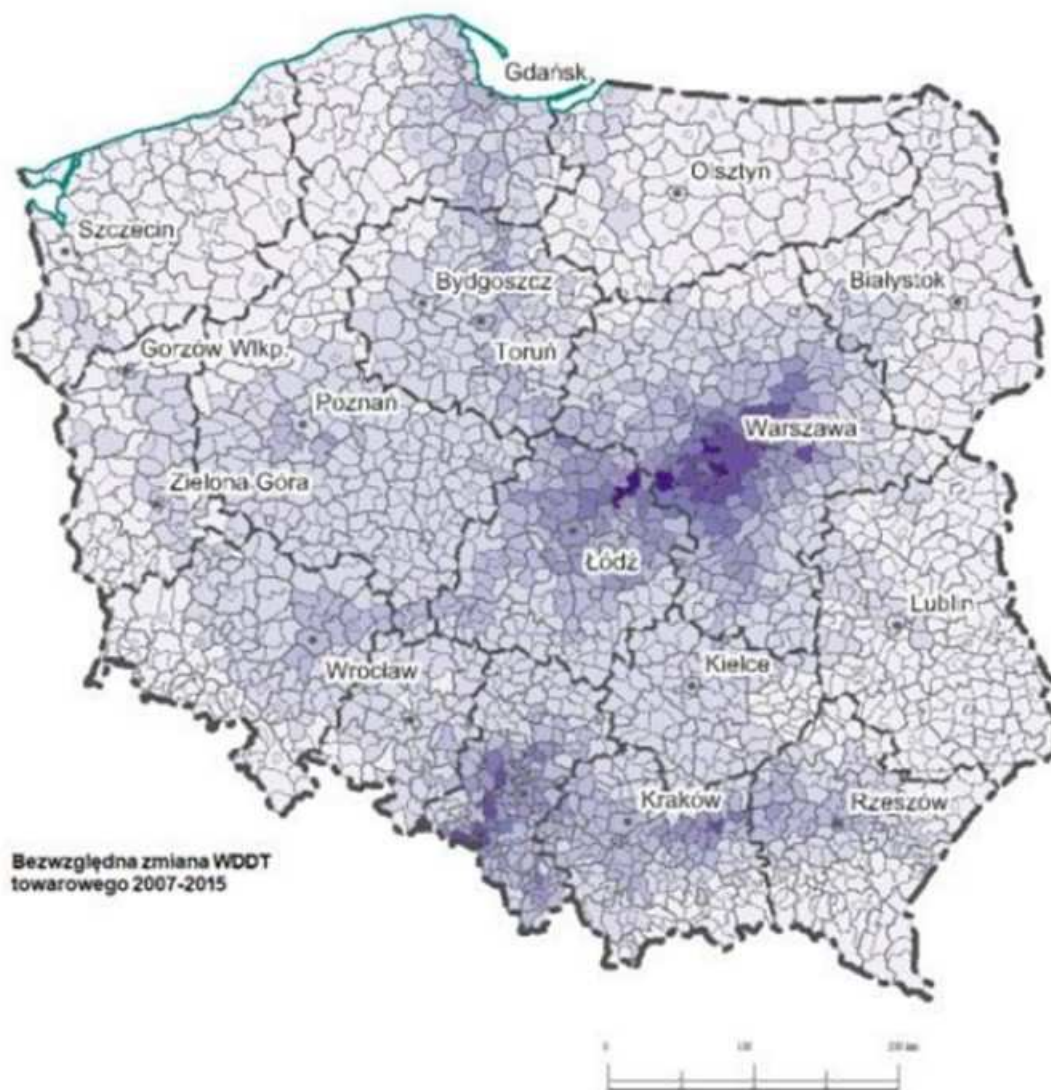
Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

<sup>18</sup> Tamże, s. 20.



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Rysunek 7. Zmiana bezwzględna Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT (towarowego)<sup>19</sup>



Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

Ograniczenie przestrzenne PO RPW determinuje ograniczony zasięg przestrzenny efektów oddziaływania poszczególnych inwestycji drogowych. Jak podkreślano także w badaniach eksploracyjnych, największe znaczenie dla kształtowania efektu ponadregionalnego mają dwie inwestycje dotyczące budowy nowych mostów na Wiśle. Most w Kamieniu połączył południowe Mazowsze z województwem świętokrzyskim i Lublinem. Na szerokie oddziaływanie mostu w Połańcu miały istotny wpływ inwestycje zrealizowane w województwie województwa świętokrzyskim. Obie inwestycje obejmowały swoim zasięgiem rozległy obszar. Istotne znaczenie dla

<sup>19</sup> Tamże.

dostępności miały także inwestycje na trasach sąsiadujących z granicami państwa (fragment obwodnicy Białegostoku w przypadku pogranicza białoruskiego) i obwodnica Olecka (w przypadku pogranicza rosyjskiego)<sup>20</sup>.

Także eksperci w ramach dyskusji panelowej podkreślali, że choć mosty są najmniej znaną i wykorzystywaną inwestycją wśród różnych kategorii badanych, to ich wpływ i oddziaływanie na dostępność komunikacyjną jest relatywnie największy. Mają one zatem największe znaczenie w zwalczaniu peryferyjności województw Polski Wschodniej, ponieważ przynoszą efekt ponadregionalny. Jednocześnie znaczenie takie może mieć przebudowa dróg polegająca na połączeniu ulicy Mełgiewskiej, która prowadzi do lotniska w Lublinie, przez co przyspiesza drogę z województwa do np. Londynu. Zatem ta inwestycja powoduje zwiększenie dostępności międzynarodowej i daje efekt ponadregionalny.

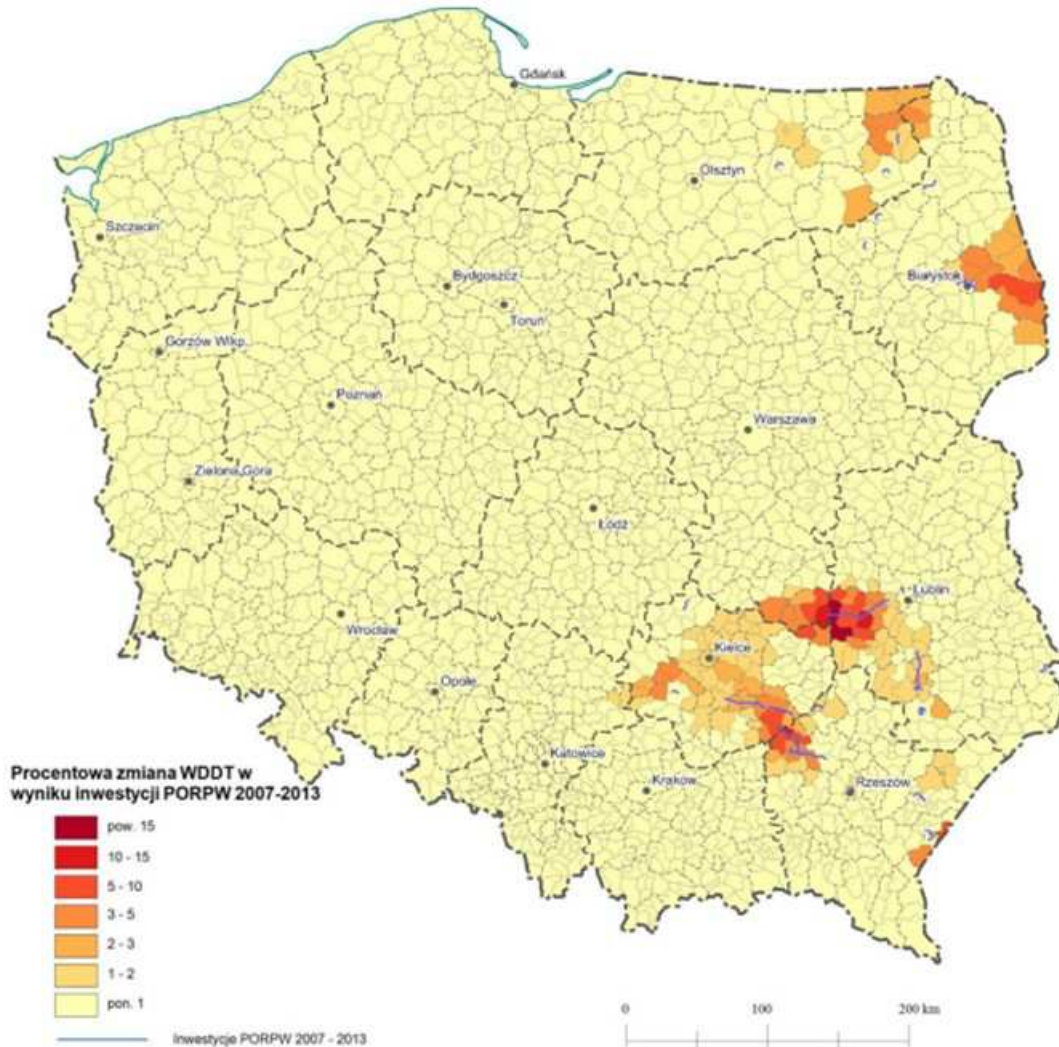
Inwestycje polegające na budowie obwodnic mają oddziaływanie na nieco inną skalę, ponieważ ich charakter jest inny. Jednak stanowiły one często element zamykający ciąg komunikacyjny, pozwalając na pełne wykorzystanie jego potencjału (np. obwodnica Frampola). Przy czym, eksperci zwracali uwagę na nierównomierny w skali regionów rozkład środków, dzięki którym zrealizowano inwestycje, który mógł przyczynić się do mniejszego wpływu zrealizowanych inwestycji na poszczególne sfery funkcjonowania regionu.

---

<sup>20</sup> Tamże, s. 22-23.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Rysunek 8.** Zmiana procentowa Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT syntetycznego w wyniku inwestycji współfinansowanych z PO RPW w okresie programowania 2007-2013 (efekt netto inwestycji współfinansowanych z PO RPW; zmiana względna między dostępnością na koniec 2015 r. z uwzględnieniem inwestycji PO RPW, a dostępnością w 2015 r. bez inwestycji POPW)<sup>21</sup>



Źródło: Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013. Raport przygotowany w ramach IV etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

Podsumowując, poziom drogowej dostępności potencjałowej (w ruchu osobowym) w makroregionie wschodnim (peryferyjne położenie województwa) był niższy w porównaniu do reszty kraju. W 2015 r. nie nastąpiły istotne przesunięcia, jeżeli chodzi o regiony najbardziej i najmniej dostępne.

Największy efekt na zmiany wskaźników dostępności miały działania podjęte w ramach PO IŚ. W przypadku Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej efekt przekraczający 1% (lub zbliżony do tej wartości) zaobserwować można jedynie

<sup>21</sup> Tamże, s. 24.

w świętokrzyskim i lubelskim. Efekt ten został osiągnięty dzięki inwestycjom polegającym na budowie mostu w Kamieniu wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 747<sup>22</sup>.

Oceniając kwestię poprawy dostępności makroregionu Polski Wschodniej do układu komunikacyjnego w perspektywie Działania IV.1, nadmienić warto, że największy wpływ na tę poprawę dostępności ma ciąg pierwszy ze względu na strategiczne, ponadregionalne znaczenie mostu na Wiśle. Z tych samych względów, o dużym znaczeniu można mówić w przypadku ciągu piątego w zakresie 3 zintegrowanych inwestycji zorientowanych na likwidację barier rozwojowych poprzez budowę mostu na Wiśle wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączeniem z drogami wojewódzkimi w części podkarpackiej i świętokrzyskiej. Nieco mniejsze znaczenie dla układu komunikacyjnego ma ciąg czwarty, szósty i ósmy, które powstały w odpowiedzi na problemy w skali lokalnej (tj. konieczność modernizacji bądź rozbudowy drogi, budowy obwodnicy).

Duże znaczenie nie tylko dla drugiego ciągu komunikacyjnego, ale dla całego regionu ma wybudowana obwodnica Hrubieszowa w ciągu DK nr 74 Janów Lubelski – granica państwa, ponieważ umożliwia wyprowadzenie ruchu tranzytowego prowadzącego bezpośrednio do granicy. Zatem ma niezwykle istotne znaczenie ze względu na międzynarodowe przewozy towarowe i ruch przygraniczny. Jej wpływ może się okazać w dalszej perspektywie niewątpliwie z punktu widzenia utrzymywania kontaktów handlowych czy szerzej gospodarczych.

Jednocześnie, teoretycznie poprzez zwiększony dostęp do portu lotniczego, ogromne znaczenie dla ciągu trzeciego ma budowa przedłużenia ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19.

#### 4.1. Dostęp do głównych międzynarodowych korytarzy transportowych Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T

Jak czytamy na stronach Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa: „Transeuropejska Sieć Transportowa – TEN-T jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych”<sup>23</sup>.

W 2013 r. zrewidowano wytyczne dla sieci TEN-T i ustalono jej nowy układ na terytorium państw członkowskich UE. Układ ten obejmuje sieć bazową, stanowiącą podstawę rozwoju sieci transportowej, na której mają koncentrować się działania unijne, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwach,

<sup>22</sup> Tamże, s. 13.

<sup>23</sup> Strony Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, [on-line] <http://mib.gov.pl/2-TENT.htm>, [dostęp: 29.11.2016].



połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach i sieć kompleksową, zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów Unii<sup>24</sup>.

W skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T wchodzi:

- szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej,
- punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych.

Ponadto, jej integralnym składnikiem są również inteligentne systemy transportowe, których wdrażanie przyczynia się do poprawy przepustowości sieci, bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska przez transport.

Celem rozwijania sieci TEN-T jest zapewnienie spójności terytorialnej UE i usprawnienie swobodnego przepływu osób oraz towarów. Efektywnie funkcjonujący w ramach Unii system transportowy ma przyczynić się do poprawy działania jednolitego rynku wewnętrznego, stymulować wzrost gospodarczy regionu, a także podnosić konkurencyjność poszczególnych państw członkowskich i całej UE w skali globalnej<sup>25</sup>.

Do priorytetów rozwoju sieci TEN-T zaliczyć można:

- ✓ zapewnienie większej dostępności we wszystkich regionach Unii,
- ✓ zapewnienie integracji poszczególnych rodzajów transportu,
- ✓ usunięcie brakujących ogniw i wąskich gardł, w tym na odcinkach transgranicznych,
- ✓ promowanie efektywnego wykorzystywania infrastruktury transportowej,
- ✓ usunięcie barier administracyjnych i technicznych, w szczególności barier utrudniających interoperacyjność sieci i konkurencję,
- ✓ polepszenie lub utrzymanie jakości infrastruktury dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu i jej odporności na klimat oraz, w stosownych przypadkach, na klęski żywiołowe i katastrofy,
- ✓ wdrażanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych,
- ✓ propagowanie stosowania alternatywnych – w szczególności bezemisyjnych lub niskoemisyjnych – źródeł energii i układów napędowych,
- ✓ zmniejszenie narażenia obszarów miejskich na ujemny wpływ przebiegającego przez nie transportu kolejowego i drogowego<sup>26</sup>.

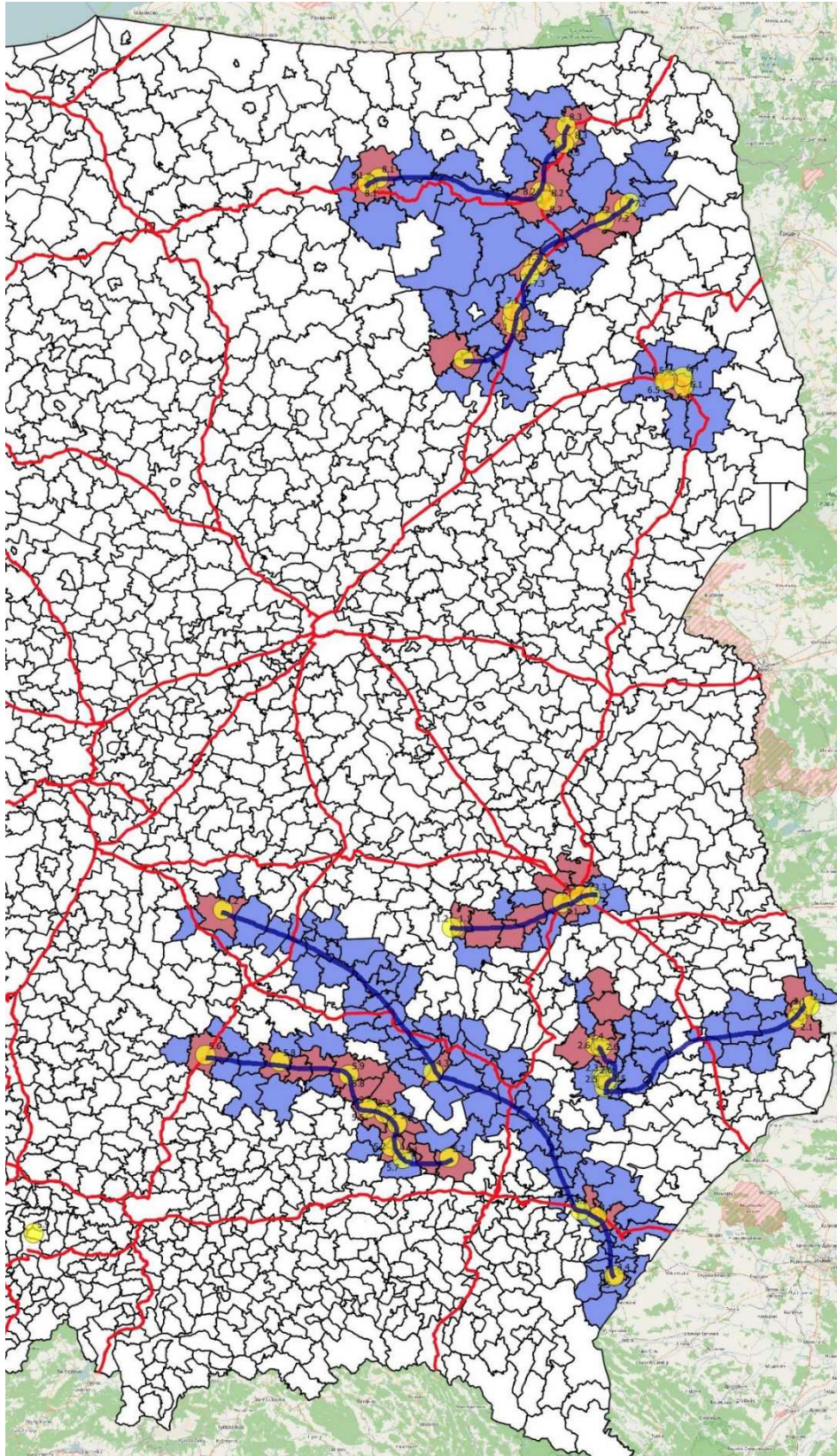
<sup>24</sup> Kwestie TEN-T reguluje Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, str. 1—128).

<sup>25</sup> Tamże.






<sup>26</sup> Tamże.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Rysunek 9. Mapa dostępu do **korytarzy drogowych** sieci TEN-T z oznaczeniem gmin, na terenie których realizowana była inwestycja oraz gmin położonych w buforze 10 km od inwestycji



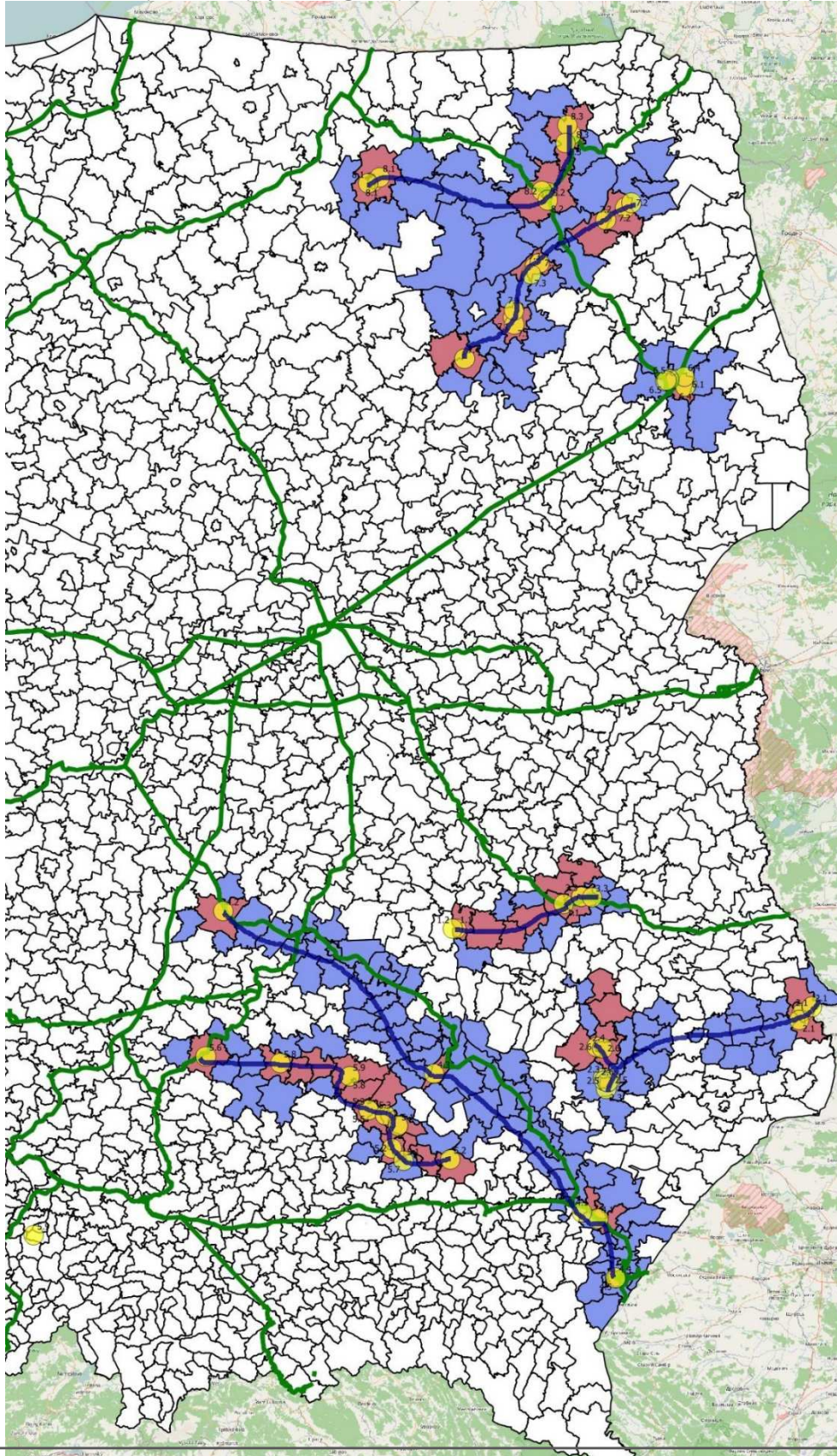
Legenda:

	Gmina, na terenie której położona jest inwestycja		Sieć drogowa TFN-T		Ciągi drogowe PO RPW 2007-2013
	Gmina w buforze inwestycji 10 km		Numer inwestycji		






Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Rysunek 10. Mapa dostępu do korytarzy kolejowych sieci TEN-T z oznaczeniem gmin, na terenie których realizowana była inwestycja oraz gmin położonych w buforze 10 km od inwestycji



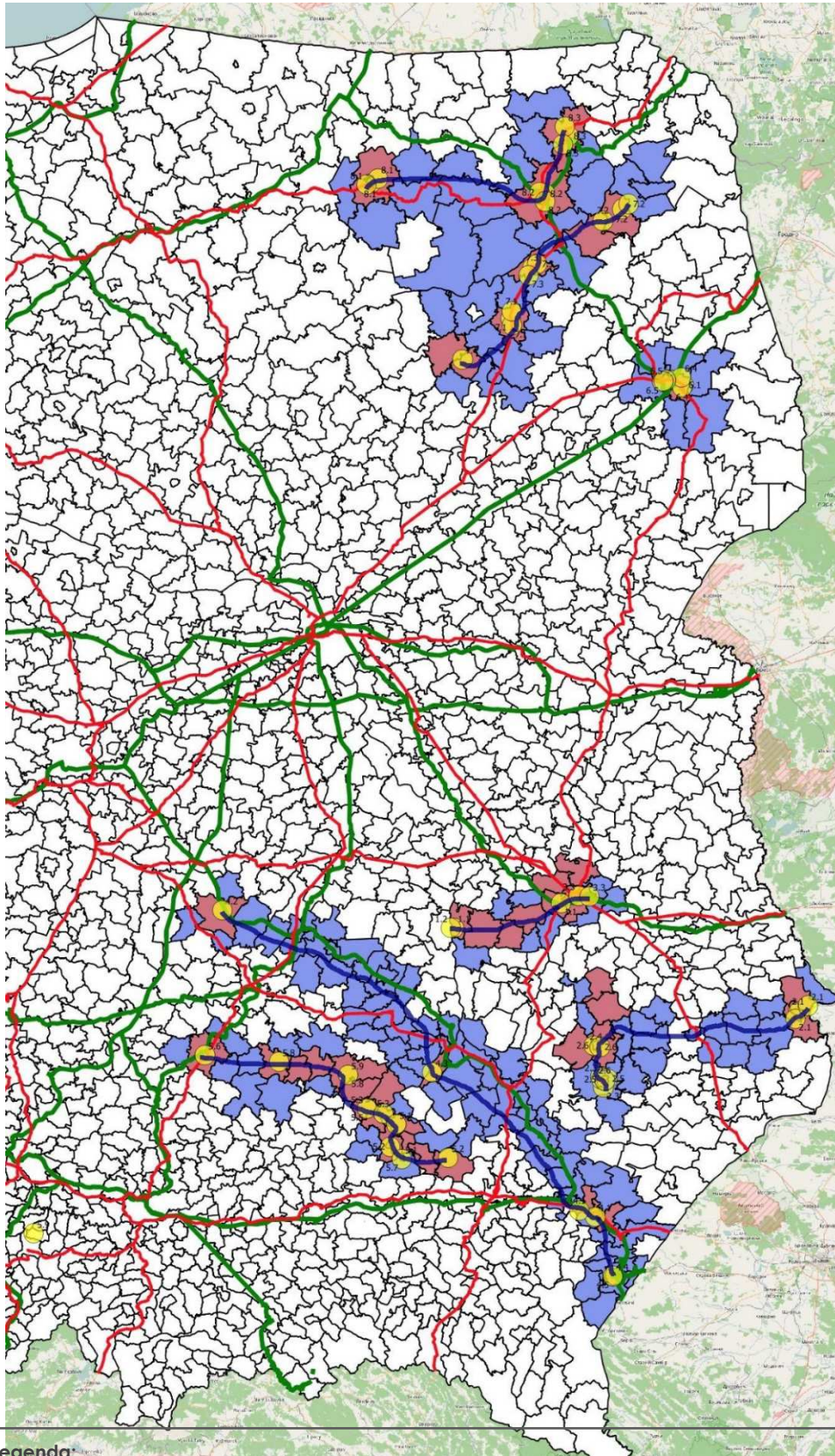
**Legenda:**

	Gmina, na terenie której położona jest inwestycja		Sieć kolejowa		Ciągi drogowe PO
	Gmina w buforze inwestycji 10 km		Numer inwestycji		RPW 2007-2013



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Rysunek 11. Mapa dostępu do **korytarzy drogowych i kolejowych** sieci TEN-T z oznaczeniem gmin, na terenie których realizowana była inwestycja oraz gmin położonych w buforze 10 km od inwestycji



**Legenda:**

	Gmina, na terenie której położona jest inwestycja		Sieć drogowa TEN-T		Ciągi drogowe PO RPW 2007-2013
	Gmina w buforze inwestycji 10 km		Sieć kolejowa TEN-T		Numer inwestycji

Źródło (dla Rys. 10, 11,12): opracowanie własne (skorzystano z [www.openstreetmap.com](http://www.openstreetmap.com))

Przedstawiciele beneficjentów (samorządy lokalne) w badaniu ilościowym zostali skonfrontowani z kwestią wpływu interwencji na poprawę dostępu do głównych międzynarodowych korytarzy transportowych Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Liczba gmin będących beneficjentami, która wzięła udział w badaniu była niewielka (5 respondentów)<sup>27</sup>, a z udzielonych odpowiedzi wynikało, że trudno badanym taki wpływ określić, co może wskazywać na fakt braku świadomości badanych w tym zakresie.

#### 4.2. Dostęp do głównych ciągów komunikacyjnych oraz usprawnienie ruchu pomiędzy województwami, ośrodkami miejskimi oraz ośrodkami centralnymi kraju a obszarami Polski Wschodniej

W ramach badań reaktywnych realizowanych na potrzeby ewaluacji, wywiady ilościowe realizowano m.in. z przedsiębiorcami. Za pomocą deklarowanych opinii w badaniach przedsiębiorców podjęto próbę zmierzenia wpływu nowych inwestycji na dostępność komunikacyjną w perspektywie połączeń między województwami, ośrodkami miejskimi czy ośrodkami centralnymi kraju a obszarami Polski Wschodniej.

Przedsiębiorcy wypowiadali się na temat wszystkich inwestycji, które leżały w ich województwie. Aby możliwa była analiza ze względu na jeden z ośmiu ciągów komunikacyjnych, przedsiębiorców przypisano do gmin, na terenie których bądź w sąsiedztwie których ciąg ten leży. Deklaracje i oceny przedsiębiorców z gmin leżących wzdłuż danego ciągu komunikacyjnego różnią się od deklaracji i ocen pozostałych przedsiębiorców z tego województwa. Na przykład w województwie lubelskim z jakiegokolwiek inwestycji ciągu 3 korzystało ok. 82% podmiotów z gmin leżących wzdłuż tego ciągu, ale też 57% z gmin leżących na ciągu 2 i 59% z gmin leżących wzdłuż ciągu pierwszego. Takie porównanie było możliwe właśnie dzięki temu, że przedsiębiorcy byli pytani o wszystkie inwestycje znajdujące się w ramach ciągów leżących w ich województwie. W przypadku ciągów przebiegających przez więcej niż jedno województwo (czwarty i piąty) na ich temat wypowiadali się wszyscy przedsiębiorcy z województw, przez które przebiegają te ciągi. Wyniki przedstawiono w podziale na województwa oraz dokonano wyodrębnienia przedsiębiorstw z gmin leżących wzdłuż ciągów.

Korzystanie z dróg w ramach ciągu pierwszego zadeklarował co piąty przedsiębiorca, którego siedziba zlokalizowana była na terenie województwa. Co naturalne, częściej z dróg w ramach ciągu pierwszego korzystały firmy zlokalizowane

<sup>27</sup> Liczba gmin będących jednocześnie beneficjentem Działania IV.1; beneficjentami były lokalne oddziały GDDKiA, ale też przedstawiciele samorządów. Ci ostatni brali także udział w badaniu gmin, ponieważ ich gmina zlokalizowana była na terenie inwestycji. W kwestionariuszu poświęcono im osobny blok pytań. Jednak liczebność nie pozwala na analizę o charakterze ilościowym.

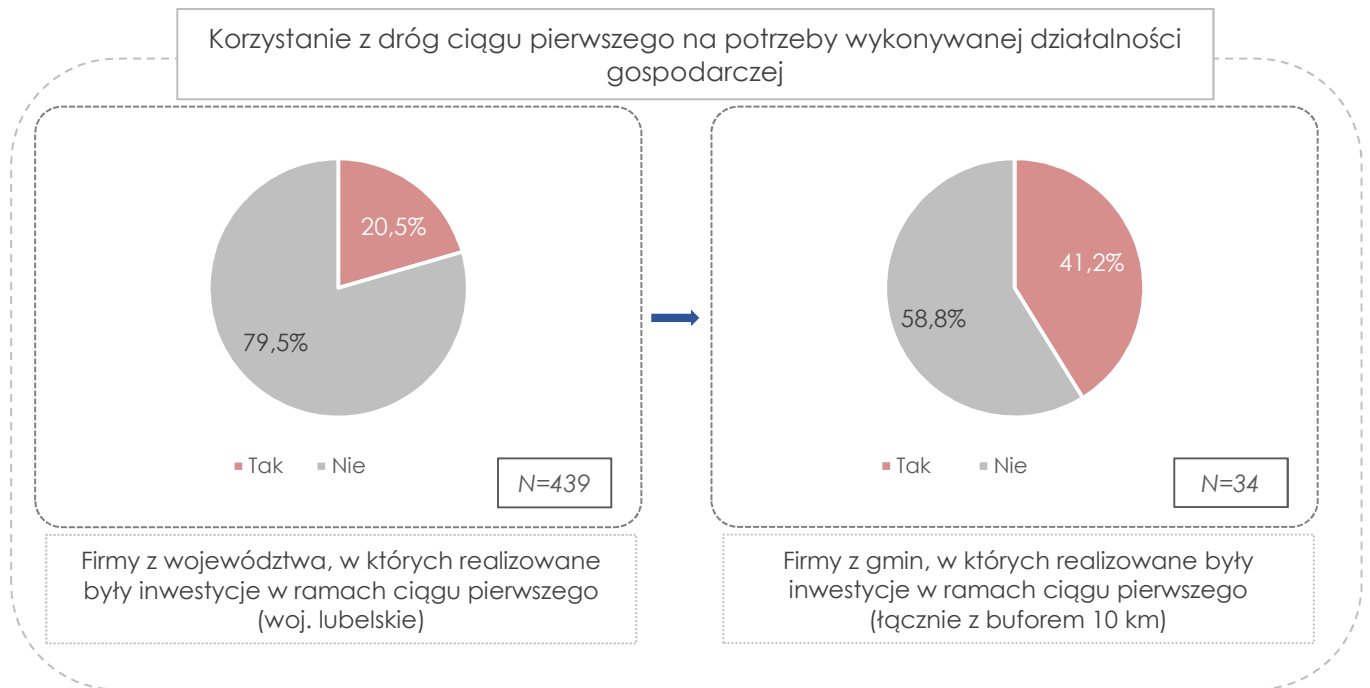


Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

w gminach, na terenie których położone są inwestycje w porównaniu do gmin sąsiadujących.

Jak pokazuje poniższy wykres, na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej inwestycje w ramach ciągu pierwszego wykorzystuje ponad 41% przedsiębiorców zlokalizowanych w gminie, na terenie której realizowane były inwestycje i w gminach sąsiadujących.

**Wykres 11.** Korzystanie z dróg ciągu pierwszego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Czy w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej, korzystał(a) Pan(i) z dróg w ramach inwestycji realizowanych w latach 2007-2015?)

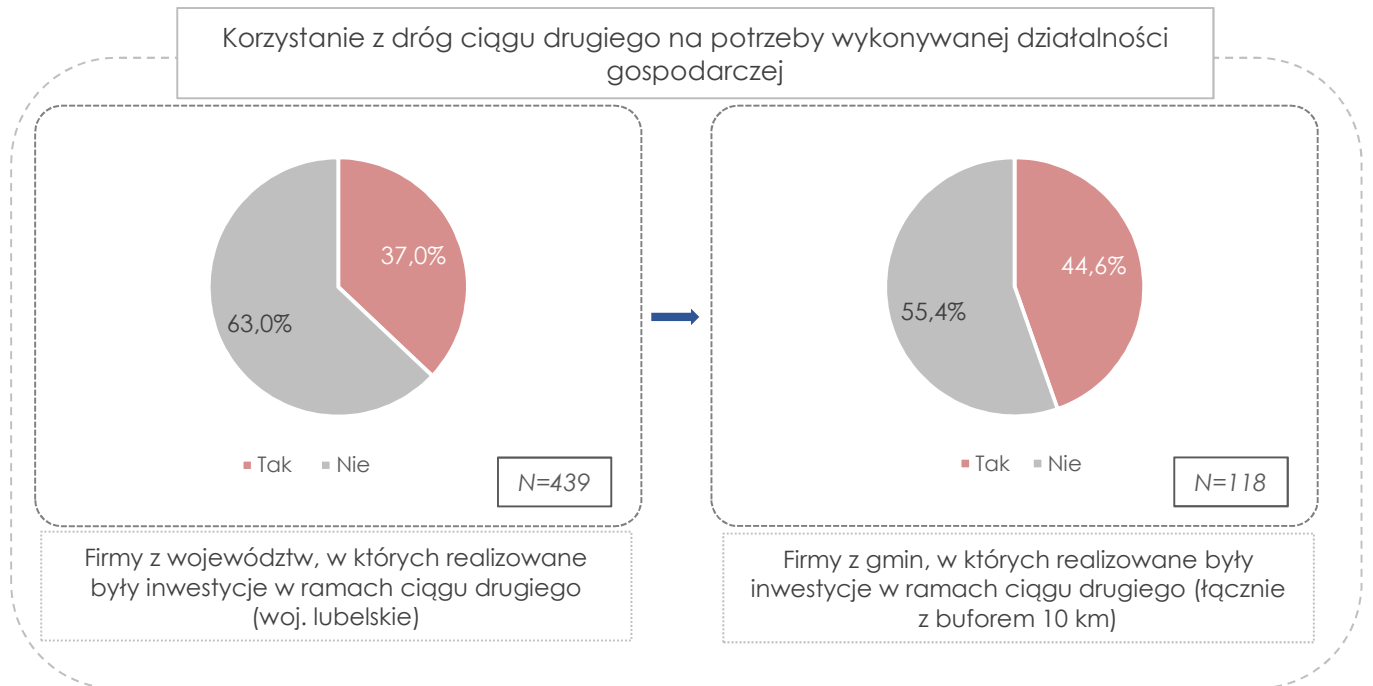


Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba w woj. lubelskim N=439; podpróba firm usytuowanych, na terenie gmin, gdzie były realizowane inwestycje i buforze inwestycji N=34

Deklarowane wykorzystywanie inwestycji w ramach ciągu drugiego zaobserwować można w przypadku 37% przedsiębiorstw w danym województwie. Co ciekawe, w analizie przedsiębiorstw na poziomie województwa, dostrzec można, że z dróg tych korzysta nieco więcej badanych podmiotów z siedzibą w gminach sąsiadujących.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 12.** Korzystanie z dróg ciągu drugiego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Czy w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej, korzystał(a) Pan(i) z dróg w ramach inwestycji realizowanych w latach 2007-2015?)



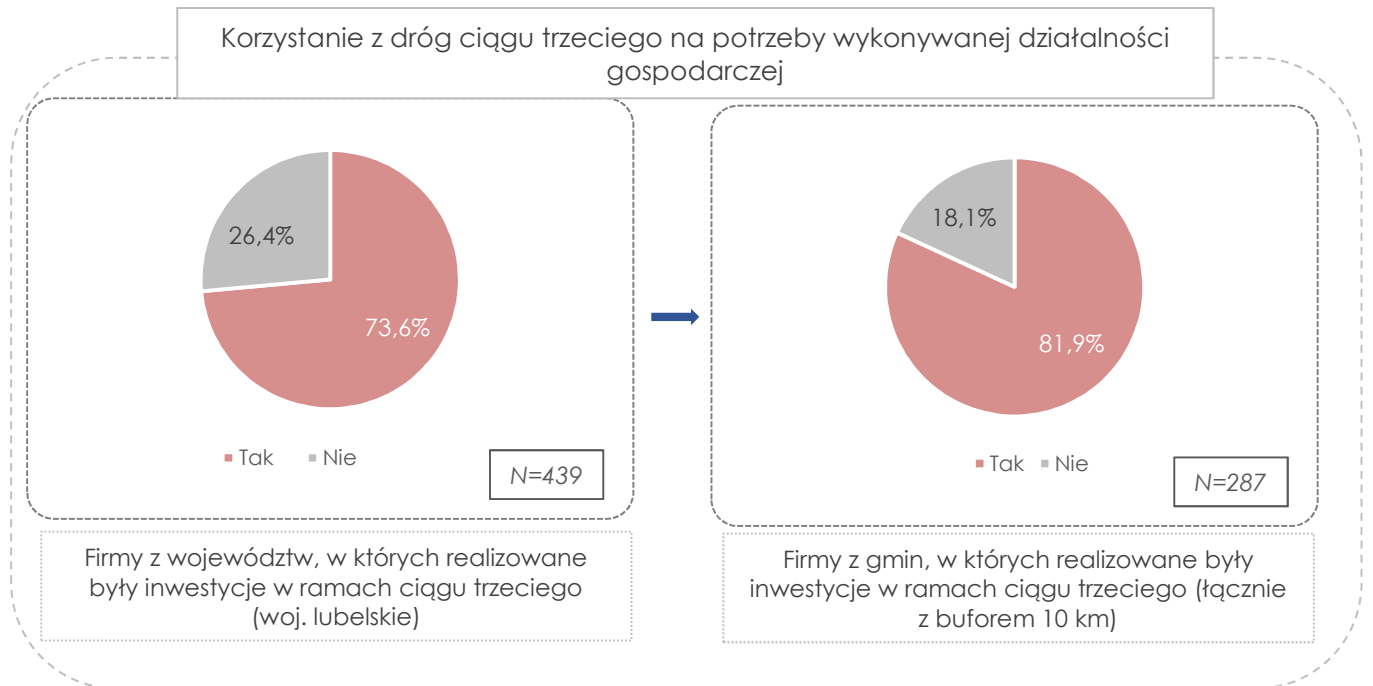
Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba w woj. lubelskim N=439; podpróba firm usytuowanych, na terenie gmin, gdzie były realizowane inwestycje i buforze inwestycji N=118

W grupie badanych przedsiębiorców z województwa lubelskiego, blisko 74% zadeklarowało, że wykorzystuje inwestycje drogowe z ciągu trzeciego na potrzeby prowadzonej działalności. Wśród przedsiębiorców, których siedziba położona była bezpośrednio w jednej z gmin, na terenie których realizowano inwestycje lub gmin sąsiadujących odsetek korzystających z tych inwestycji wyniósł 82%.



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 13.** Korzystanie z dróg ciągu trzeciego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Czy w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej, korzystał(a) Pan(i) z dróg w ramach inwestycji realizowanych w latach 2007-2015?)

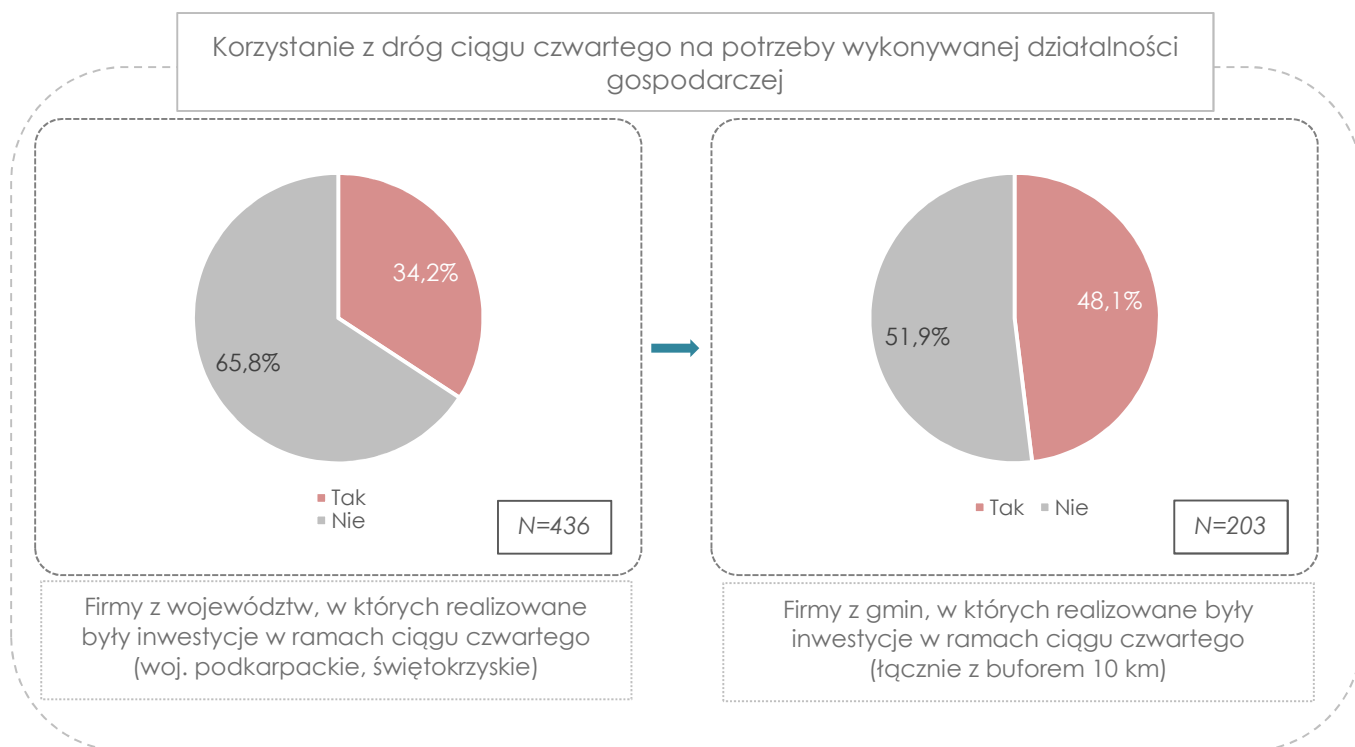


Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba w woj. lubelskim N=439; podpróba firm usytuowanych, na terenie gmin, gdzie były realizowane inwestycje i buforze inwestycji N=287

Z dróg w ramach ciągu czwartego korzystali przedsiębiorcy zlokalizowani w województwach podkarpackim, podlaskim i świętokrzyskim. Na tak zdefiniowanej podgrupie ogółem zaobserwować można wykorzystanie dróg z ciągu czwartego przez przedsiębiorców na poziomie 34,2%. Odsetek ten jest większy w przypadku firm, które siedzibę mają na terenie gmin, przez które ciąg ten przebiega, jak i w gminach sąsiadujących (48,1%).

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 14.** Korzystanie z dróg ciągu czwartego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Czy w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej, korzystał(a) Pan(i) z dróg w ramach inwestycji realizowanych w latach 2007-2015?)



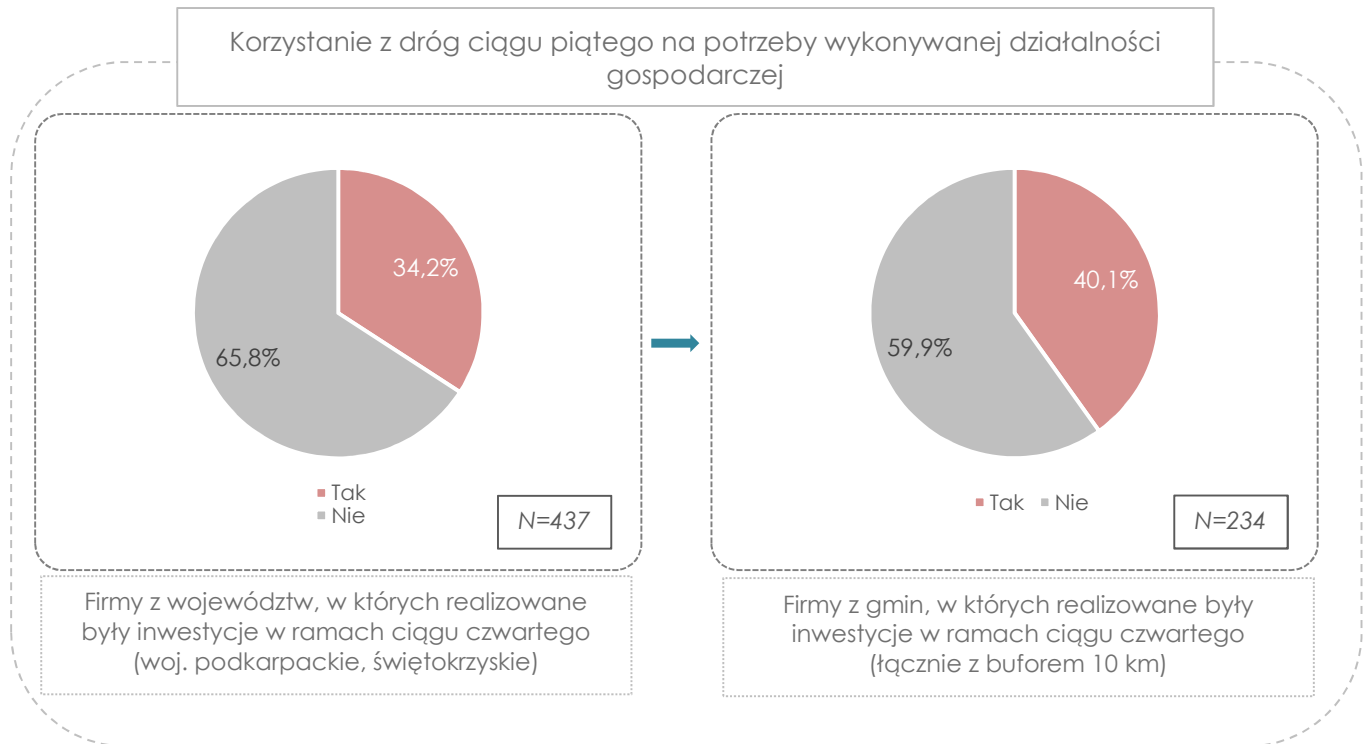
Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba w woj., podkarpackim i świętokrzyskim N=436; podpróba firm usytuowanych, na terenie gmin, gdzie były realizowane inwestycje i buforze inwestycji N=203

Z ciągu piątego w ramach prowadzonej przez siebie działalności korzystało ponad 34% badanych podmiotów zlokalizowanych na terenie tego ciągu. Najwięcej korzystających podmiotów zlokalizowanych było w województwie podkarpackim oraz świętokrzyskim (odpowiednio 208 i 229). Patrząc na wyniki z perspektywy województwa, więcej firm deklarujących korzystanie z ciągu piątego, była zlokalizowana na terenie gminy, gdzie realizowane były inwestycje drogowe (40,1% wobec 28,8% średnio w województwie).

Analizując firmy zlokalizowane wyłącznie na terenie gmin, na terenie których realizowana była inwestycja bądź w ich sąsiedztwie, z inwestycji w ramach ciągu piątego korzystało ponad 40% badanych firm.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 15.** Korzystanie z dróg ciągu piątego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Czy w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej, korzystał(a) Pan(i) z dróg w ramach inwestycji realizowanych w latach 2007-2015?)



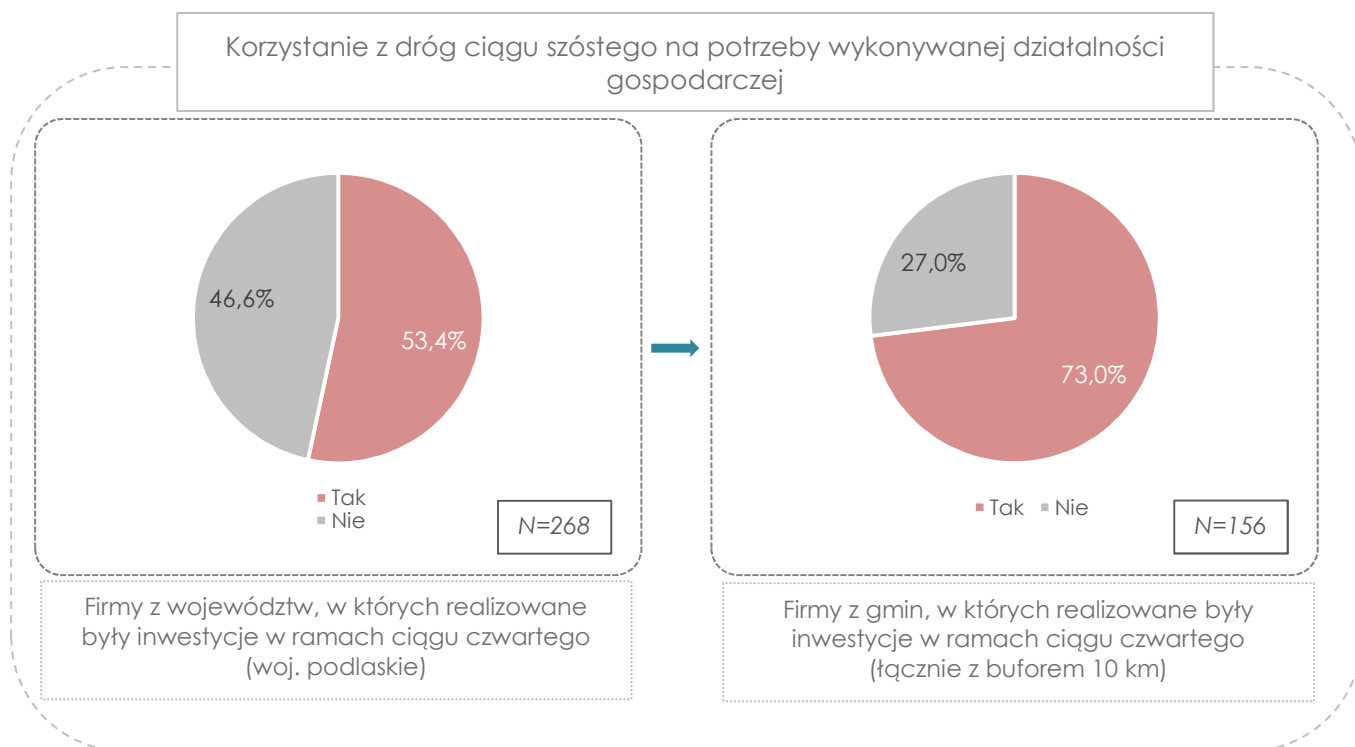
Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba w woj. podkarpackim, świętokrzyskim N=437; podpróba firm usytuowanych, na terenie gmin, gdzie były realizowane inwestycje i buforze inwestycji N=234

O korzystanie z dróg ciągu szóstego w ramach prowadzonej działalności gospodarczej zapytano 268 przedsiębiorstw z województwa podlaskiego. Ponieważ inwestycje w ramach ciągu szóstego polegały na modernizacji i rozbudowie dróg w obrębie Białegostoku, korzystanie z rozbudowanych i zmodernizowanych w ramach ciągu szóstego dróg sprowadzało się przeważnie do firm z gmin z tego właśnie miasta (73% firm).

Warto jednak nadmienić, że z dróg tych skorzystało także 27% firm zlokalizowanych na terenie gmin (gospodarzy i sąsiadów) z ciągu siódmego w województwie podlaskim.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 16.** Korzystanie z dróg ciągu szóstego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Czy w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej, korzystał(a) Pan(i) z dróg w ramach inwestycji realizowanych w latach 2007-2015?)



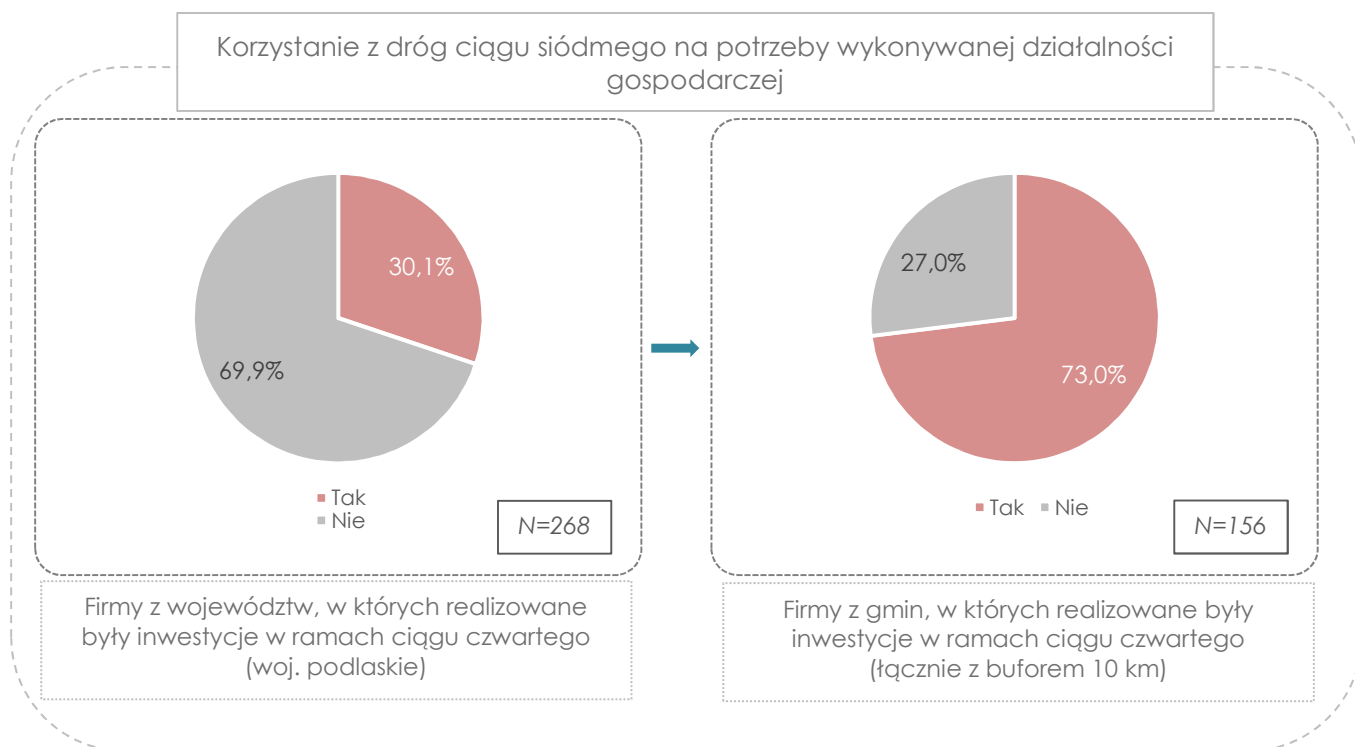
Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba w woj. podlaskim N=268; podpróba firm usytuowanych, na terenie gmin, gdzie były realizowane inwestycje i bufory inwestycji N=156

Siódmy ciąg komunikacyjny zlokalizowany był na terenie województwa podlaskiego. Ok. 30% firm z tego województwa zadeklarowało wykorzystywanie go na użytek swojej działalności. Podział firm na gminy z terenu inwestycji i gminy z bufora w perspektywie całego województwa, wskazuje, iż w grupie tej przeważają firmy, które swoją siedzibę miały w gminach sąsiadujących (37,2% wobec 24,8%).

W bezpośrednim położeniu inwestycji swoją siedzibę miało 112 firm, co stanowiło ok. 42% firm zlokalizowanych na ciągu siódmym. Swój udział w wykorzystaniu gospodarczym inwestycji na ciągu siódmym miało także prawie 20% (19,3%) firm zlokalizowanych na ciągu szóstym.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 17.** Korzystanie z dróg ciągu siódmego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Czy w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej, korzystał(a) Pan(i) z dróg w ramach inwestycji realizowanych w latach 2007-2015?)

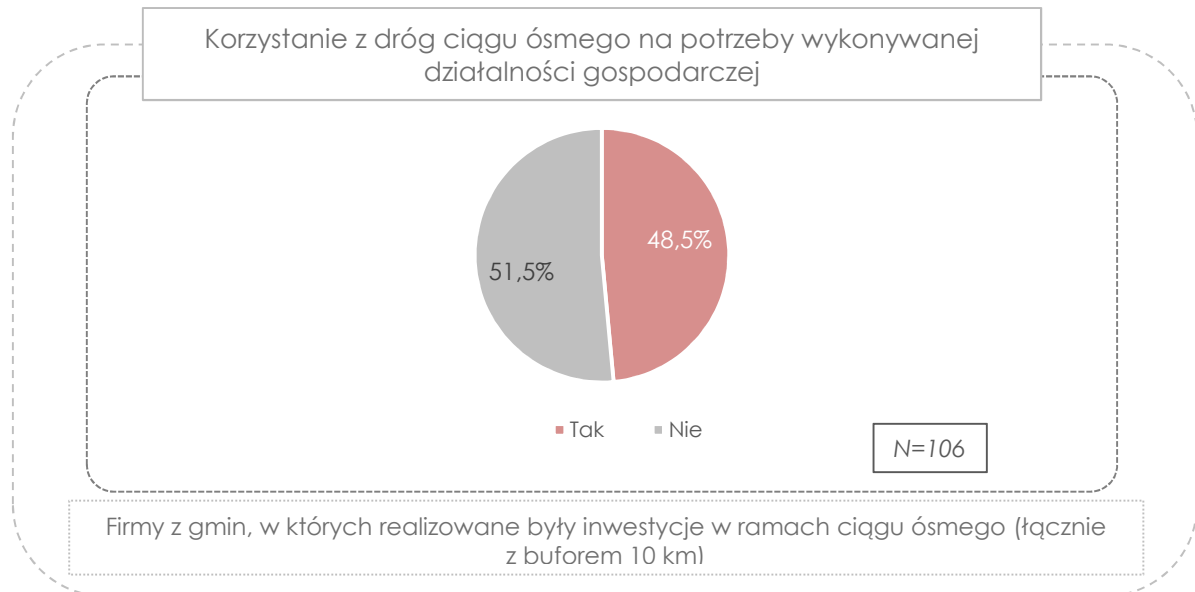


Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba w woj. podlaskim N=268; podpróba firm usytuowanych, na terenie gmin, gdzie były realizowane inwestycje i buforze inwestycji N=156

W ciągu ósmym w próbie znalazły się tylko i wyłącznie przedsiębiorstwa z województwa warmińsko-mazurskiego. Udział firm z tego województwa, które zadeklarowały korzystanie z inwestycji w ciągu wynosił 48,5%, przy czym dostępność tego ciągu okazała się większa dla firm położonych w gminach, których teren przebiegają inwestycje (Mrągowo, Ełk, Olecko) – 50% wobec 45,1% firm z gmin tzw. bufora inwestycji.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 18.** Korzystanie z dróg ciągu ósmego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Czy w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej, korzystał(a) Pan(i) z dróg w ramach inwestycji realizowanych w latach 2007-2015?)



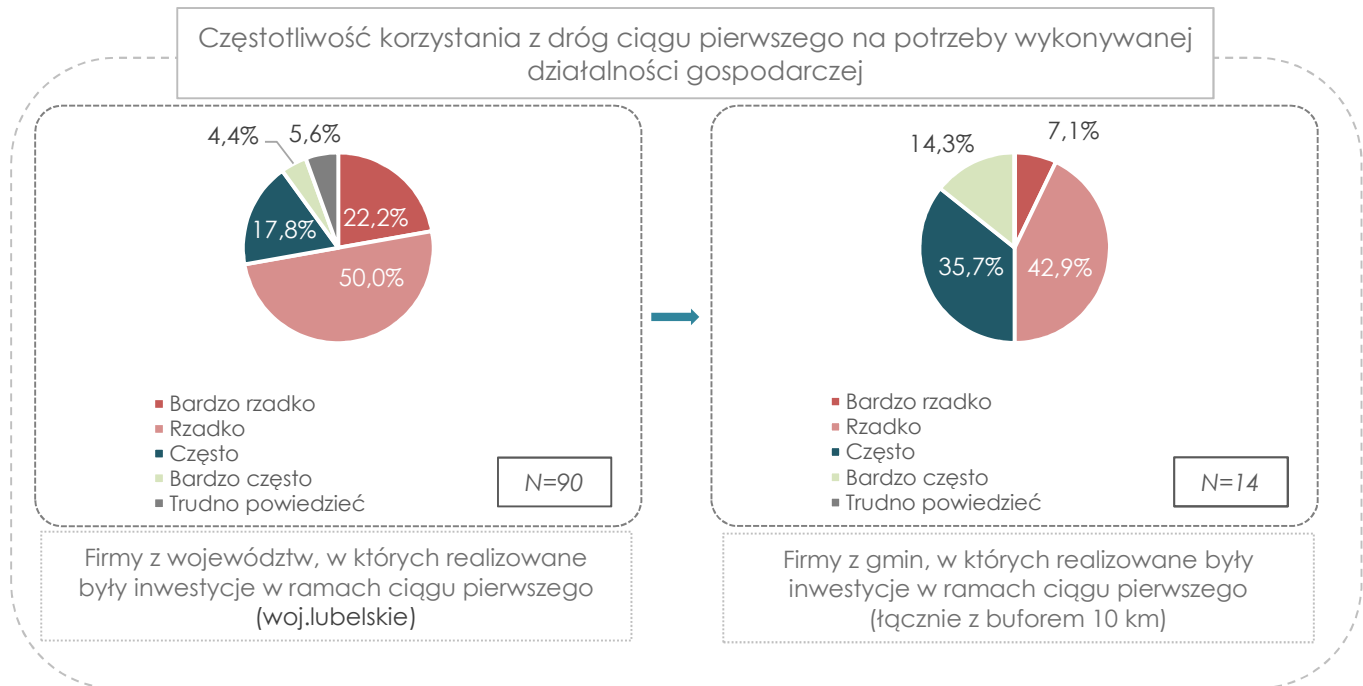
Źródło: Badanie przedsiębiorców; próba w woj. warmińsko-mazurskim, realizowana na terenie gmin, na terenie których realizowane były inwestycje i buforze inwestycji N=106 (wszyscy przedsiębiorcy odpowiadający na pytanie zlokalizowani byli na terenie gminy, gdzie była realizowana inwestycja bądź gminy sąsiedniej; w próbie nie znaleźli się przedsiębiorcy z pozostałych gmin województwa)

90 firm z województwa lubelskiego, które leżą na poszczególnych inwestycjach w ramach ciągu pierwszego korzysta z tego ciągu w umiarkowanym stopniu, tj. rzadko (50%) lub bardzo rzadko (22,2%). Dodać przy tym należy, iż ciąg ten wykorzystywany jest w celach prowadzenia działalności częściej przez firmy położone w gminach, przez które przebiegały inwestycje (24,4% dla sumy odpowiedzi „często” lub „bardzo często”).

Analizując dane w badaniu przedsiębiorców nie tylko w podziale na ogół ocenianych, ale na ocenianych pochodzących z konkretnych gmin, na terenie których zrealizowano inwestycje, powiedzieć można, że ciąg pierwszy często lub bardzo często wykorzystywany jest w prowadzonej działalności przez podmioty z ciągu trzeciego (18,8% wskazań na sumę odpowiedzi „często” i „bardzo często”). Podmioty z siedzibą w gminach na terenie ciągu drugiego korzystają z ciągu pierwszego w znikomym stopniu.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 19.** Częstotliwość korzystania z dróg ciągu pierwszego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Jak często Pana/i firma/instytucja korzysta z tych dróg w ramach prowadzonej działalności?)

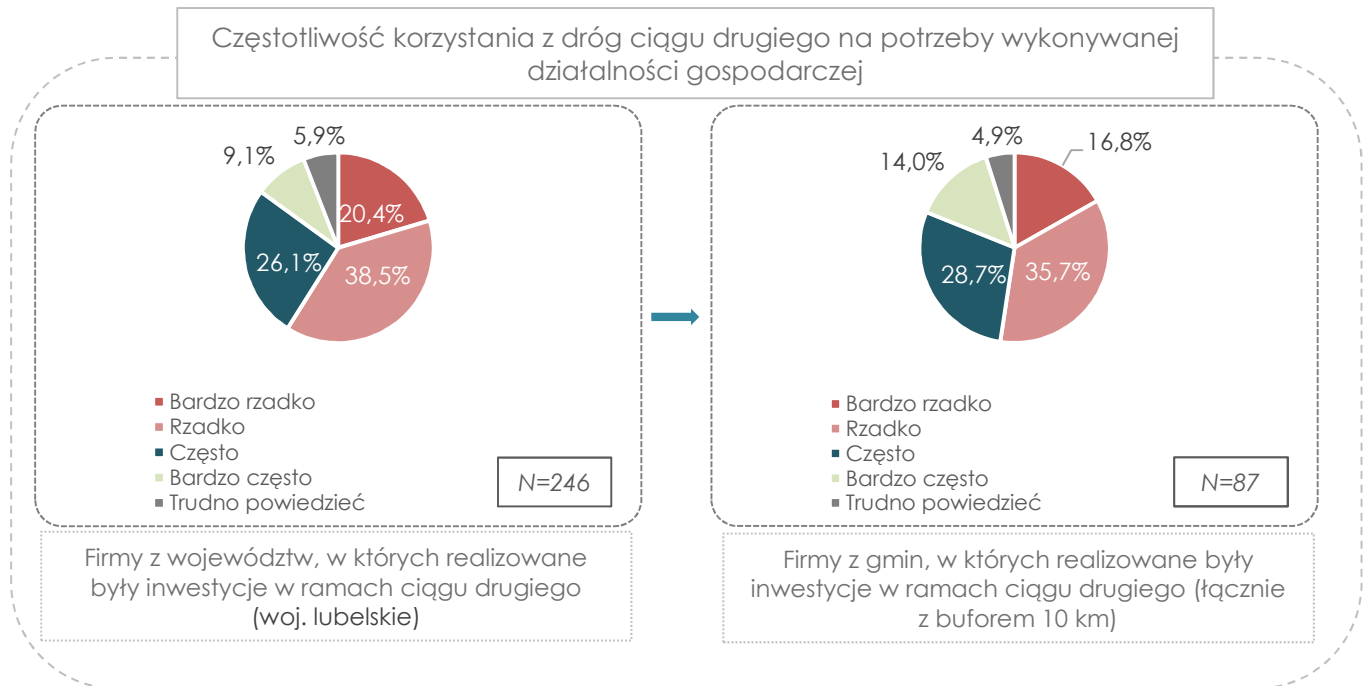


Źródło: Badanie przedsiębiorców; próba przedsiębiorców, którzy zadeklarowali korzystanie z inwestycji w woj. lubelskim N=90; próba realizowana bezpośrednio na terenie gmin, na terenie których realizowane były inwestycje i bufory inwestycji N=14

Ponad 35% badanych podmiotów, które korzystają z ciągu drugiego, korzysta z niego często lub bardzo często. Dotyczy to niemal w takim samym stopniu firm z ogółu gmin z bufora w województwie, co gmin, gdzie realizowana była inwestycja w ramach ciągu drugiego (37% w przypadku sumy odpowiedzi pozytywnych w tej ostatniej grupie wobec 30%). Pamiętać jednak należy, że podstawą w powyżej wspomnianych statystykach są firmy zlokalizowane na terenie województwa bądź województw, przez które ciąg drugi przebiega. Tymczasem, analizując dane ze względu na firmy zlokalizowane w konkretnych gminach, na terenie których realizowane były działania w Programie w ramach ciągu drugiego, obserwuje się nieco większą intensywność korzystania – 42,7% dla sumy odpowiedzi „często” i „bardzo często”. Warto dodać, iż co trzecia firma położona na terenie gmin z ciągu trzeciego deklaruje częste bądź bardzo często korzystanie z ciągu drugiego.



**Wykres 20.** Częstotliwość korzystania z dróg ciągu drugiego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Jak często Pana/i firma/instytucja korzysta z tych dróg w ramach prowadzonej działalności?)



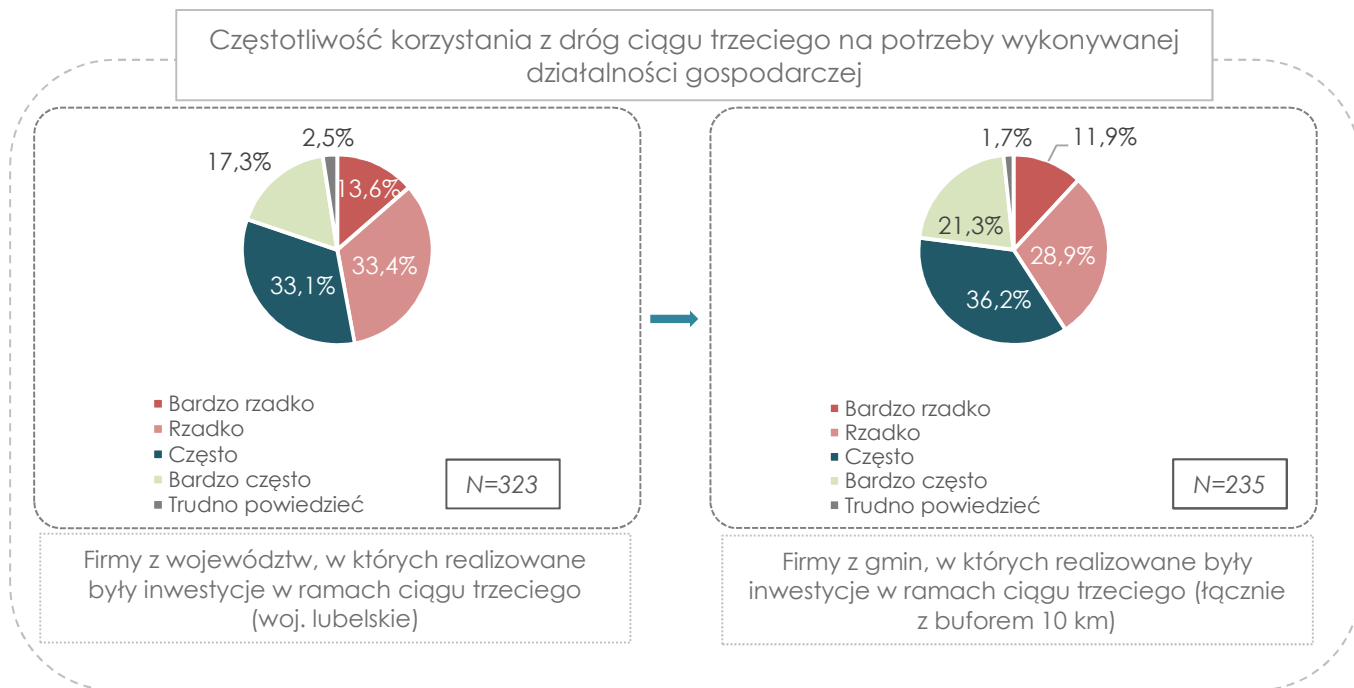
Źródło: Badanie przedsiębiorców; próba przedsiębiorców, którzy zadeklarowali korzystanie z inwestycji w woj. lubelskim N=246; próba realizowana na terenie gmin, na terenie których realizowane były inwestycje i buforze inwestycji N=87

Częstotliwość korzystania z inwestycji w ramach ciągu trzeciego była relatywnie wysoka. Spośród 323 badanych podmiotów, które zadeklarowały wcześniej użytkowanie dróg ciągu trzeciego w celach prowadzonej przez siebie działalności, ponad 50% korzystała z nich często bądź bardzo często. W perspektywie danych ze względu na województwo, korzystają z dróg w ramach ciągu trzeciego firmy zlokalizowane bezpośrednio na terenie gmin, które są gospodarzami poszczególnych inwestycji. Wynika to z ich liczbowej nadreprezentacji w omawianej strukturze (260 wobec 63 gmin z bufora).

Ponad połowa firm zlokalizowanych w gminach położonych na terenach, przez które bieżą inwestycje drogowe ciągu trzeciego (57,4% dla sumy odpowiedzi „często” i „bardzo często”). Z ciągu tego korzystają także podmioty z siedzibą w gminach położonych, na terenie których znajdują się inwestycje z ciągu pierwszego i drugiego (około jednej trzeciej korzystających w sposób częsty bądź bardzo częsty z inwestycji w ciągu trzecim).

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 21.** Częstotliwość korzystania z dróg ciągu trzeciego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Jak często Pana/i firma/instytucja korzysta z tych dróg w ramach prowadzonej działalności?)

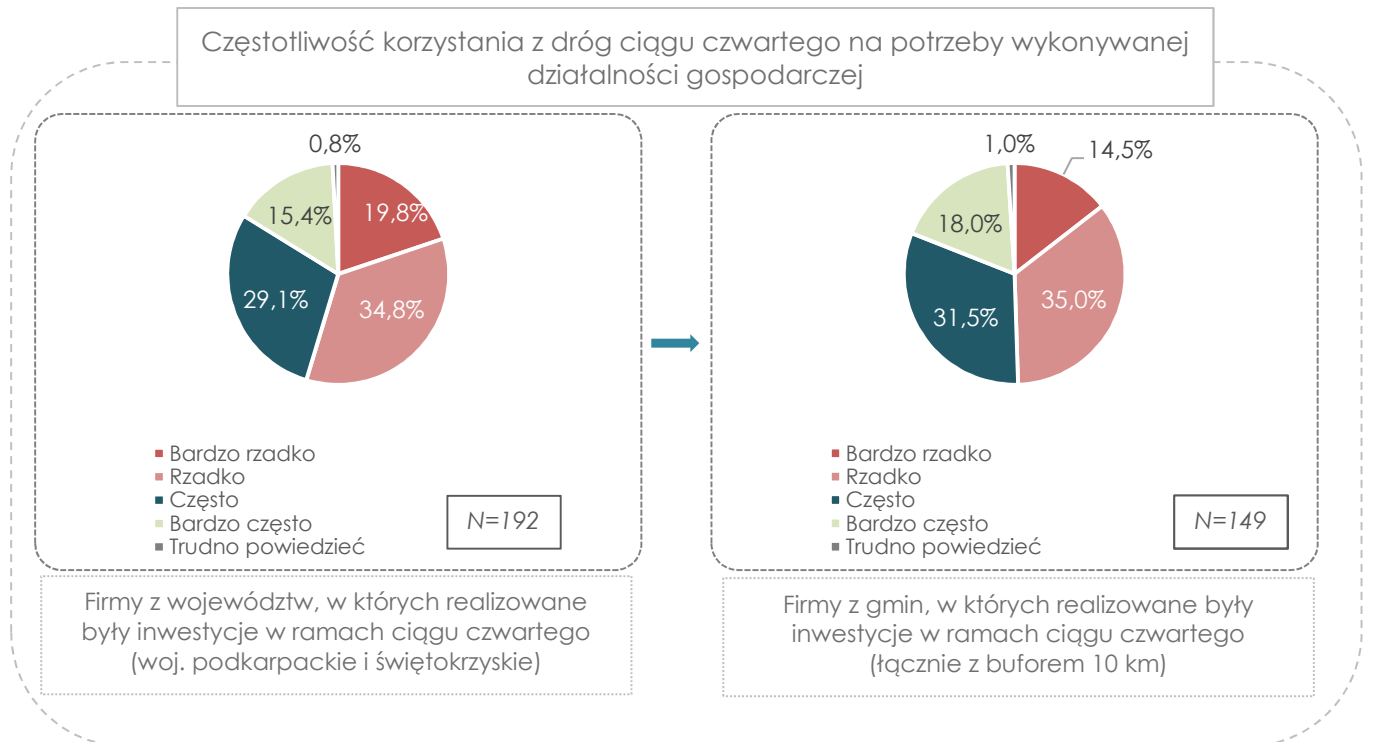


Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba przedsiębiorców, którzy zadeklarowali korzystanie z inwestycji w woj. lubelskim N=323; podpróba realizowana na terenie gmin, na terenie których realizowane były inwestycje i buforze inwestycji N=235

Z inwestycji w ramach ciągu czwartego korzysta często lub bardzo często 44,9% firm z województw, w których realizowane były inwestycje. Wyodrębniając z województw firmy, położone bezpośrednio w gminach, na terenie których realizowane były inwestycje lub w gminach sąsiadujących, odsetek przedsiębiorstw korzystających często lub bardzo często jest niewiele więcej – 49,5%.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 22.** Częstotliwość korzystania z dróg ciągu czwartego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Jak często Pana/i firma/instytucja korzysta z tych dróg w ramach prowadzonej działalności?)

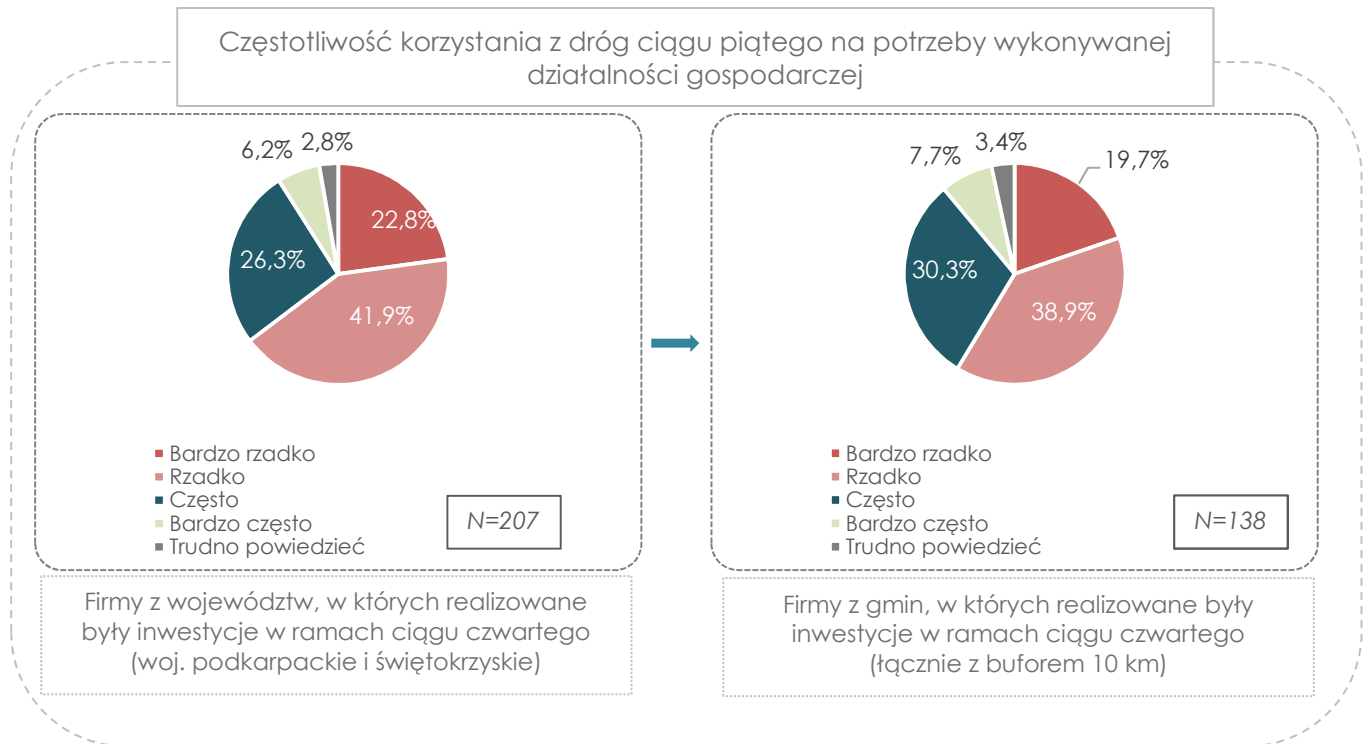


Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba przedsiębiorców, którzy zadeklarowali korzystanie z inwestycji w woj. podkarpackim, świętokrzyskim N=192; podpróba realizowana na terenie gmin, na terenie których realizowane były inwestycje i buforze inwestycji N=149

Drogi ciągu piątego są często lub bardzo często wykorzystywane na potrzeby działalności gospodarczej przez co trzecie przedsiębiorstwo (32,5% dla sumy odpowiedzi „często” i „bardzo często”). Z racji bliższego położenia względem inwestycji firmy zlokalizowane bezpośrednio na terenie gmin, w których realizowana była inwestycja i gmin ościennych częściej wskazują korzystanie z dróg w ramach ciągu piątego (40% dla sumy odpowiedzi „często” i „bardzo często”).

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 23.** Częstotliwość korzystania z dróg ciągu piątego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Jak często Pana/i firma/instytucja korzysta z tych dróg w ramach prowadzonej działalności?)

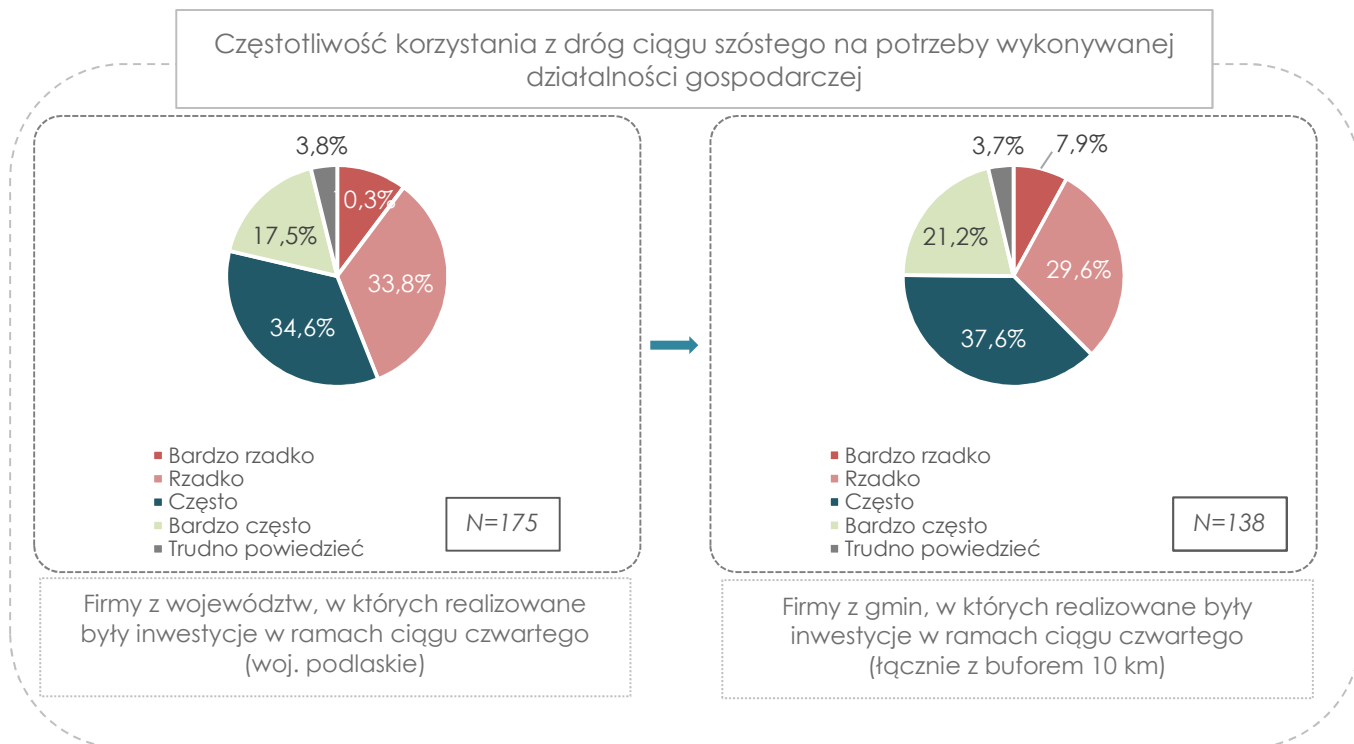


Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba przedsiębiorców, którzy zadeklarowali korzystanie z inwestycji w woj. podkarpackim, świętokrzyskim N=207; podpróba realizowana na terenie gmin, na terenie których realizowane były inwestycje i buforze inwestycji N=138

Ponad połowa badanych firm w województwie podlaskim korzysta natomiast z inwestycji w ramach ciągu szóstego. Były to głównie inwestycje polegające na rozbudowie ulic w Białymstoku, a ponieważ większość badanych firm w podpróbie zlokalizowana była na terenie tego miasta, częstotliwość korzystania wśród białostockich firm jest tu znacznie większa w porównaniu z przedsiębiorstwami położonymi na terenie innych inwestycji w ramach pozostałych ciągów (58,2% wskazań dla sumy odpowiedzi „często” i „bardzo często”).

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 24.** Częstotliwość korzystania z dróg ciągu szóstego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Jak często Pana/i firma/instytucja korzysta z tych dróg w ramach prowadzonej działalności?)



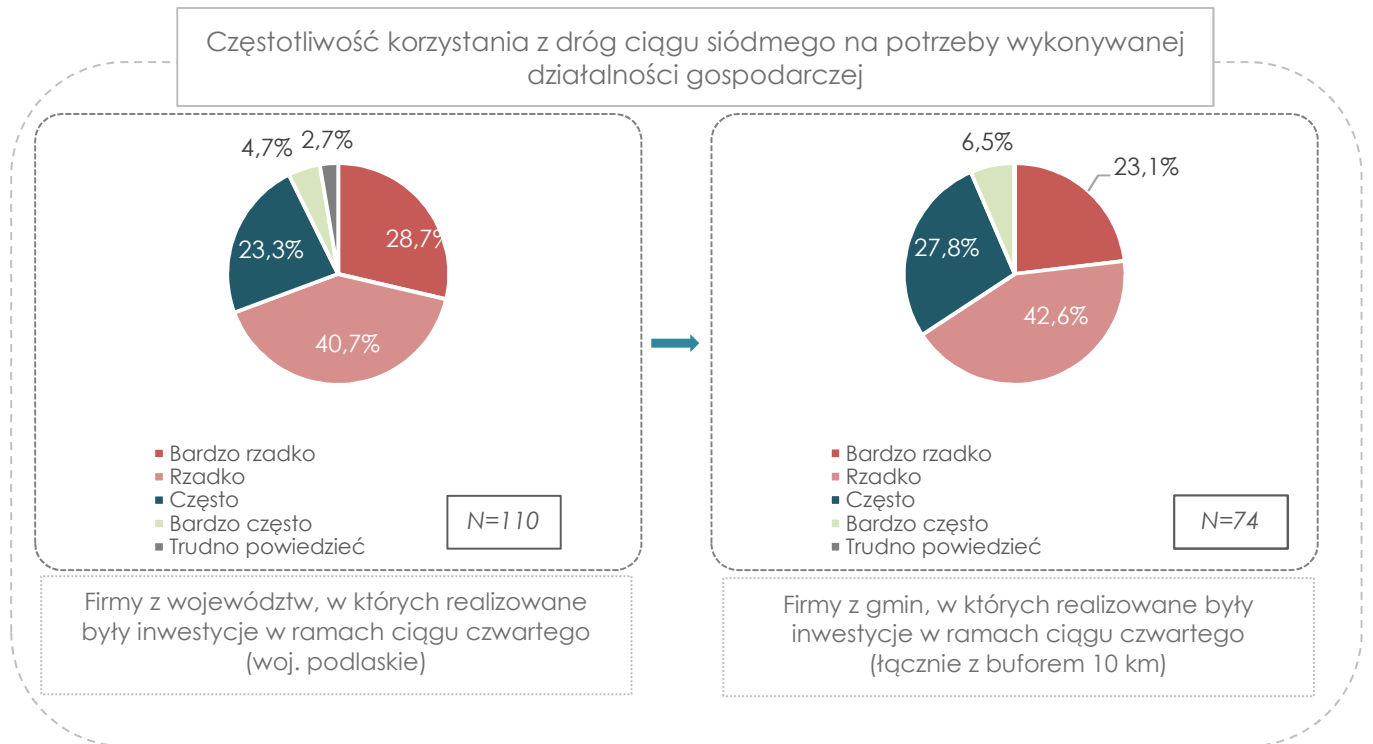
Źródło: Badanie przedsiębiorców; próba przedsiębiorców, którzy zadeklarowali korzystanie z inwestycji w woj. podlaskim N=175; próba realizowana na terenie gmin, na terenie których realizowane były inwestycje i buforze inwestycji N=138

Ciąg siódmy położony jest na terenie województwa podlaskiego. 28% badanych firm zlokalizowanych w tym województwie, które korzystają z tego ciągu, deklarowało, iż korzysta „często” lub „bardzo często” z dróg tego ciągu. 34,3% firm spośród ogółu firm zlokalizowanych na terenie gminy, gdzie realizowana jest inwestycja bądź bufora inwestycji wskazało na to, że korzysta z obwodnic w ramach ciągu siódmego w stopniu częstym bądź bardzo częstym.



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 25.** Częstotliwość korzystania z dróg ciągu siódmego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Jak często Pana/i firma/instytucja korzysta z tych dróg w ramach prowadzonej działalności?)

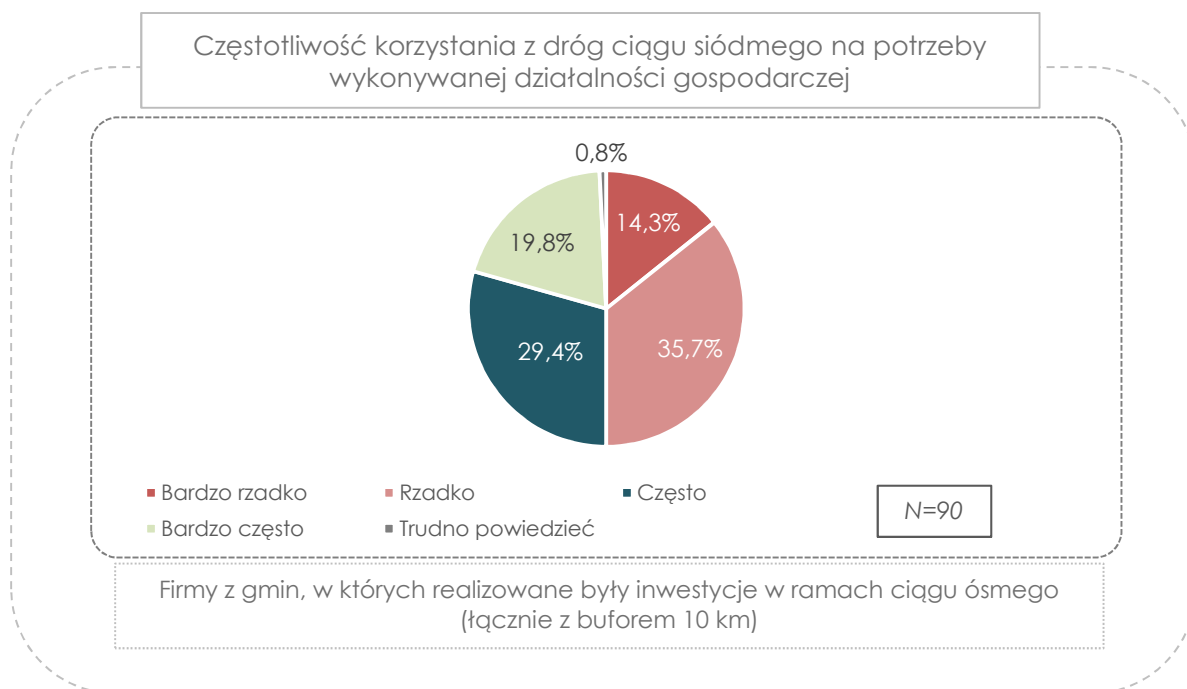


Źródło: Badanie przedsiębiorców; podpróba przedsiębiorców którzy zadeklarowali korzystanie z inwestycji w woj. podlaskim N=110; podpróba realizowana na terenie gmin, na terenie których realizowane były inwestycje i buforze inwestycji N=74

Blisko połowa firm zlokalizowanych w województwie warmińsko-mazurskim, które korzystają z obwodnic Ełku, Mrągowa i Olecka zadeklarowało, że korzysta z tychże obwodnic na potrzeby prowadzonej przez siebie działalności często lub bardzo często.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 26.** Częstotliwość korzystania z dróg ciągu siódmego na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej (Jak często Pana/i firma/instytucja korzysta z tych dróg w ramach prowadzonej działalności?)



Źródło: Badanie przedsiębiorców; próba przedsiębiorców korzystających z inwestycji w woj. warmińsko-mazurskim, realizowana na terenie gmin, na terenie których realizowane były inwestycje i buforze inwestycji N=90 (w przypadku województwa warmińsko-mazurskiego wszystkie badane przedsiębiorstwa znajdowały się na terenie gmin, gdzie była realizowana na terenie inwestycja oraz gmin sąsiednich, w próbie nie znaleźli się przedsiębiorcy z pozostałych gmin województwa)

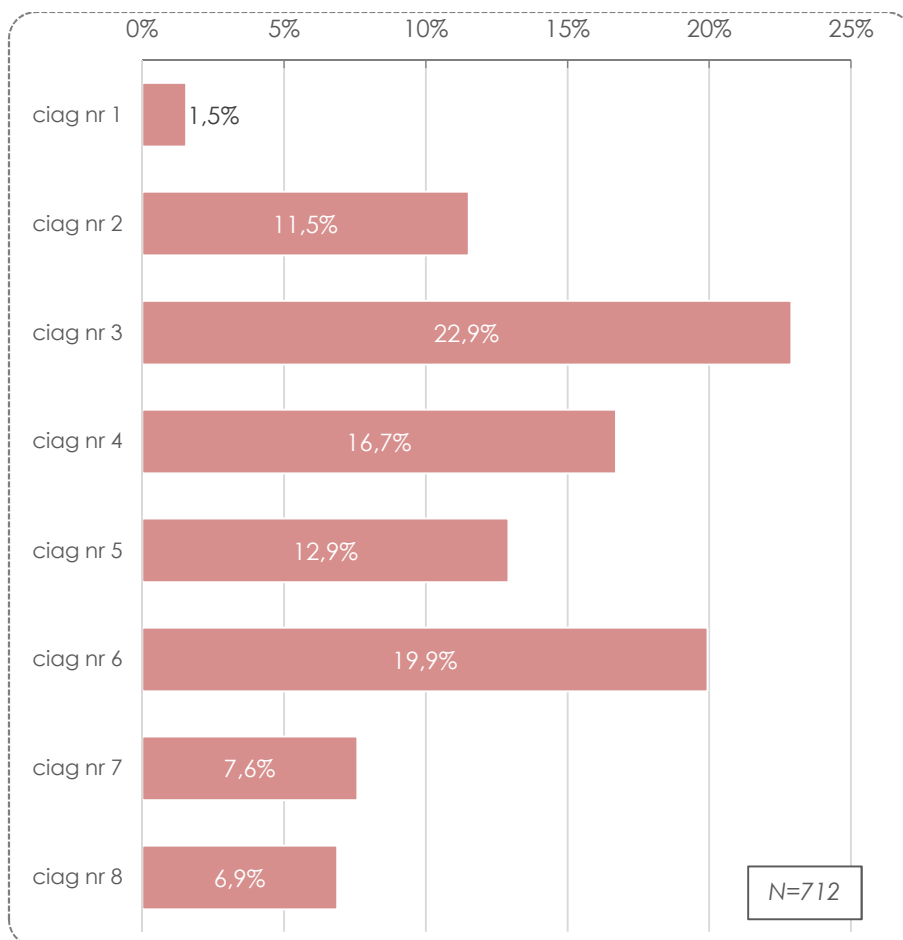
Podsumowując, stwierdzić można, że w działalności gospodarczej inwestycje drogowe ujęte w ramach ośmiu ciągów komunikacyjnych częściej wykorzystują firmy położone na terenie gmin, przez które inwestycje te przebiegają oraz gmin sąsiadujących niż pozostałych gmin makroregionu.

Najpopularniejsze inwestycje, czyli te, które wg deklaracji przedsiębiorców były przez nich najczęściej wykorzystywane w ramach prowadzenia działalności gospodarczej, znajdują się na ciągu trzecim (22,9% wskazań przedsiębiorców), szóstym (19,9%) i czwartym (16,7%). Dane nie pozwalają na ustalenie przyczyn stojących za takim wynikiem badania.

Poniższy wykres pokazuje zsumowane odpowiedzi dla inwestycji w ramach każdego ciągu z uwagi na fakt, że respondenci oceniali poszczególne inwestycje, natomiast ciągi powstały w wyniku operacji analitycznych, polegających na wtórnym przypisaniu inwestycji do ciągów.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Wykres 27. Z której drogi w ramach wykonywanej działalności Pana/i firmy korzysta Pan(i) najczęściej?



korzystanie  
zadawane  
pod próba

Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=712 (przedsiębiorcy, którzy zadeklarowali z inwestycji drogowych na potrzeby działalności gospodarczej; pytanie było jeśli przedsiębiorca deklaruwał korzystanie z więcej niż jednej inwestycji) – ze względu na województwo

### 4.3. Usprawnienie ruchu oraz poprawienie jego płynności

Jak wynika z deklaracji beneficjentów, w przypadku budowy wszystkich analizowanych obwodnic, **udało się wyprowadzić ruch tranzytowy poza centra miast**, a więc odciążono ruch wewnętrzny, co znacznie poprawiło bezpieczeństwo w miastach.

## CYTATY

*Trzeba byłoby być w momencie oddania, drogi do użytkowania, jak w ciągu, w zasadzie kilku czy tam kilkunastu godzin od momentu oddania drogi/pierwszego odcinka drogi obwodowej do użytku, jak radykalnie zmieniła się sytuacja w mieście. Ruch w mieście nagle wymarł, tak to można obrazowo określić. (...) Od momentu oddania/oddanie było akurat w sobotę, to jeszcze niedziela nie był takim dniem, żeby można coś było stwierdzić, ale w poniedziałek nie było ruchu na tych drogach, które były wiecznie pogrążone w korkach w godzinach szczytów, nagle brakło samochodów. (R6, badanie beneficjentów)*

## CYTATY

*No później tak się stało, że właśnie w ramach tego działania zostały wykonane jeszcze dwie dodatkowe obwodnice, które na chwilę obecną odciążą ten [ruch] z centrum na zewnątrz miasta. (R4, badanie beneficjentów)*

Ważną konsekwencją wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza centra miast jest zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza, które stanowią uciążliwość dla mieszkańców miast.

## CYTATY

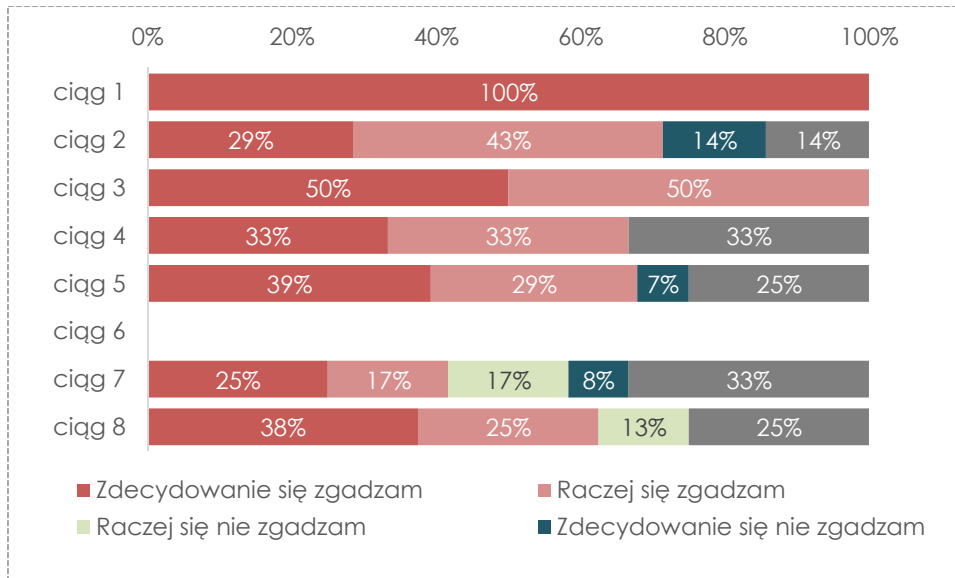
*W mojej opinii zdecydowanie tak, ponieważ praktycznie całość ruchu tranzytowego została wyprowadzona po zrealizowaniu obwodnicy, ze ścisłego centrum miasta [miejsce]. Z obserwacji, jak i również z informacji przekazywanych przez pracowników samorządowych ruch w mieście w zasadzie skupia się głównie na połączeniach lokalnych i cały tranzyt odbywa się poprzez drogę krajową numer [numer drogi] [...]. Uważam, że ten cel został w 100% osiągnięty, jeśli chodzi o strukturę ruchu, o uciążliwość tego ruchu dla miasta [miejsce] i jego mieszkańców. (R5, badanie beneficjentów)*

Zdaniem wszystkich bądź prawie wszystkich przedstawicieli gmin, które zlokalizowane są na ciągu pierwszym, drugim i trzecim, inwestycje drogowe przyczyniły się do odciążenia ruchu wewnętrznego, np. wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza centra miast. W nieco mniejszym stopniu pogląd ten podzielały gminy zlokalizowane

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

na ciągach siódmym i ósmym. Dane nie pozwalają na ustalenie przyczyn stojących za takim wynikiem badania.

**Wykres 28.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: odciążenia ruchu wewnętrznego (wyprowadzono ruch tranzytowy poza centra miast/wsi) na terenie JST? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

W przypadku większości zrealizowanych inwestycji, w opinii Beneficjentów zmniejszono zatłoczenie dróg oraz odciążono drogi istniejące, a także upłynniono ruch, poprawiając przejezdność. To z kolei wpłynęło na poprawienie czasu przejazdu oraz komfortu kierowców.

## CYTATY

Bardzo się udało, ponieważ sama [numer drogi wojewódzkiej] jest taką alternatywą [dla] [numer drogi krajowej], bo są praktycznie równoległe, i to jest bardzo widoczne. Też komunikuje kopalnie, cementownie [...] i widoczne są te pojazdy przewożące cement, kruszywa, paliwa (...), kiedyś to wszystko wjeżdżało do miasta. (...) Przez całe centrum miasta przejeżdżało. (R12, badanie beneficjentów)

## CYTATY

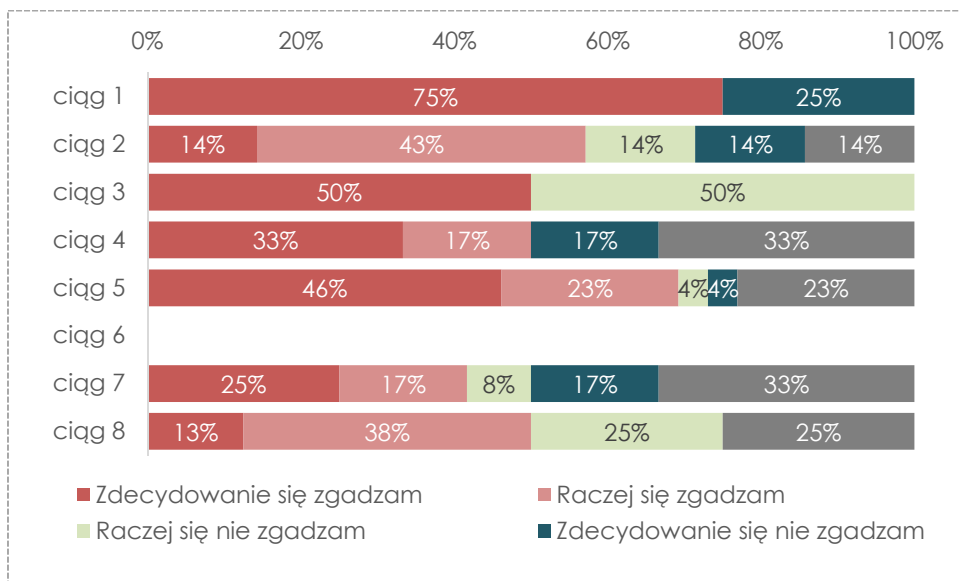
Naszymi oczekiwaniami była poprawa przejezdności, poprawa czasu przejazdu, poprawa komfortu dla kierowców i ten element zdecydowanie został osiągnięty. (R5, badanie beneficjentów)



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Przedstawiciele gmin<sup>28</sup>, na terenie których realizowana była inwestycja w większości zgodzali się ze stwierdzeniem, iż inwestycje przyczyniły się do odciążenia istniejących dróg i dróg niższych kategorii, a więc do usprawnienia ruchu w gminie. Kilka nieprzychylnych opinii wobec stwierdzenia, że inwestycja przyczyniła się do odciążenia ruchu w gminie zasygnalizowanych zostało w gminach położonych wzdłuż ciągu trzeciego, czwartego, piątego i szóstego.

**Wykres 29.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi stwierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: odciążenia istniejących dróg i dróg niższych kategorii niż te, na których zrealizowana została inwestycja? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

Przedstawiciele gmin<sup>29</sup>, na terenie których realizowane były poszczególne inwestycje wskazywali z reguły, że inwestycja przyczyniła się do poprawy płynności ruchu w gminie. W sposób zdecydowany zgodzili się z tym wszystkie gminy położone na ciągu pierwszym. W przypadku ciągu drugiego 14,3% gmin wskazało, że zdecydowanie nie dostrzega poprawy płynności ruchu w związku ze zrealizowanymi inwestycjami drogowymi. W przypadku ciągu czwartego podobną opinię wyraziło 14% gmin (liczba wskazań na wariant „raczej nie”), podobnie jak w ciągu siódmym (15%) i ósmym (22%). Warto pamiętać, że choć próba gmin liczyła łącznie 40 wywiadów, to stanowi ona zdecydowaną większość gmin, przez które przebiegały inwestycje drogowe w ramach poszczególnych ciągów. W związku z tym, mimo

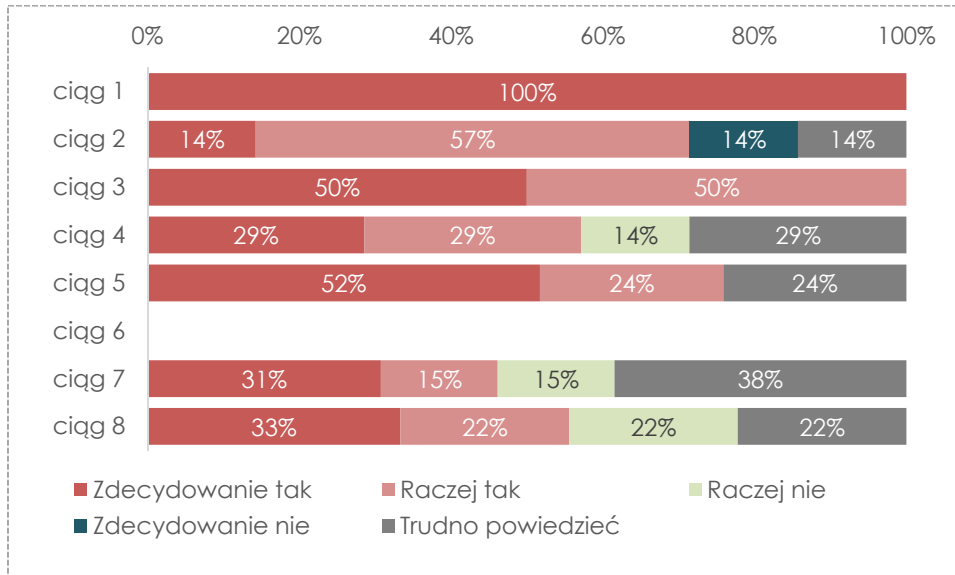
<sup>28</sup> Z podpróby gmin, wzdłuż których przebiega inwestycja wyłączono gminy będące jednocześnie beneficjentami Działania IV.1, aby przeanalizować w sposób precyzyjny opinie gmin niebędących bezpośrednim interesariuszem Działania IV.1

<sup>29</sup> Dane z badania gmin, na terenie których realizowane były inwestycje drogowe nie zawierają gmin w ramach ciągu szóstego, ponieważ w próbie znalazła się tylko jedna taka gmina. Była ona jednocześnie beneficjentem Działania. Z uwagi na dążenie do przeanalizowania opinii przedstawicieli gmin, którzy nie brali bezpośredniego udziału w przygotowaniu inwestycji, przypadek ten nie znalazł się w bloku pytań zadawanych gminom, na terenie których zrealizowano inwestycje drogowe.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

niskich liczebności w podpróbach ze względu na ciąg, wyniki można interpretować w sposób ilościowy.

**Wykres 30.** Czy w Pana/i opinii inwestycja drogowa przyczyniła się do poprawy płynności ruchu w gminie? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

Ocenie płynności ruchu, stopnia faktycznej likwidacji „wąskich gardeł”, stopnia rzeczywistego natężenia ruchu, wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza centra miast, odciążając w ten sposób drogi niższych kategorii, służyć miało m.in. badanie obserwacyjne. Z analizy materiałów z ustrukturyzowanej obserwacji bezpośredniej wynika, że inwestycje dobrze wpisywały się w już funkcjonujące układy komunikacyjne, nie przyczyniając się do zakłóceń w płynności ruchu. Na zmodernizowanych odcinkach dróg po realizacji inwestycji, można zaobserwować przede wszystkim znaczną poprawę jakości technicznej dróg dostosowaną do natężenia ruchu. Drogi posiadają obecnie nawierzchnię bitumiczną, gładką, bez spękań, z dobrze widocznym i wyraźnym oznakowaniem drogowym poziomym, umocnionym poboczem gruntowym oraz obustronnymi rowami drogowymi zewnętrznymi.

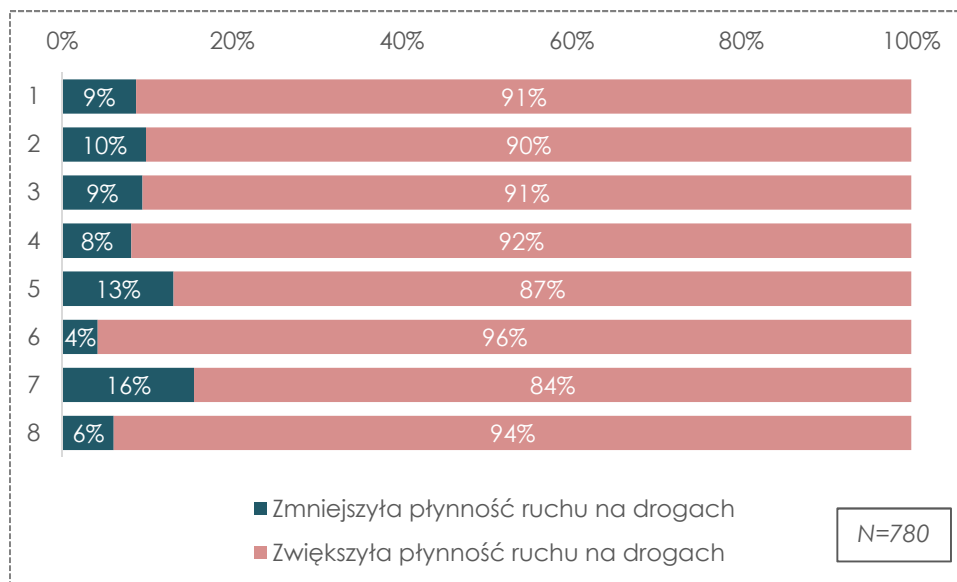
Dzięki poprawie technicznej dróg, poprawie uległa także płynność ruchu na odcinkach objętych obserwacją. Na żadnym z odcinków nie zaobserwowano natężenia ruchu powodującego problemy z jego płynnością. Znacznej poprawie uległo również odwodnienie dróg i stan rowów.

Inwestycje pod kątem poprawy dostępności i usprawnienia ruchu oceniali także przedsiębiorcy. W zdecydowanej większości byli oni zdania, że realizacja poszczególnych inwestycji drogowych wpłynęła na płynność ruchu na obszarze, w którym zlokalizowane było przedsiębiorstwo. W największym stopniu odczuwali to przedsiębiorcy zlokalizowani na ciągu szóstym i ósmym (96% i 94%). Najmniej

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

podmiotów stwierdzających, że płynność ruchu uległa poprawie zlokalizowanych było na ciągu siódmym. Dane nie pozwalają na ustalenie przyczyn stojących za takim wynikiem badania.

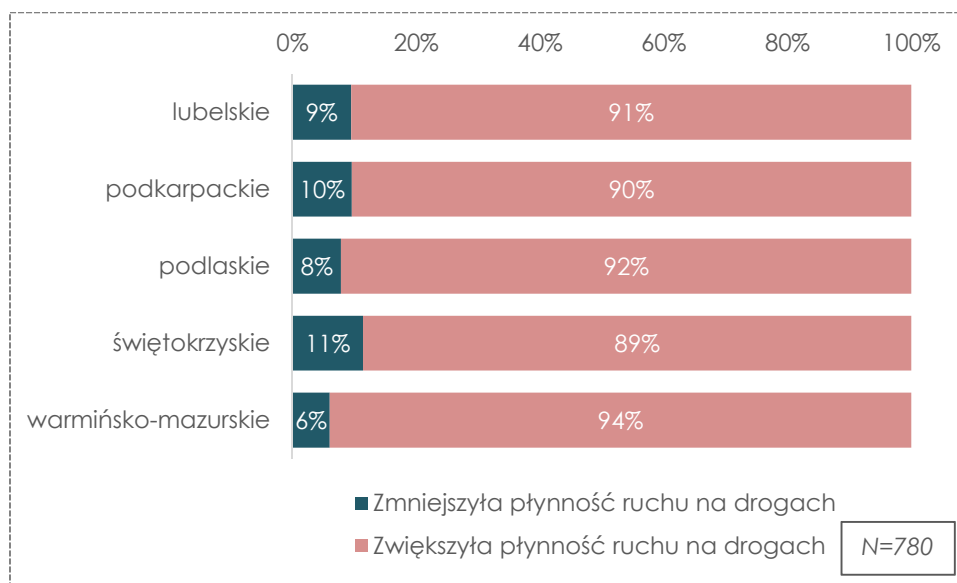
**Wykres 31.** Jak Pana/i zdaniem realizacja inwestycji drogowych, o których była mowa wcześniej, wpłynęła na ruch na drogach powiatu? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=780 (przedsiębiorcy, którzy zadeklarowali wcześniej, że wpływ inwestycji na ruch odnotowali)

Najbardziej pozytywny wpływ inwestycji drogowych na zwiększenie płynności ruchu na drogach odnotować można w opiniach przedsiębiorców w województwie warmińsko-mazurskim (94%) i podlaskim (92%). Dane nie pozwalają na ustalenie przyczyn stojących za takim wynikiem badania.

**Wykres 32.** Jak Pana/i zdaniem realizacja inwestycji drogowych, o których była mowa wcześniej, wpłynęła na ruch na drogach powiatu? Dane ze względu na województwo

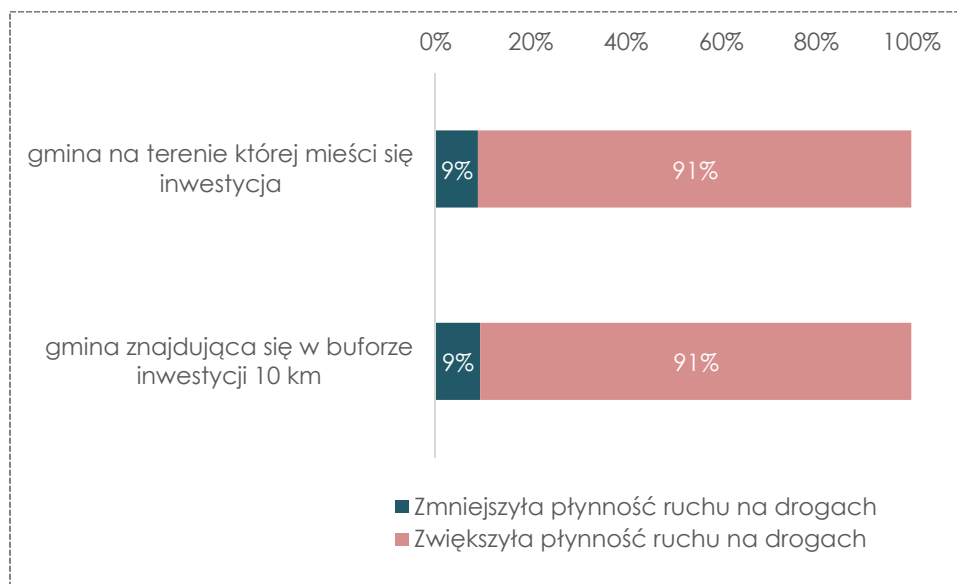


Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=780 (przedsiębiorcy, którzy odnotowali wpływ inwestycji na ruch na drogach powiatu, w którym posiadają siedzibę)

Dane w podziale na gminy, na terenie których realizowana była inwestycja oraz na gminy położonej w buforze 10 km od inwestycji nie różnicują się w kontekście określenia kierunku wpływu na ruch w powiecie wśród przedsiębiorców.

**Wykres 33.** Jak Pana/i zdaniem realizacja inwestycji drogowych, o których była mowa wcześniej, wpłynęła na ruch na drogach powiatu? Dane ze względu na gminę, na terenie której mieści się inwestycja oraz gminę znajdującą się w buforze inwestycji 10 km



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=780 (przedsiębiorcy, którzy odnotowali wpływ inwestycji na ruch na drogach powiatu, w którym posiadają siedzibę)

Beneficjenci deklarowali ponadto, iż skutkiem realizacji inwestycji jest **poprawienie dojazdu do sąsiednich (najbliższych) miejscowości.**

### CYTATY

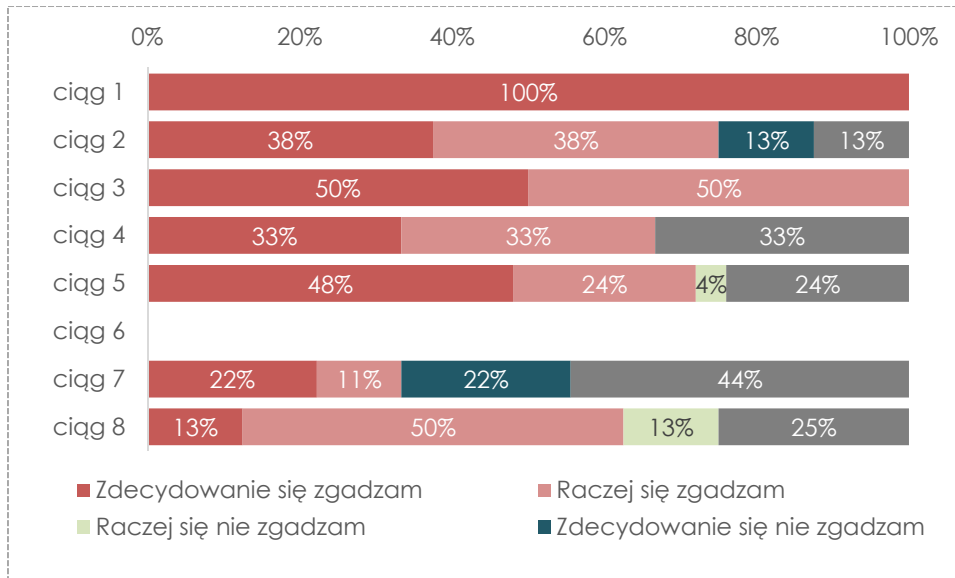
W trakcie realizacji obwodnicy [miejscowość] zbudowane zostały drogi dojazdowe o długości ponad pięciu kilometrów oraz wjazdy publiczne, indywidualne. W okolicy obwodnicy [miejscowość druga] [wybudowano] ponad siedem kilometrów tych dróg dojazdowych, które przyczyniły się właśnie do poprawy dojazdu do sąsiednich miejscowości, do pól. (R1, badanie beneficjentów)

Zdecydowanie lub w sposób umiarkowanie zdecydowany badane gminy zlokalizowane w obszarze inwestycji oceniły in plus wpływ projektów drogowych w ramach Działania PO RPW na poprawę dostępu do dróg wojewódzkich. Najmniej

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

zdecydowaną grupę gmin stanowiły gminy położone na ciągu nr 7 (44% wskazań na odpowiedź „trudno powiedzieć”).

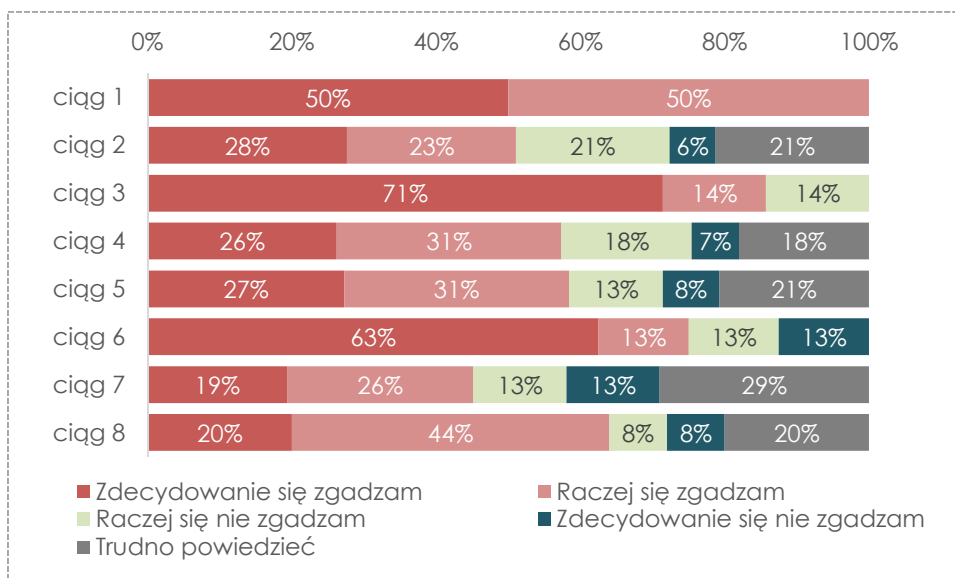
**Wykres 34.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: poprawy dostępu do dróg wojewódzkich? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

W podobnym duchu wpływ inwestycji drogowych na dostęp do dróg wojewódzkich ocenili gminy położone w buforze 10 km od inwestycji. Pozytywne opinie wyrażali zwłaszcza przedstawiciele gmin sąsiadujących z inwestycjami w ramach ciągu pierwszego i trzeciego.

**Wykres 35.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja inwestycji w ramach Działania IV.1 przyczynia się na terenie Pana/i gminy do: poprawy dostępu do dróg wojewódzkich?





Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Źródło: Badanie CAWI gmin; N=137 gminy, znajdujące się w buforze 10 km od inwestycji (ciąg I=2, ciąg II=19, ciąg III=7, ciąg IV=34, ciąg V=41, ciąg VI=5, ciąg VII=15, ciąg VIII=14)

Badane gminy będące zlokalizowane na terenie inwestycji, wskazywały ponadto, iż realizowane w ich obrębie projekty przyczyniły się w zdecydowany lub raczej zdecydowany sposób do poprawienia połączeń z kanałami transportowymi pozostałych części kraju, ale też połączeń w obrębie poszczególnych województw Polski Wschodniej. Gminy wskazywały też, że inwestycje pozwoliły na poprawienie połączenia głównych ciągów komunikacyjnych łączących jednostki samorządu z innymi JST (innymi miastami). Przedstawiciele większości gmin położonych na terenie inwestycji, dostrzegało także wpływ modernizacji i budowy dróg na poprawienie dostępu do przejść granicznych. Warto odnotować, że dane w zakresie powyższych kwestii nie różnią się także w podpróbie gmin, znajdujących się w buforze 10 km od inwestycji.

Jeden z beneficjentów przyznał, że ogranicza dostępność drogi dla mieszkańców sąsiednich miejscowości, aby nie zmniejszać szybkości i płynności ruchu w obrębie inwestycji. Ten marginalny wątek dotyczył drogi dalekiego ruchu, która ma charakter przelotowy, tranzytowy, co generuje duże natężenie hałasu, a także podwyższa poziom emitowanych zanieczyszczeń.

## CYTATY



*Z projektami drogowymi to jest jeden podstawowy problem, że po wybudowaniu drogi wszyscy by chcieli przy tej drodze korzystać z niej bezpośrednio. Natomiast nie ma wypracowanej hierarchizacji dróg. Drogi główne powinny być jako drogi przelotowe, tranzytowe na większe odcinki, natomiast niepodłączające tereny przyległe bezpośrednio do drogi. Bo budując te nasze drogi czy przebudowując dla ruchu dalekiego, włączamy ruch boczny tylko na skrzyżowaniach, a jednocześnie gminy starają się zabudować jak najbardziej tereny bezpośrednio przy naszej drodze, które mają zakaz bezpośredniego dostępu do drogi. I tutaj na tym polu, że tak powiem, mogą się rodzić w najbliższych okresach czasu konflikty, ponieważ w tym momencie odmawiamy bezpośredniego dostępu do drogi, ponieważ jest to droga z założenia o większej prędkości przejazdowej i tam musimy ograniczać punkty kolizyjne. Czyli tak jak w przepisach jest określone. Jest to trudne do spełnienia i na tym tle coraz częściej dochodzi do konfliktów między nami a samorządami gmin, które wszędzie by chciały mieć dostęp do tej drogi, czy zabudować naszą drogę, a z ruchem drogowym wiąże się hałas. Czyli tak na skróty: bezpośrednio przy drodze takiej nie można stawiać budynków do zamieszkania, mimo że są to czasami otworzone bardzo malownicze tereny, ale nie do zabudowy. (R3, badanie beneficjentów)*

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Beneficjenci deklarowali także, że wybudowane drogi są teraz bezpieczniejsze, ale tylko jedna osoba podała statystykę potwierdzającą ten fakt.

### CYTATY

*Poprawa warunków bezpieczeństwa, no nie było żadnego wypadku na obwodnicy [miejscowość] w ostatnim roku. (R1, badanie beneficjentów)*

### CYTATY

*No i bezpieczeństwo, przede wszystkim bezpieczeństwo. Bezpieczeństwo tego ruchu rowerowego, który jest dość wzmożony w tych terenach, przy terenach wiejskich. Tam sporo jest osób korzystających z rowerów i dzięki tej budowie ścieżki rowerowej ten ruch jest bezpieczniejszy. (R7, badanie beneficjentów)*

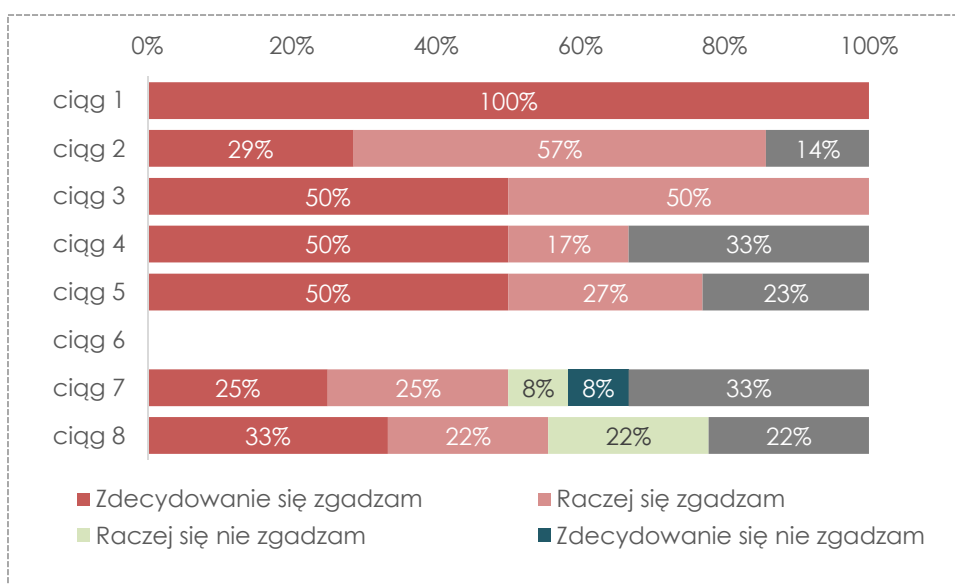
### CYTATY

*Na pewno w związku z tym wzrosło również bezpieczeństwo na tym terenie. (R8, badanie beneficjentów)*

Z kolei poprawę bezpieczeństwa ruchu w kontekście nowopowstałych bądź zmodernizowanych odcinków drogowych niemal jednoznacznie pozytywnie ocenili przedstawiciele gmin, na terenie których realizowana była inwestycja. Taki sam pogląd wyrażali przedstawiciele gmin ościennych względem inwestycji. Poprawa płynności ruchu powinna prowadzić do poprawy jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Gminy w większości zgadzały się z taką tezą za wyjątkiem JST, mieszczących się na ciągu trzecim.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

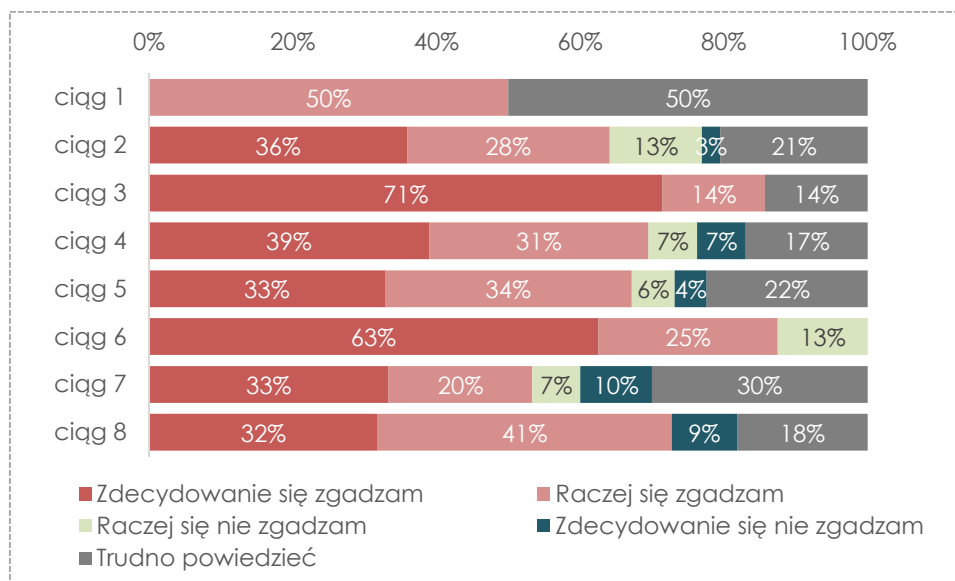
**Wykres 36.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: Poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

Jak wskazuje poniższy wykres, także przedstawiciele gmin położonych w buforze 10 km od inwestycji ocenili pozytywnie ich wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu w obrębie swoich JST. Nie można zatem w tym kontekście mówić o zróżnicowaniu w opiniach przedstawicieli jednych i drugich gmin, tj. gmin zlokalizowanych na terenie inwestycji i gmin w buforze 10 km od inwestycji.

**Wykres 37.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja inwestycji przyczynia się na terenie Pana/i gminy do: Poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=137 gminy, znajdujące się w buforze 10 km od inwestycji (ciąg I=2, ciąg II=19, ciąg III=7, ciąg IV=34, ciąg V=41, ciąg VI=5, ciąg VII=15, ciąg VIII=14)

Podczas obserwacji bezpośrednio zaobserwowano, że na terenie inwestycji poprawiona i rozbudowana została infrastruktura towarzysząca, która przyczyniła się do znacznej poprawy poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg. Do infrastruktury tej zaliczyć możemy m.in. zatoki autobusowe, chodniki połączone z przejściem dla pieszych. Na poprawę bezpieczeństwa użytkowników (zwłaszcza pieszych) oraz okolicznych mieszkańców, miało wpływ również zamontowanie wzdłuż niektórych fragmentów drogi urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu, takich jak bariery energochłonne i balustrady.

Analizując wypowiedzi beneficjentów, zdecydowanie częściej dało się usłyszeć głosy pokazujące, że **nowa droga może paradoksalnie bezpieczeństwo zmniejszać**. Wpływ na tę sytuację może zależeć od dwóch czynników. Po pierwsze, osoby do tej pory użytkujące drogi dojazdowe nie są przyzwyczajone do zwiększonej czujności przy włączaniu się do ruchu. Po drugie, dobra jakość nawierzchni sprzyja przekraczaniu dozwolonej prędkości na nowej drodze.

## CYTATY



*Ludzie jeżdżą starymi drogami na pamięć i nie patrzą, co mają napisane na znakach drogowych, dochodzi coraz częściej w związku z tym do poważnych kolizji, nawet do wypadków śmiertelnych. Bo wzrost prędkości, brak ostrożności na drodze, nieustąpienie pierwszeństwa na skrzyżowaniu, bo się pojawiła jakaś nowa droga, [to wszystko] powoduje, no niestety, mimo poprawy jakości jazdy zwiększenie wypadkowości. (R3, badanie beneficjentów)*

## CYTATY



*No ale pozytywy to jest zdecydowanie (...) bezpieczeństwo, ze względu na to, że ten ruch został wyprowadzony z miasta i praktycznie wszystkie skrzyżowania w obwodnicy/na obwodnicę są zaprojektowane jako bezkolizyjne. (...) No negatywne to może być to, że kierowcy, którzy mają dobrą drogę przed sobą, przestają włączać myślenie. No i zdarzyło się już kilka wypadków, których główną przyczyną była ich nadmierna prędkość. (...) Zdarzyło się kilka wypadków, które spowodowały nawet i skutki śmiertelne. (R5, badanie beneficjentów)*

## CYTATY

*W momencie, kiedy jest droga dziurawa, wąska, ludzie jeżdżą wolniej. W momencie, kiedy ją rozbudujemy, zrobimy ją równą, bezpieczniejszą, wyprofilujemy zakręty, ludzie nie przestrzegają przepisów i ograniczeń prędkości, jeżdżą szybciej. Jazda szybciej powoduje zwiększenie zagrożenia wystąpienia wypadku. I te wypadki są. Chociaż ta cała przebudowa i modernizacja powinna dotyczyć polepszania bezpieczeństwa, co de facto polepsza, ale w warunkach przestrzegania przepisów. (...) Mieliśmy projekt, w którym założyliśmy, że będzie to/jednym ze wskaźników mogło być zmniejszenie wypadków śmiertelnych i się okazało, że po zrealizowaniu projektu było więcej wypadków śmiertelnych niż przed. (R11, badanie beneficjentów)*

Podczas obserwacji na żadnym z analizowanych ciągów nie odnotowano wypadków. Stopień zatłoczenia w momencie obserwacji również można ocenić jako niski. Duże zatłoczenie zostało wskazane przez obserwatora realizującego badanie na zmodernizowanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 871 przebiegającej przez Tarnobrzeg (ciąg czwarty). Generalnie rzecz biorąc, przeciętne zatłoczenie odnotowywane było w przypadku obiektów inwestycyjnych, w których występowały obwodnice. Nie licząc obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi krajowej nr 4 Jędrzychowice-Korczowa, na analizowanych odcinkach w momencie dokonywania pomiaru nie były prowadzone roboty remontowo-modernizacyjne.

Podczas jazdy obserwatorzy nie wskazywali utrudnień związanych z widocznością. Ostre zakręty wystąpiły tylko na ciągu piątym na przebudowanej drodze wojewódzkiej nr 875 na odcinku Mielec – Kolbuszowa i obwodnicy Kolbuszowej. „Wąskie gardła” i duże natężenie ruchu odnotowano incydentalnie – tylko w przypadku obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi krajowej nr 4 Jędrzychowice-Korczowa w czwartym ciągu komunikacyjnym. W ciągu szóstym problemem okazały się ekrany akustyczne, które zasłaniały wjazd na niemal każdą inwestycję. Jako, że inwestycje zostały oddane do użytku niedawno, na żadnym ciągu nie wystąpiły problemy z nawierzchnią, (miała ona jednolitą strukturę). Spękania nawierzchni zaobserwowano na ciągu siódmym na drodze wojewódzkiej nr 645 na odcinku granica województwa - Nowogród wraz z mostem przez rzekę Pisę. Drogi charakteryzowały się wysoką bądź bardzo wysoką przyczepnością oraz równą nawierzchnią.



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Podsumowując wątek bezpieczeństwa na zrealizowanych inwestycjach, aby dokonać rewizji opinii respondentów ze stanem faktycznym przeanalizowano dane policyjne. Na ich podstawie przeliczono tzw. wskaźnik wypadkowości i kolizyjności<sup>30</sup>.

Jak wynika z danych, w każdym ciągu bezpieczeństwo na drogach uległo poprawie. Wskaźnik WWiK uległ poprawie w przypadku ciągów od 1 do 7, co należy interpretować jako spadek liczby wypadków, kolizji, rannych. Największą wartość wskaźnik osiągnął w ciągu trzecim i szóstym, gdzie liczba wypadków, kolizji, liczba rannych i zabitych uległa spadkowi o blisko 29% (ciąg trzeci) i 27% (ciąg szósty). Niepokojącą sytuację zaobserwować można w ciągu 8, położonym na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w którym wartość wskaźnika drastycznie wzrosła, co oznacza, że liczba wypadków, kolizji, liczba rannych i zabitych wzrosła – ok. 40% wzrost. Dane policji mówią o spadku wskaźnika, nie dysponujemy jednak danymi empirycznymi pozwalającymi na wnioskowanie o przyczynach tego zjawiska. Założyć można, że – jak wynika z opinii beneficjentów – nowe drogi implikują także jazdę ze zwiększoną szybkością i mniejszą ostrożnością.

Przeanalizowane zależności prezentuje poniższy wykres.

Wykres 38. Wartość wskaźnika WWiK dla roku 2007 i 2015

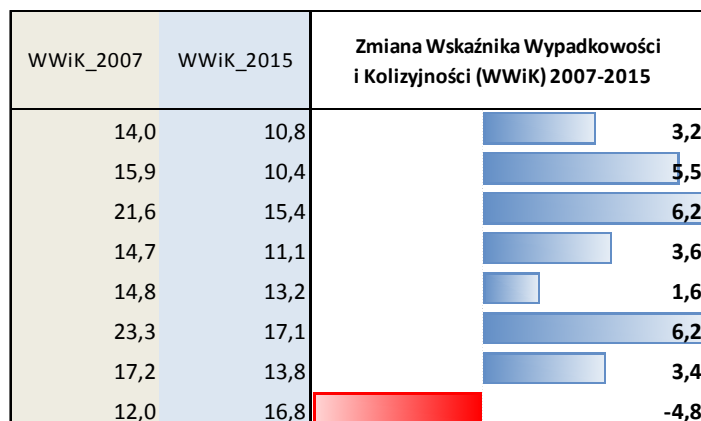
	2007	2015
<b>CIĄG KOMUNIKACYJNTY NR 1</b>	100,0%	77,4%
<b>CIĄG KOMUNIKACYJNTY NR 2</b>	100,0%	65,5%
<b>CIĄG KOMUNIKACYJNTY NR 3</b>	100,0%	71,3%
<b>CIĄG KOMUNIKACYJNTY NR 4</b>	100,0%	75,6%
<b>CIĄG KOMUNIKACYJNTY NR 5</b>	100,0%	89,5%
<b>CIĄG KOMUNIKACYJNTY NR 6</b>	100,0%	73,5%
<b>CIĄG KOMUNIKACYJNTY NR 7</b>	100,0%	80,0%
<b>CIĄG KOMUNIKACYJNTY NR 8</b>	100,0%	139,5%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Wojewódzkiej Policji

<sup>30</sup> Wskaźnik Wypadkowości i Kolizyjności (WWiK) jest syntetyczną miarą liczby wypadków, kolizji, zabitych i rannych w przeliczeniu na ludność danej jednostki w tysiącach. Statystyki policyjne zbierane są na poziomie gmin. W obliczeniach dla danego ciągu uwzględnione zostały zarówno gminy, przez teren których przebiegają inwestycje, jak i gminy sąsiadujące. Kilka gmin zostało wykluczonych z analizy ze względu na brak historycznych danych policyjnych.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

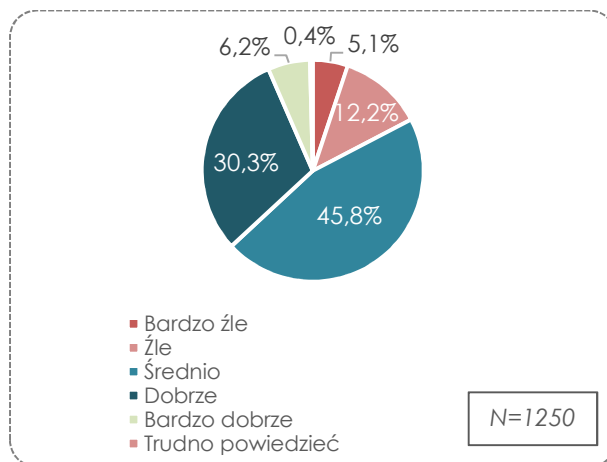
Wykres 39. Wartość wskaźnika WWiK dla roku 2007 i 2015



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Wojewódzkiej Policji

Przechodząc do badania przedsiębiorców, blisko 46% badanych podmiotów oceniło obecny stan infrastruktury drogowej na terenie powiatu, w którym ma swoją siedzibę jako średni, około 36% jako dobry lub bardzo dobry, a zaledwie 17,4% jako zły lub bardzo zły.

Wykres 40. Jak ocenił(a)by Pan(i) obecną infrastrukturę drogową na terenie powiatu<sup>31</sup>, w którym Pana/i firma/instytucja ma siedzibę?



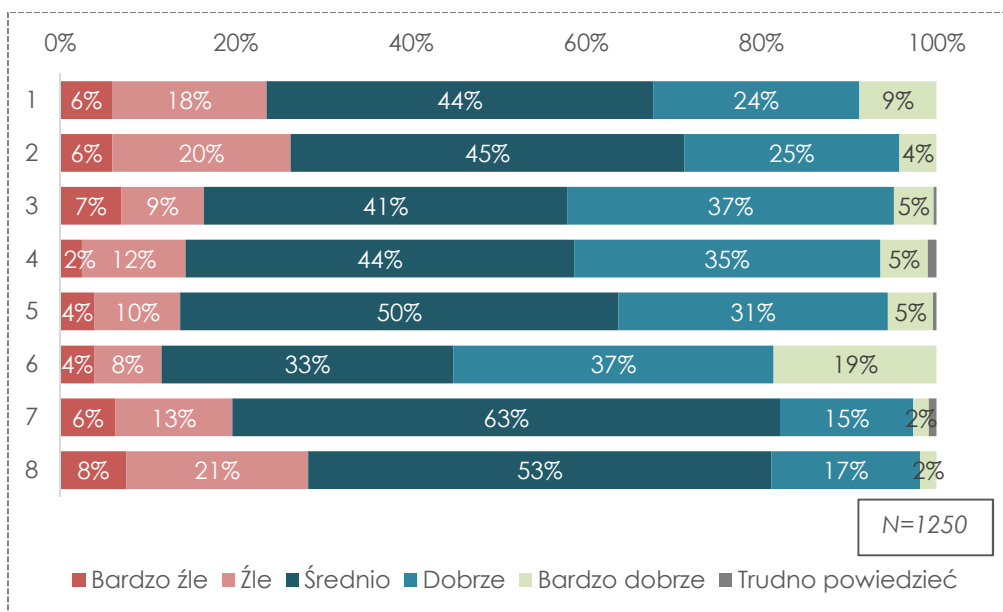
Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

<sup>31</sup> Ze względu na łatwiejsze przyswojenie przez respondenta perspektywy terytorialnej, w badaniu przedsiębiorców posługiwano się odwołaniem do powiatu jako jednostki administracyjnej. Miało to uzasadnienie tak metodologiczne, jak i merytoryczne. Z jednej strony, respondent w badaniu powinien mieć możliwość odniesienia się do takiej perspektywy terytorialnej, która jest dla niego przystępna i łatwa do zdefiniowania. Perspektywa województwa, którą posługiwano się na etapie analizy, mogła być dla przedstawicieli badanych firm nieosiągalna np. z uwagi na ograniczony geograficznie do obszaru gminy, na terenie której mieści się przedsiębiorstwo, zasięg prowadzenia działalności gospodarczej. Z drugiej strony, próba przedsiębiorców skonstruowana była tak, że zawierała informację o gminie, w której zlokalizowana jest dana firma. Dzięki temu możliwe było wtórne zagregowanie danych i ich analiza na poziomie nie tylko województwa, ale także ciągu komunikacyjnego bez konieczności konfrontowania respondenta z trudnym dla niego pojęciem ciągu komunikacyjnego czy odległą perspektywą województwa.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Najlepiej infrastrukturę drogową oceniali przedsiębiorcy zlokalizowani w województwach ciągu szóstego i trzeciego (liczba wskazań na sumę odpowiedzi „dobrze” i „bardzo dobrze” wynosiła odpowiednio 56% i 42%). Wynika to ze specyfiki inwestycji zgrupowanych w tych ciągach. W obu przypadkach były to inwestycje polegające na modernizacji fragmentów dróg krajowych znajdujących się w granicach miast wojewódzkich - Lublina i Białegostoku.

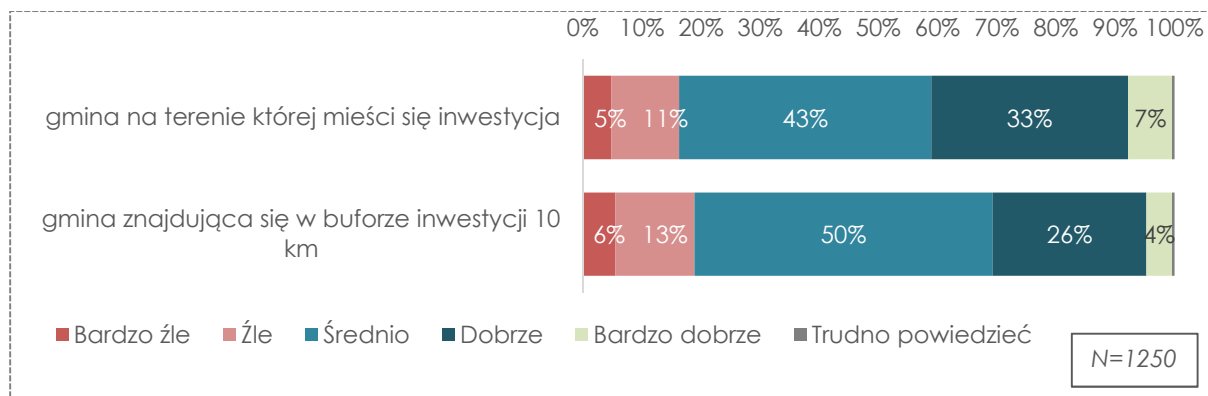
**Wykres 41.** Jak ocenił(a)by Pan(i) obecną infrastrukturę drogową na terenie powiatu, w którym Pana/i firma/instytucja ma siedzibę? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Jak widać na poniższym wykresie, dane nie różnicowały się natomiast znacząco w podziale ze względu na gminy, przez które przebiegały inwestycje i gminy sąsiadujące.

**Wykres 42.** Jak ocenił(a)by Pan(i) obecną infrastrukturę drogową na terenie powiatu, w którym Pana/i firma/instytucja ma siedzibę? Dane ze względu na gminę, na terenie której mieści się inwestycja oraz gminę znajdującą się w buforze inwestycji 10 km

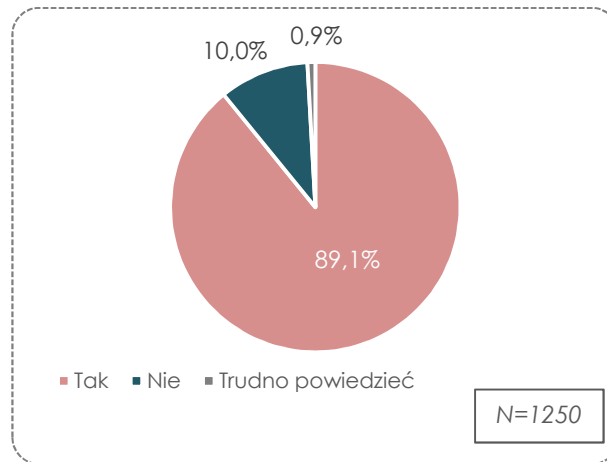


Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

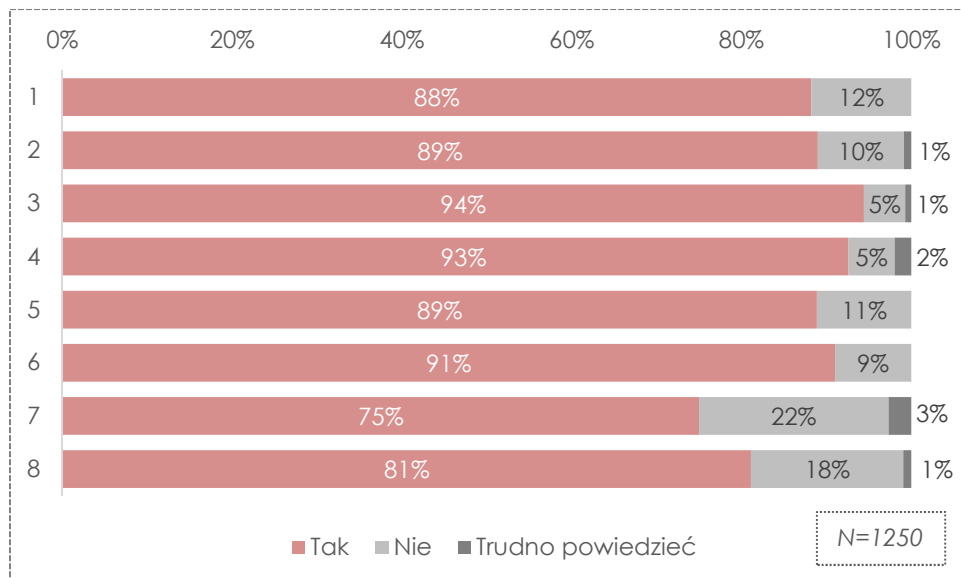
Dla zdecydowanej większości podmiotów gospodarczych w próbie poprawa stanu infrastruktury drogowej była dostrzegalna – 89,1%. W największym stopniu poprawę odczuli przedsiębiorcy oceniający inwestycje w ramach ciągu trzeciego, czwartego i szóstego (94%, 93% i 91%), co znowu wynika ze specyfiki tych trzech ciągów komunikacyjnych. Ciągi trzeci i szósty złożone były z inwestycji realizowanych na terenie miast wojewódzkich (Lublina i Białegostoku), natomiast inwestycje zrealizowane w ramach ciągu czwartego były kluczowymi brakującymi fragmentami dla usprawnienia układu komunikacyjnego na terenie dwóch województw.

**Wykres 43.** Czy w okresie ostatnich lat zauważył(a) Pan(i) poprawę stanu infrastruktury drogowej na terenie powiatu, w którym Pana/i firma/instytucja ma siedzibę?



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

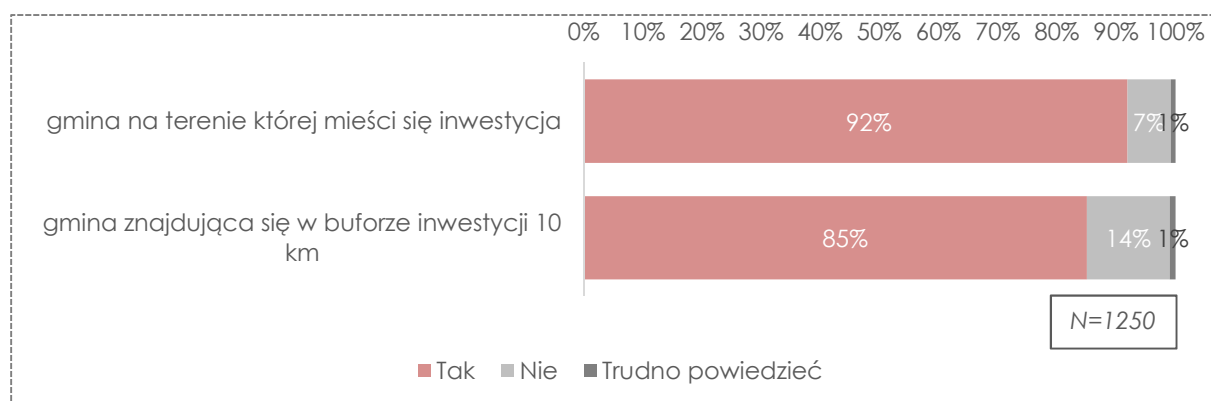
**Wykres 44.** Czy w okresie ostatnich lat zauważył(a) Pan(i) poprawę stanu infrastruktury drogowej na terenie powiatu, w którym Pana/i firma/instytucja ma siedzibę? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

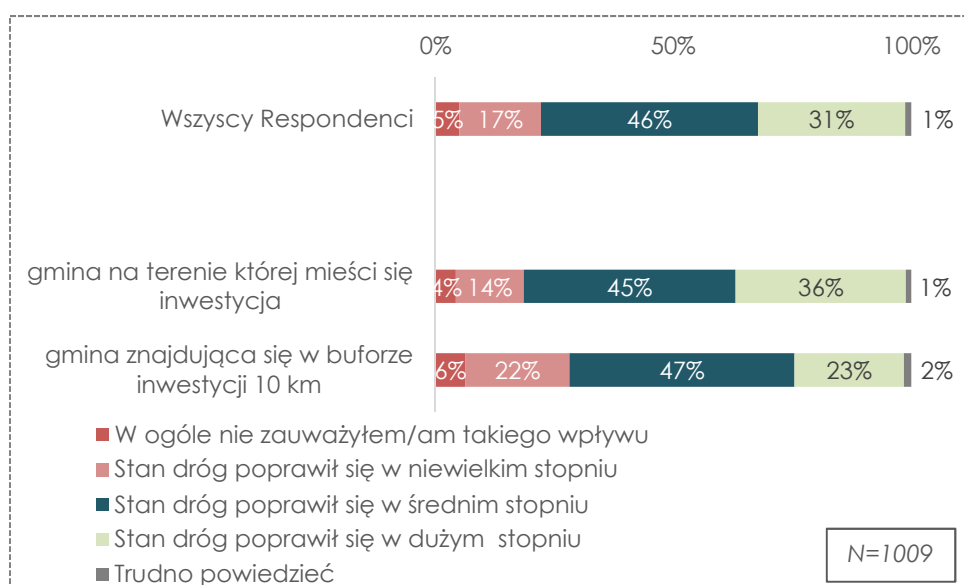
**Wykres 45.** Czy w okresie ostatnich lat zauważył(a) Pan(i) poprawę stanu infrastruktury drogowej na terenie powiatu, w którym Pana/i firma/institucja ma siedzibę? Dane ze względu na gminę, na terenie której mieści się inwestycja oraz gminę znajdującą się w buforze inwestycji 10 km



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

O wpływ inwestycji na stan dróg w powiecie zapytano tylko te firmy, które zadeklarowały, że mają świadomość realizacji danych inwestycji finansowanych ze środków PO RPW. Z ich opinii wynika, że inwestycje wpłynęły na stan dróg w stopniu średnim – 45,6%. Co trzeci badany stwierdził, że stan dróg poprawił się na skutek interwencji w ramach Działania IV.1 w województwie w stopniu dużym (30,9%). Badani, którzy nie zauważyli takiego wpływu stanowili marginalny odsetek w próbie – 5,1%.

**Wykres 46.** W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja nowych inwestycji drogowych wpłynęła na stan dróg w powiecie, gdzie siedzibę ma Pana/i firma? Dane ogółem i dane ze względu na gminę, na terenie której mieści się inwestycja oraz gminę znajdującą się w buforze inwestycji 10 km



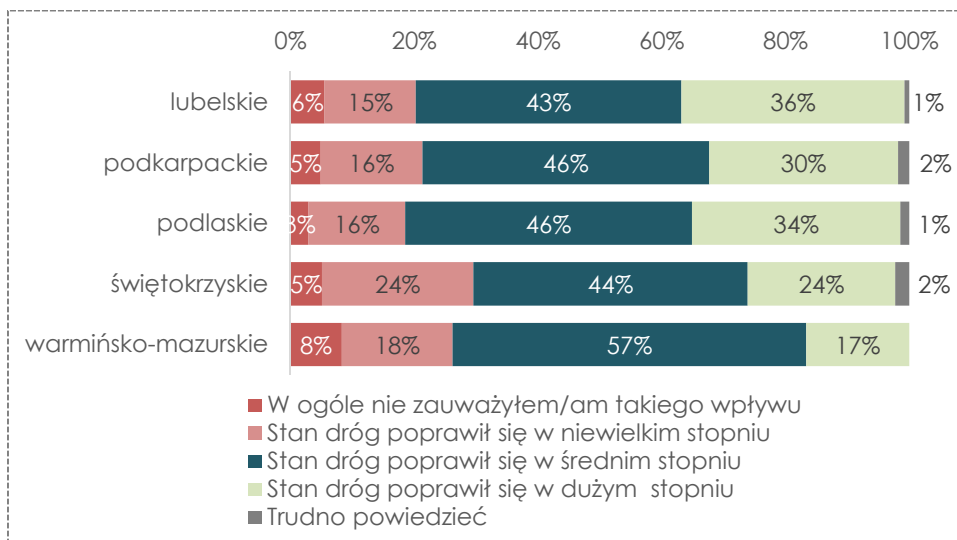
Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1009 (podmioty, które zadeklarowały znajomość inwestycji)



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Stan dróg w wyniku nowych inwestycji poprawił się w znacznym stopniu zdaniem największej liczby firm z województwa podlaskiego (34%) i lubelskiego. Warto przypomnieć, że w tym ostatnim zrealizowano inwestycje o największej łącznej wartości.

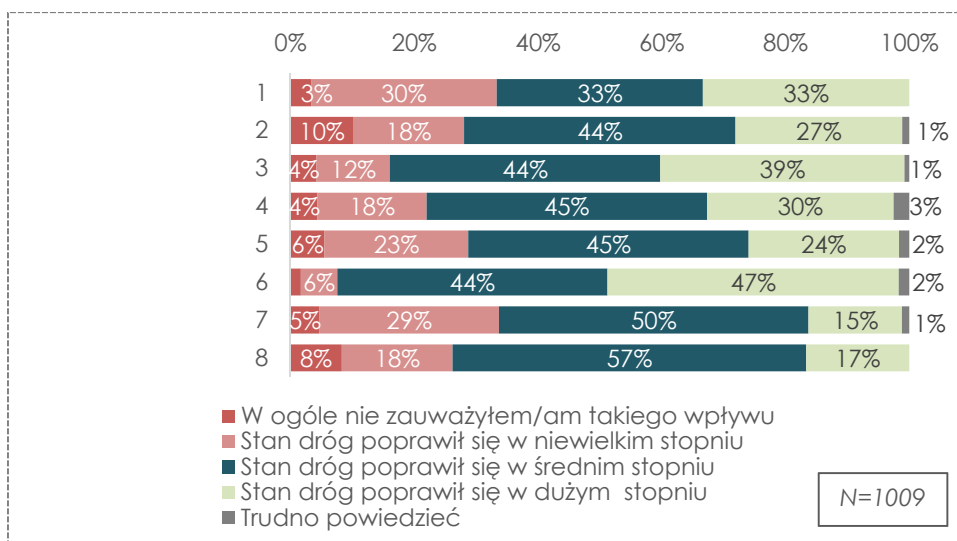
**Wykres 47.** W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja nowych inwestycji drogowych wpłynęła na stan dróg w powiecie, gdzie siedzibę ma Pana/i firma? Dane ze względu na województwo



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1009 (podmioty, które zadeklarowały znajomość inwestycji)

Znaczną poprawę dróg zaobserwowali przedsiębiorcy oceniający ciąg szósty, w ramach którego rozbudowano i zmodernizowano drogi w obrębie Białegostoku – 47%. Znaczną poprawę zaobserwowało też 39% przedsiębiorców oceniających inwestycje położone na ciągu trzecim (39%).

**Wykres 48.** W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, realizacja nowych inwestycji drogowych wpłynęła na stan dróg w powiecie, gdzie siedzibę ma Pana/i firma? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny

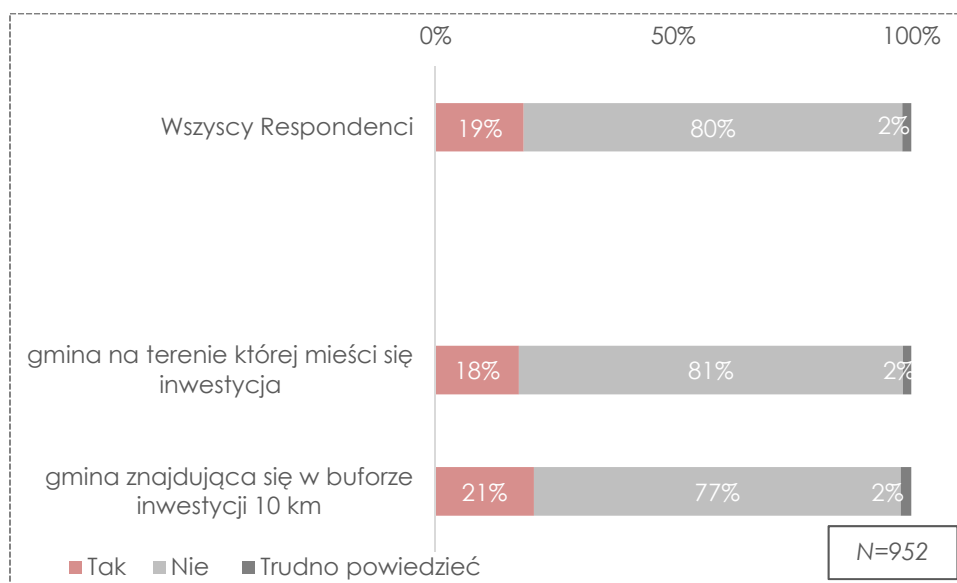


Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1009 (podmioty, które zadeklarowały znajomość inwestycji)

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Zaledwie 18,6% firm, które w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej korzystały z dróg zmodernizowanych w ramach poszczególnych inwestycji, wskazywało, że napotkało problemy podczas użytkowania dróg. Dane ze względu na lokalizację przedsiębiorstwa w gminie, na terenie której leżała inwestycja lub w gminie leżącej w buforze inwestycji niemal nie różnicowały się. Chociaż można mówić o niewielkiej przewadze – jeżeli chodzi o zadowolenie z użytkowania dróg – w przypadku firm z gmin, przez które inwestycja przebiega (80,7% podmiotów deklarujących, iż nie napotkało problemów w użytkowaniu dróg wobec 77,1% analogicznych podmiotów w grupie gmin z bufora inwestycji). Relatywnie najwięcej problemów wskazywały firmy zlokalizowane w województwach świętokrzyskim (21%) oraz podlaskim (20,5%). Nieco częściej również były to firmy, dla których infrastruktura drogowa jest ważna (23,8% takich firm).

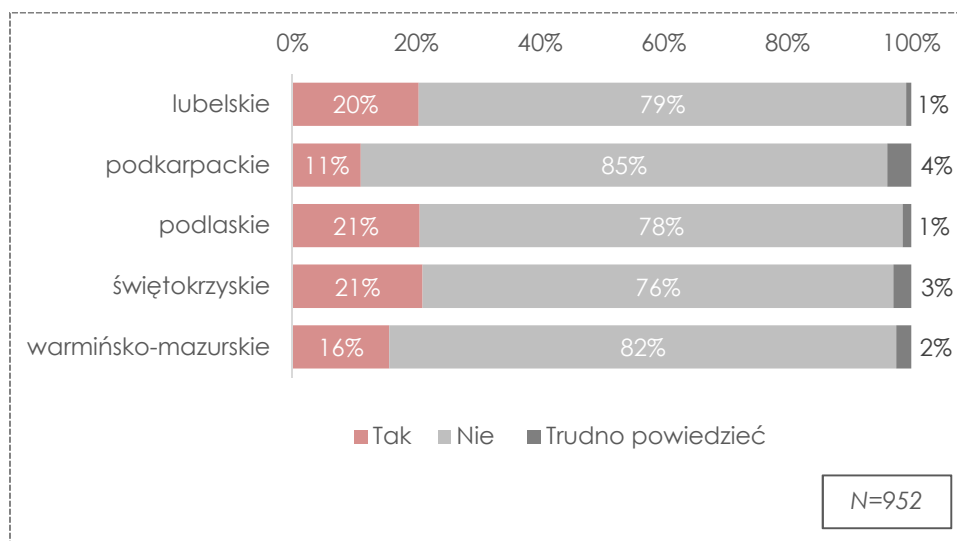
**Wykres 49.** Czy Pana/i firma napotkała problemy w użytkowaniu dróg? Dane ogółem i ze względu na gminę, na terenie której mieści się inwestycja oraz gminę znajdującą się w buforze inwestycji 10 km



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=952 (podmioty deklarujące korzystanie ze zmodernizowanych dróg w ramach PO RPW)

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

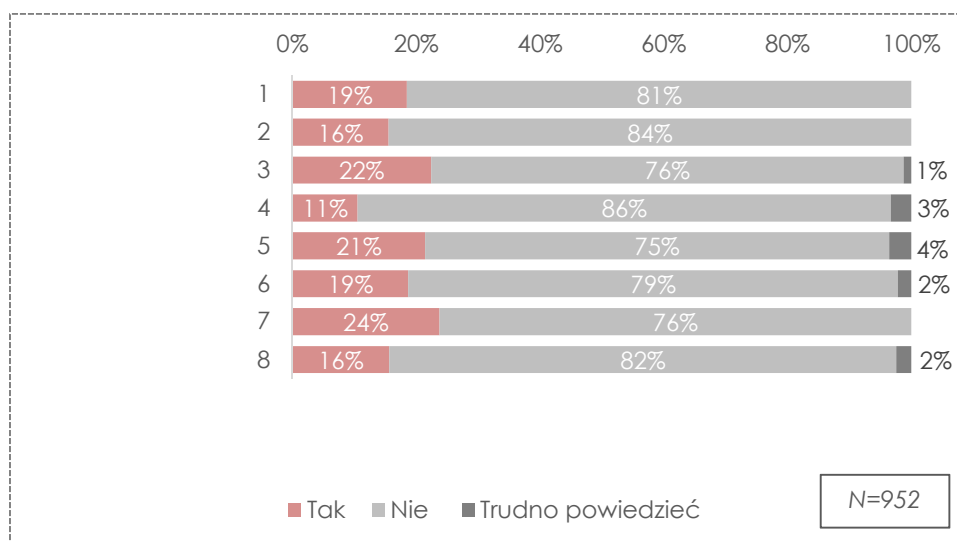
**Wykres 50.** Czy Pana/i firma napotkała problemy w użytkowaniu dróg? Dane ze względu na województwo



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=952 (podmioty deklarujące korzystanie ze zmodernizowanych dróg w ramach PO RPW)

Analizując dane ze względu na ciągi komunikacyjne, najczęściej podmiotów zgłaszających problemy w ich użytkowaniu to firmy zlokalizowane w gminach, przez które przebiega ciąg trzeci (22,4%) oraz siódmy (23,8%). Przyglądając się typom problemów, jakie wskazywali badani przedsiębiorcy w użytkowaniu dróg (głównie remonty i przebudowy dróg), można wysnuć wniosek, że ciąg trzeci i siódmy były wskazywane w tym kontekście najczęściej, głównie dlatego, że większość z realizowanych w tych ciągach inwestycji została dopiero co ukończona.

**Wykres 51.** Czy Pana/i firma napotkała problemy w użytkowaniu dróg? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=952 (podmioty deklarujące korzystanie ze zmodernizowanych dróg w ramach PO RPW)

Do największych problemów w użytkowaniu drogi, przedsiębiorcy, którzy deklarowali istnienie takich problemów, zaliczali remonty, przebudowy (28,2% wskazań), a także korki i zatory (20,9%). Remonty i zatory wskazywane były częściej przez badanych z siedzibą w gminach położonych wzdłuż ciągu drugiego (35,7%) i szóstego (34,6%). Firmy położone wzdłuż gmin w ramach ciągu drugiego wskazywały najczęściej także drugi co do wielkości problem, tj. korki i zatory (28,6%). Na ten problem wskazywali też przedstawiciele podmiotów zlokalizowanych na terenie gmin wzdłuż ciągu siódmego (31,6%).

Napotkani w trakcie prowadzenia obserwacji bezpośredniej mieszkańcy zostali poproszeni także o ocenę inwestycji położonej na terenie swojej miejscowości pod względem kilku aspektów, takich jak: indywidualne zadowolenie z inwestycji, ogólna jej ocena, w tym także pod kątem tego, co potencjalnie zmieniła w ich otoczeniu, jakie może być jej znaczenie gospodarcze i turystyczne, a także czy ułatwiła codzienne funkcjonowanie oraz jakie generuje problemy. Inwestycje powstały w miejscowościach stosunkowo niedawno, dominują zatem opinie pozytywne, na podstawie których stwierdzić można, że społeczność lokalna zadowolona jest z przeprowadzonych inwestycji. Najczęściej podawane udogodnienia wynikające z nowych inwestycji drogowych w perspektywie napotkanych podczas obserwacji osób polegały na zmniejszeniu natężenia ruchu, wpływającego na szybkie skomunikowanie z innymi miejscowościami. Podnoszona była kwestia poprawienia bezpieczeństwa, komfortu jazdy, estetyki obiektów drogowych oraz ich wpływu na unowocześnienie miejscowości. Wśród minusów znalazły się wspomniane ekrany akustyczne, które były jednocześnie najczęściej akcentowanym problemem z uwagi na zasłanianie światła mieszkańcom lokalnych budynków mieszkalnych. Zdaniem mieszkańców zapytanych w sondzie stanowią one utrudnienie dla lokalnych przedsiębiorców (właściciele sklepów, punktów gastronomicznych) z uwagi na utrudnienia w widoczności ich obiektów i zmniejszenie utargu. Na to ostatnie wpływać może także zmniejszenie ruchu na zmodernizowanych odcinkach.

Próbując podsumować powyższe wyniki odnoszące się do usprawnienia ruchu oraz poprawienia jego płynności, pierwszym wnioskiem, jaki się nasuwa jest niezwykle pozytywne postrzeganie inwestycji przez beneficjentów. Beneficjenci wypowiedzieli się w kategoriach korzyści wynikających z realizacji inwestycji. Korzyści te polegały m.in. na wyprowadzeniu ruchu tranzytowego poza centra miast, doprowadzeniu do likwidacji „wąskich gardeł” oraz odciążeniu istniejących dróg. Przy okazji, dostrzegali oni takie aspekty, jak zmniejszenie hałasu czy poziomu zanieczyszczeń. Poprawa bezpieczeństwa oceniana była z rezerwą. Te same korzyści wynikające z inwestycji, tj. poprawa jej parametrów technicznych, przepustowości prowadzić może z jednej strony do zmniejszenia liczby wypadków. Z drugiej strony, elementy te mogą zwiększać poziom niebezpieczeństwa na drogach ze względu na nieostrożną jazdę kierowców.

Gminy do kwestii usprawnienia i poprawienia płynności ruchu odnosiły się w zbliżony sposób. Przy czym, dane nie wskazują, żeby odpowiedzi przedstawicieli gmin

różnicowały się ze względu na położenie (gminy położone bezpośrednio na terenie inwestycji vs gminy z bufora inwestycji). Pozytywne spostrzeżenia w zakresie poprawienia płynności ruchu, odciążenia istniejących dróg, usprawnienia dostępu do dróg wojewódzkich czy podniesienie bezpieczeństwa ruchu dominowały w jednej i drugiej grupie gmin.

Przedsiębiorcy obecną infrastrukturę oceniali natomiast średnio. Przy czym, najlepiej oceniana była przez przedsiębiorców zlokalizowanych na ciągu szóstym, trzecim i czwartym. Poprawę infrastruktury zauważyli jednak niemal wszyscy (w nieco mniejszym stopniu poprawę tę dostrzegli badani zlokalizowani na ciągu siódmym i ósmym). Większość badanych firm wskazywała, że ruch uległ poprawie i zwiększyła się jego płynność, stan dróg poprawił się w średnim lub dużym stopniu. Praktycznie nie ma też problemów z ich użytkowaniem. Firmy wskazujące pewne problemy z użytkowaniem dróg, zaliczali do nich remonty, przebudowy, a także korki i zatory.

Lokalni mieszkańcy, pytani przez obserwatorów, oceniali inwestycje z jednej strony pozytywnie, zwłaszcza w kontekście ułatwień związanych z dowozem towaru do lokalnych sklepów. Z drugiej strony, pojawiły się także głosy krytyczne, związane były z odebraniem części gruntów, które miały zostać przeznaczone pod budowę inwestycji, a stanowiły wcześniej mienie mieszkańców. Badani podkreślali też, że na skutek poprawienia parametrów drogi, kierowcy jeżdżą po niej ze zwiększoną prędkością, co powoduje wypadki.

Zasadniczo zatem zebrane głosy społeczności lokalnych skupionych wokół inwestycji wydawały się mówić o ogólnym zadowoleniu z przeprowadzonych inwestycji drogowych. Badani dostrzegali ich potencjał w zaoszczędzeniu pieniędzy, lepszym i szybszym skomunikowaniu z innymi rejonami kraju. Ponadto, w ich opinii, zrealizowane inwestycje usprawniły komunikację i wpłynęły pozytywnie na dojazdy do pracy.

Ogólna poprawa płynności ruchu przejawia się w kilku aspektach, m.in. w wyprowadzeniu ruchu tranzytowego poza centra miast, zmniejszeniu hałasu i poziomu zanieczyszczeń, zwiększeniu poziomu bezpieczeństwa. Wszystkie te elementy oceniane były przez badanych bardzo pozytywnie. Na tej podstawie wnioskować można, że poprawienie płynności ruchu jest najbardziej widocznym efektem przeprowadzonej interwencji. Poprawa płynności ruchu ma szerokie implikacje, które rozciągają się na poprawę stanu środowiska (zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, poziomu hałasu) czy zwiększenie dostępności w kontekście całego układu komunikacyjnego (poprawienie dostępu do dróg wojewódzkich i odciążenie dróg lokalnych).



#### 4.4. Dostęp do terenów inwestycyjnych

Jak wynika z deklaracji beneficjentów, większość projektów **zwiększyła dostępność terenów inwestycyjnych**. Warto jednak podkreślić, że poprawienie dostępności inwestycyjnej, a co za tym idzie wzrost gospodarczy tych rejonów nie jest i nie może być jedynie pokłosiem wybudowanych czy też zmodernizowanych dróg. Są one bez wątpienia konieczne, aby zapewnić odpowiednie warunki do rozwoju przedsiębiorczości. Jednak nie będą one warunkiem wystarczającym. Wydaje się, że w tym przypadku konieczne jest synergiczne oddziaływanie interwencji o zróżnicowanym charakterze. Do systematycznego rozwoju pod względem gospodarczym tych regionów niezbędna jest synergia pionowa (wertikalna), czyli tworzenie wspólnej wartości z projektami o innej tematyce, komplementarnej z danym projektem (np. projektu obiektu turystycznego z projektem transportowym)<sup>32</sup>. Ponadto, do zaobserwowania wpływu Działania IV.1 PO RPW na rozwój gospodarczy potrzebna jest dłuższa perspektywa czasowa. W tym kontekście niezmiernie ważne jest także połączenie z inwestycjami transgranicznymi, ułatwienie kontaktów i współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej (połączenie stref ekonomicznych), które stały się możliwe dzięki realizacji inwestycji drogowych.

##### CYTATY

*Już służą i będą w szerszym horyzoncie służyły, ponieważ już te tereny inwestycyjne powstały, bo obwodnica północna przebiega przez taki/był teren niezagospodarowany zupełnie. To były takie pola i nie było nawet dojazdu do tych pól. Na chwilę obecną te tereny dużo zyskały. Nie są może inwestycyjnymi na chwilę obecną, ale już są sygnały, że ludzie się tym zaczynają interesować. (R4, badanie*

##### CYTATY

*Myślę, że tak, że dzięki tej drodze jakby ułatwiłmy dostęp do terenów inwestycyjnych, które są zlokalizowane na terenach przemysłowych po byłej fabryce urządzeń sterowych. Tam jest taki dość spory kompleks terenów inwestycyjnych. (R7, badanie beneficjentów)*

<sup>32</sup> Tamże.

## CYTATY

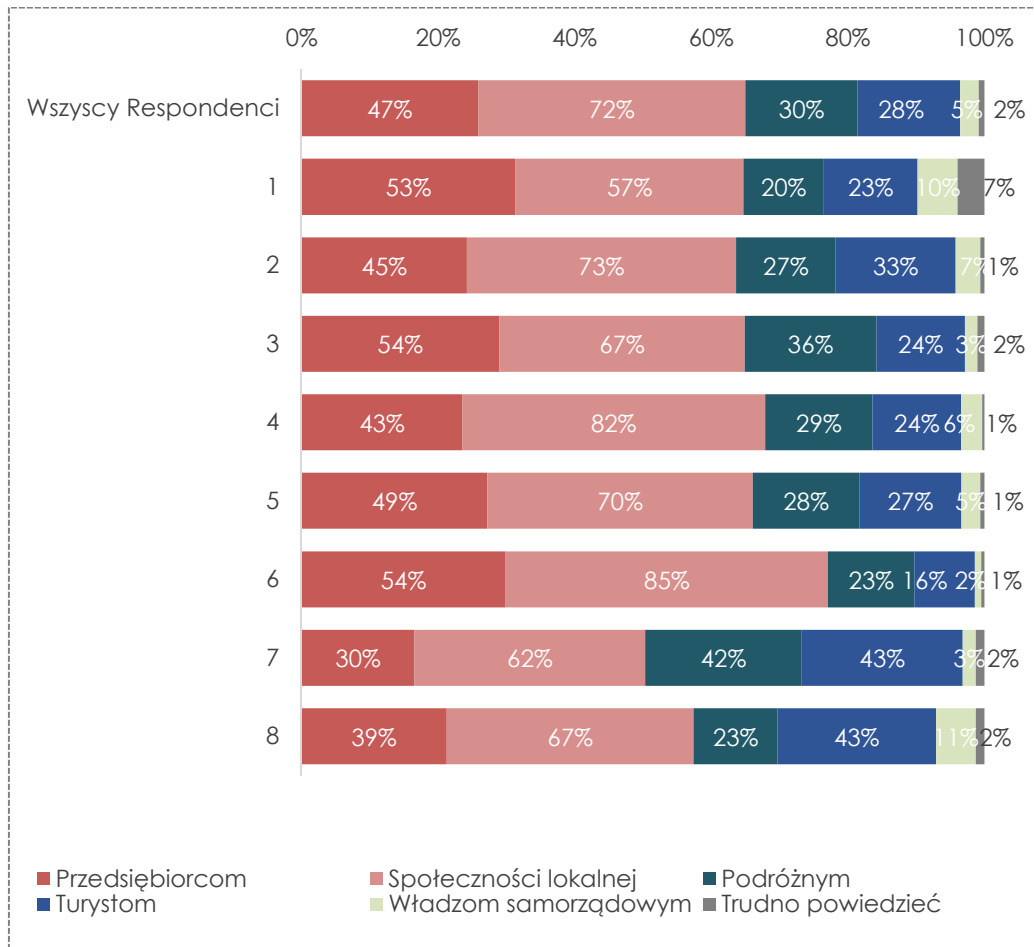
*W (miejscowości) są strefy ekonomiczne i oprócz połączenia transregionalnego bardzo ważnym aspektem jeszcze dla tego środowiska lokalnego (...) było właśnie połączenie stref ekonomicznych, które to połączenie wpłynie pozytywnie na rozwój tych stref i to już ma miejsce de facto. (R12, badanie beneficjentów)*

Dla większości badanych przedsiębiorców (81,4%) infrastruktura drogowa ma duże bądź bardzo duże znaczenie w kontekście prowadzonej przez nich działalności gospodarczej. Sugeruje to jak ważne jest poprawienie dostępności do terenów inwestycyjnych obecnych na terenie Polski Wschodniej. Podkreślić warto, że przedsiębiorcy wskazywali siebie – obok społeczności lokalnej – jako jedną z głównych kategorii beneficjentów nowych inwestycji drogowych realizowanych ze środków unijnych (odpowiednio 47,4% wskazań na przedsiębiorców oraz 71,4% na społeczność lokalną).

Przedsiębiorców jako beneficjentów inwestycji w infrastrukturę drogową najczęściej wskazywali przedstawiciele firm i instytucji z gmin leżących wzdłuż lub w bezpośrednim sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych: 1 (53%), 3 i 6 (po 54%), a najrzadziej – wzdłuż i w sąsiedztwie podlaskiego ciągu 7 (30%) i warmińsko-mazurskiego ciągu 8 (39%). W obu ciągach, w których przedsiębiorcy w najmniejszym stopniu widzieli siebie jako beneficjentów inwestycji drogowych, znacznie częściej niż w innych województwach jako beneficjentów wskazywali oni turystów (43% przy 16-33% w innych ciągach komunikacyjnych). Taki rozkład procentowy odpowiedzi wynika ze specyfiki regionów, w których zlokalizowane są poszczególne ciągi. I tak: ciąg trzeci i szósty składają się z inwestycji realizowanych na terenie miast wojewódzkich Lublina i Białegostoku, gdzie naturalnie swoje siedziby ma większa liczba firm, a co za tym idzie przedsiębiorcy są jednym z głównych beneficjentów inwestycji infrastrukturalnych. Z kolei ciągi siódmy i ósmy przebiegają przez rejony mniej zurbanizowane i bardziej zorientowane turystycznie, zatem z infrastruktury drogowej w większym stopniu w ich przypadku będą korzystać turyści.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 52.** Komu Pana/i zdaniem służą przede wszystkim inwestycje drogowe realizowane ze środków unijnych na terenie powiatu, w którym siedzibę ma Pana/i firma/instytucja?



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1009 (podmioty, które zadeklarowały znajomość inwestycji)

#### 4.5. Dostęp do miejsc atrakcyjnych turystycznie

Większość badanych mówiła także o **poprawie dostępu do miejsc atrakcyjnych turystycznie**, choć tylko część wymieniła konkretne obiekty: park narodowy, pałac, dworek, lokalny zalew, starówkę, muzeum.

#### CYTATY

Zyskały, myślę, że zyskały, bo nikt nie chce spacerować wśród przejeżdżających samochodów ciężarowych. Natomiast samo muzeum jest zlokalizowane właśnie w centrum i w tym momencie łatwiejszy jest nawet dostęp, zatrzymanie się i przejście. (R13, badanie beneficjentów)

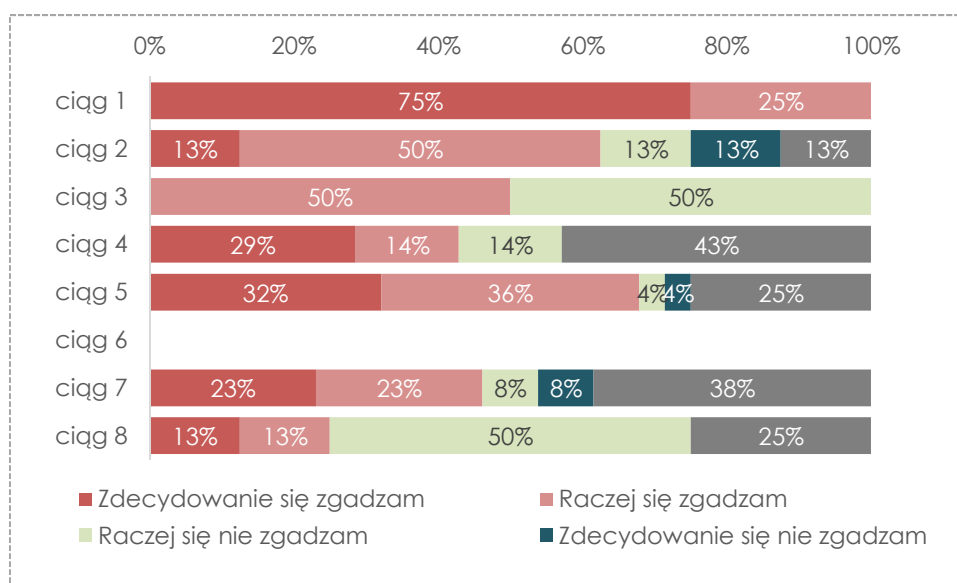
## CYTATY

Tutaj też trudno mi powiedzieć. Musiałbym to przeanalizować, jak to oddziałuje. Chociażby przez to skrócenie czasu dojazdu można powiedzieć, że tak. Natomiast, no nie wiem, to wymagałoby też takiej analizy, spojrzenia, w których miejscach są te atrakcje i tak mogę tylko ogólnie powiedzieć, że budowa obwodnic skraca czas przejazdu z jednego miejsca do drugiego, więc można założyć, że również i dostęp do tych atrakcji będzie łatwiejszy. (R14, badanie beneficjentów)

Pozytywny wpływ realizowanych inwestycji na dostęp do miejsc atrakcyjnych turystycznie dostrzegali przedstawiciele gmin położonych wzdłuż poszczególnych inwestycji, szczególnie zaś przedstawiciele gmin zlokalizowanych w pierwszym ciągu komunikacyjnym. W nieco mniejszym stopniu wpływ ten dostrzegali przedstawiciele gmin w ramach ciągu trzeciego i ósmego. Warto odnotować, że ciąg ósmy położony jest w województwie warmińsko-mazurskim, a więc województwie ważnym z punktu widzenia turystycznej mapy Polski. Zastanawia zatem to, że część gmin położonych

w obrębie inwestycji w sposób umiarkowany zdecydowany odnosi się do wpływu inwestycji na poprawienie dostępu do miejsc atrakcyjnych turystycznie. Wy tłumaczenia tej sytuacji można szukać w specyfice realizowanych w ramach ciągu ósmego inwestycji. Wszystkie trzy zrealizowane inwestycje były obwodnicami miast, mającymi na celu wyprowadzenie ruchu z centrów miast, a nie poprawę dostępu do miejsc atrakcyjnych turystycznie. .

**Wykres 53.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi stwierdzeniami? Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: poprawy dostępu do miejsc atrakcyjnych turystycznie na terenie JST? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny

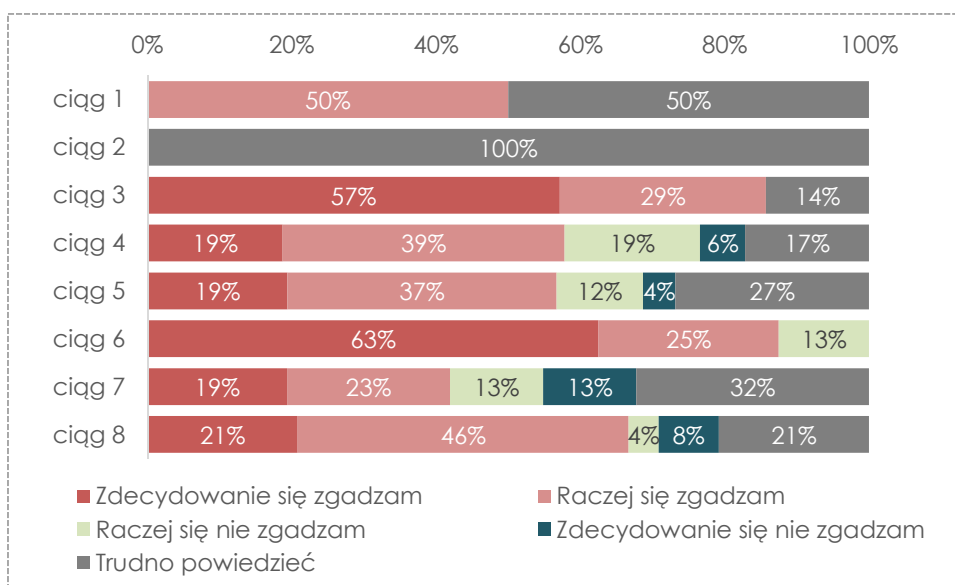


Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

Pozytywny wpływ inwestycji na dostęp do atrakcji turystycznych dostrzegają także przedstawiciele gmin sąsiadujących z inwestycjami. Przełożenie inwestycji drogowych na poprawę dostępu do atrakcji turystycznych, sygnalizowali szczególnie przedstawiciele gmin położonych na ciągu trzecim i na ciągu szóstym.

**Wykres 54.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami? Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: poprawy dostępu do miejsc atrakcyjnych turystycznie na terenie JST? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny

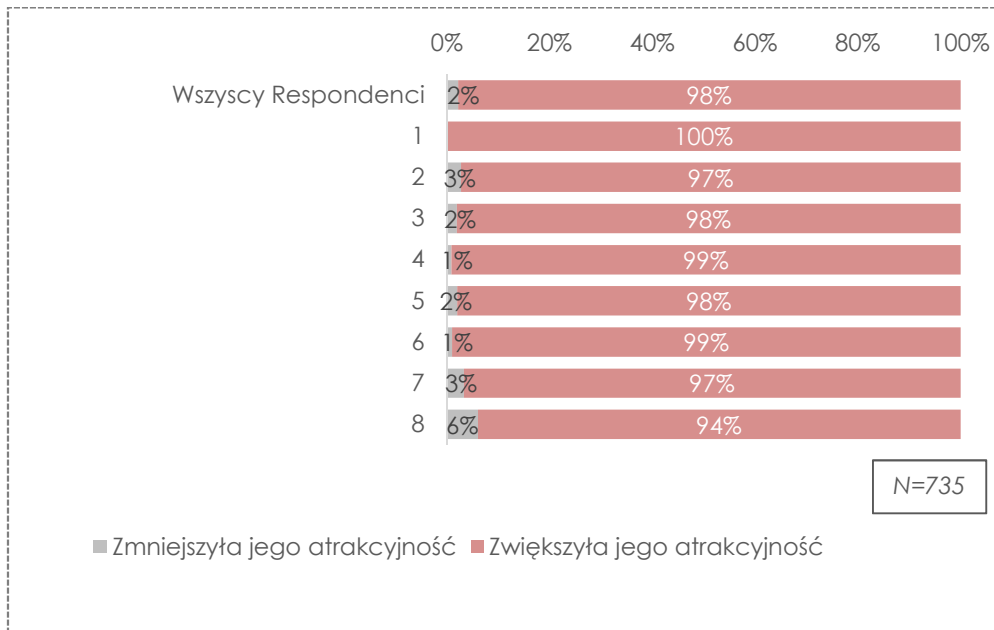


Źródło: Badanie CAWI gmin; N=137 gminy, znajdujące się w buforze 10 km od inwestycji (ciąg I=2, ciąg II=19, ciąg III=7, ciąg IV=34, ciąg V=41, ciąg VI=5, ciąg VII=15, ciąg VIII=14)

Zdaniem 98% badanych przedsiębiorców realizacja inwestycji drogowych wpłynęła pozytywnie na atrakcyjność turystyczną ich powiatów (negatywny wpływ inwestycji drogowych na atrakcyjność turystyczną zauważyło jedynie niecałe 2% badanych firm i instytucji).

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 55.** Czy Pana/i zdaniem realizacja inwestycji drogowych, o których była mowa wcześniej, wpłynęła na atrakcyjność turystyczną powiatu, w którym siedzibę ma Pana/i firma/instytucja?



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=735 (podmioty, które zadeklarowały, że zrealizowane inwestycje wpłynęły na atrakcyjność turystyczną powiatu, w którym siedzibę ma firma)



## 5. Ocena projektów transportowych Działania IV.1 Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 ze względu na pobudzenie i rozwój przedsiębiorczości

Jak wynika z deklaracji badanych przedstawicieli gmin – inwestycje zrealizowane ze środków PO RPW były impulsem do modernizacji kolejnych odcinków dróg, chodników bądź wybudowania ścieżek rowerowych. Zmiany, które spowodowały inwestycje dostrzegane są również przez lokalnych mieszkańców. Wymieniali oni stworzenie nowych chodników, przejść dla pieszych, czy ścieżek rowerowych. Sygnalizowano jednak niekiedy brak zatok samochodowych.

W świetle zebranego materiału z wywiadów z beneficjentami stwierdzić można, że realizacja inwestycji **pobudziła rozwój bezpośredniego otoczenia inwestycji**. Trudniej z wypowiedzi beneficjentów wywnioskować analogiczną prawidłowość odnośnie gmin sąsiednich. W tym kontekście wnioskować można, iż istnieje **ryzyko wystąpienia „efektu korytarza”**<sup>33</sup>, aczkolwiek badani beneficjenci nie mówili o tym wprost.

### CYTATY

*Generalnie chyba po prostu te same pozytywy wymienione stricte dla [miejscowość] przekładają się na sąsiadujące gminy. Może kwestia jakby skali jest różna w zależności od tego, w jakiej gminie jakie firmy, jakie działalności się odbywają, jakie procesy, ale jest to powtarzalne w tym zakresie już omówionym, czyli oszczędność czasu, bezpieczeństwo i ekologia. (R13, badanie beneficjentów)*

Fakt, że wg deklaracji objętych badaniem przedsiębiorców wynika, że w swojej działalności gospodarczej inwestycje drogowe częściej wykorzystują firmy położone na terenie gmin, przez które inwestycje te przebiegają oraz gmin sąsiadujących niż pozostałych gmin makroregionu świadczyć może pośrednio o efekcie korytarza. Być może fakt, że w badaniu przedsiębiorców nie zaobserwowano ponadlokalnych efektów zrealizowanych inwestycji wynika z tego, że inwestycje te są stosunkowo nowe.

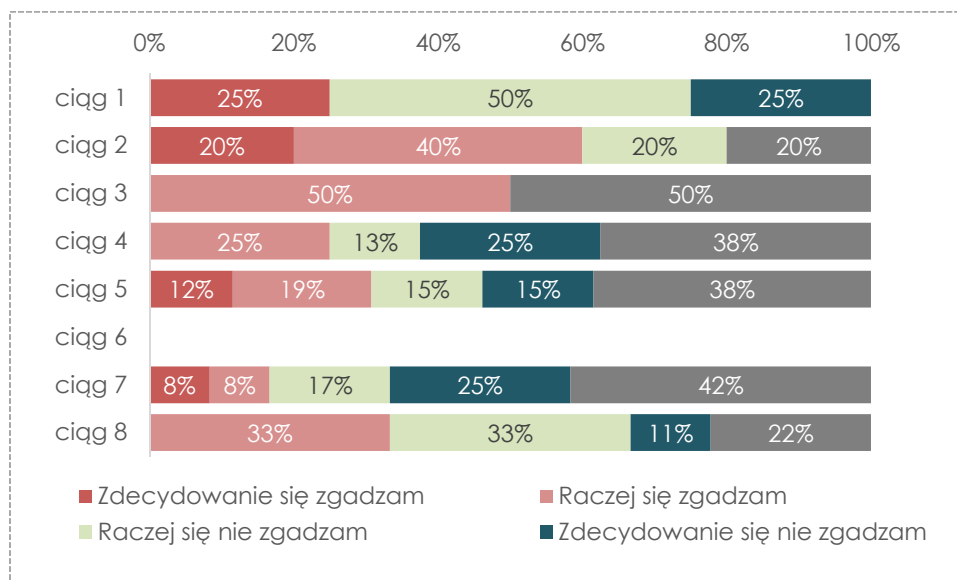
Wydaje się, że badane gminy zlokalizowane na terenie inwestycji nie dostrzegają zagrożenia w postaci tzw. „efektu korytarza”. Zdaniem przedstawicieli gmin, na terenie których zrealizowano inwestycje, ich pozytywne oddziaływanie nie będzie ograniczało się wyłącznie do obszaru JST, przez które przebiegają.

<sup>33</sup> Efekt korytarza – ograniczenie efektów interwencji drogowej tylko i wyłącznie do terenów, na których jest ona położona.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Na podstawie informacji zebranych w badaniach, stwierdzić można, że nie mamy aktualnie do czynienia z tzw. „efekt korytarza”. Do zmierzenia efektu potrzebna jest dłuższa perspektywa czasowa.

**Wykres 56.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami? Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: powstania negatywnego zjawiska, w którym pozytywne efekty inwestycji widoczne są wyłącznie w jej obszarze? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny

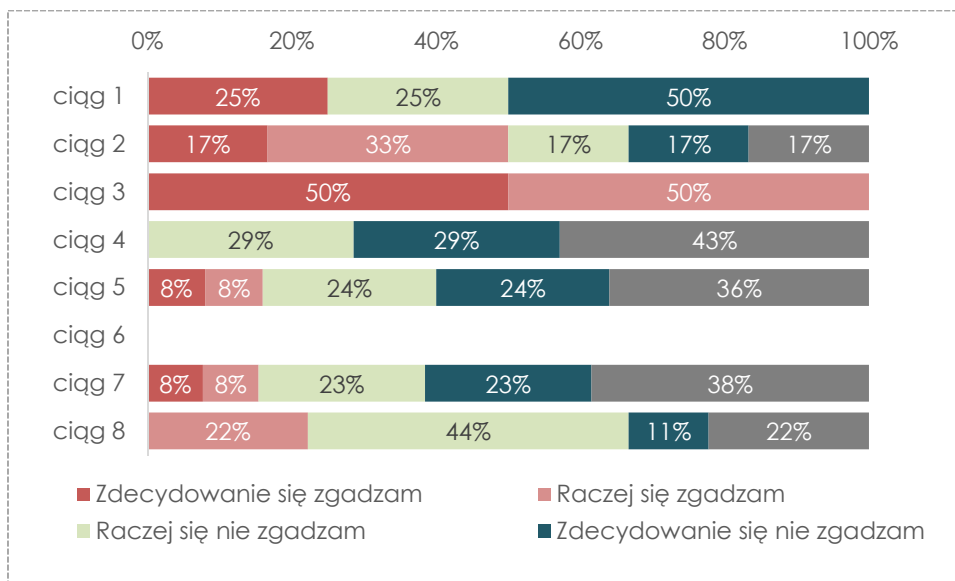


Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

Co ciekawe przedstawiciele gmin zlokalizowanych w obrębie ciągu drugiego i trzeciego zgadzali się częściej w porównaniu do przedstawicieli innych gmin, na terenie których zlokalizowana była inwestycja ze stwierdzeniem, iż inwestycja ta przyczynia się do pogorszenia codziennego funkcjonowania mieszkańców bezpośredniego otoczenia inwestycji ze względu na hałas i zanieczyszczenia.

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 57.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi stwierdzeniami? Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: pogorszenia społecznego funkcjonowania mieszkańców bezpośredniego otoczenia inwestycji? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

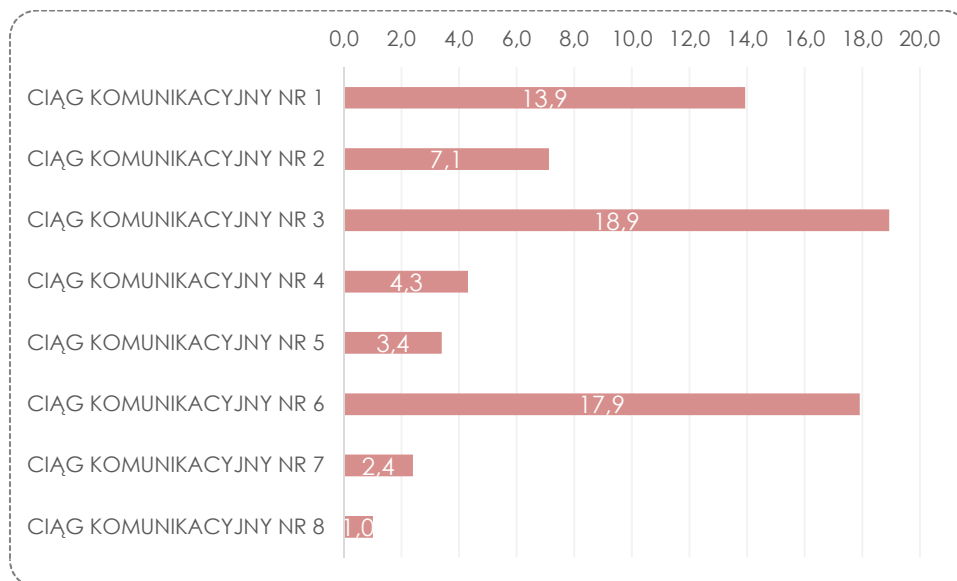
Analiza wskaźnika liczby nowopowstałych przedsiębiorstw wskazuje na pozytywny trend w zakresie liczbę rejestrowanych podmiotów w stosunku do liczby mieszkańców na wszystkich ośmiu ciągach komunikacyjnych. Wartości wskaźnika wahają się od 1,0 do 18,9. Jednym z czynników wpływających pozytywnie na wartość wskaźnika może być realizacja inwestycji infrastrukturalnych w makroregionie.

Najbardziej widoczna zmiana została odnotowana w przypadku ciągu komunikacyjnego nr 3, to jest dróg dojazdowych do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin oraz dróg dojazdowych do obwodnicy Miasta Lublin przedłużenia ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew”. Wartość tego wskaźnika wyniosła tu 18,9. Znacząca poprawa sytuacji obserwowana jest również w ciągu komunikacyjnym nr 6, gdzie prowadzone inwestycje objęły budowę przedłużenia ul. Gen. Wł. Andersa oraz ul. Piastowskiej w Białymstoku oraz przebudowę ul. Gen. St. Maczka i Gen. Wł. Andersa w Białymstoku. Wskaźnik ten uplasował się na poziomie 17,9. Na wzrost wskaźnika liczby działających przedsiębiorstw wpływ mogło mieć otwarcie tej części Polski na kontakty handlowe z Białorusią, jako, że ciąg komunikacyjny nr 6 obejmuje fragment białostockiej obwodnicy. Należy też pamiętać, że w obu powyższych przypadkach inwestycje infrastrukturalne były realizowane na terenie miast wojewódzkich, co zapewne ma znaczący wpływ na wskaźnik dot. przedsiębiorczości.

Najmniejsza zmiana wskaźnika nowozałożonych przedsiębiorstw w stosunku do roku bazowego 2007 zaszła na ciągu komunikacyjnym nr 8, biegnącym w województwie warmińsko-mazurskim (obwodnica Mrągowa, Ełku i Olecka).

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 58.** Wartości wskaźnika liczby nowopowstałych przedsiębiorstw dla poszczególnych ciągów komunikacyjnych 2007-2015



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Eksperti podkreślali ogólny związek między inwestycją infrastrukturalną, a wzrostem PKB. Podkreślali także inne wymierne korzyści, jakie osiągnęły województwa Polski wschodniej takie jak, wpisanie dróg w korytarze transportowe i poprawa komunikacji, poprawę bezpieczeństwa, brak krzyżowania się ciągów komunikacyjnych. Jednak korzyści te nie powinny być rozpatrywane w odizolowaniu od potencjalnych niezamierzonych efektów rozwoju infrastruktury drogowej. I tak, jeśli jakość dróg się poprawia, a jednocześnie pogarsza się transport publiczny, to z perspektywy społeczności lokalnej realna poprawa nie będzie odczuwalna (sytuacja analizowana przez eksperta w województwie warmińsko-mazurskim).

Beneficjenci oceniali pozytywnie Działanie IV.1 w kontekście pobudzenia i rozwoju przedsiębiorczości na obszarze objętym interwencją. W ich opiniach wybrzmiewało ponadto, iż terenom tym nadane zostały dzięki inwestycjom niejako nowe funkcje przestrzenne sprzyjające aktywizacji gospodarczej terenów poprzez zwiększenie dynamiki rozwoju firm. Projekty drogowe pozwoliły na uporządkowanie terenów wokół inwestycji, wpływającej na poprawę wizerunku tych terenów. Tworząc projekty inwestycji, beneficjenci starali się jednak nie ingerować w charakter zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Była to bardziej kwestia zależna od lokalnych strategii samorządowych. Część badanych dostrzegała możliwość stworzenia dzięki tym terenom bazy pod powstawanie przedstawicielstw dużych firm.

Beneficjenci przekonani byli, iż inwestycje przyczyniły się do poprawy funkcjonowania i dojazdu do firm już istniejących.

Z analizy materiału jakościowego, wyłania się obraz, który mówi o wpływie inwestycji zrealizowanych ze środków Działania IV.1 PO RPW na rozwój przedsiębiorczości. Jednak wpływ ten należy interpretować przeważnie raczej w kategoriach

spodziewanego rezultatu. Wypowiedzi badanych na temat **wpływu realizacji projektów na przyciąganie nowych inwestycji i rozwój przedsiębiorczości** były bowiem **zróznicowane**. Beneficjenci widzieli i/lub spodziewali się bowiem pozytywnych zmian, zwykle wiążąc je z nowymi inwestycjami. Jednocześnie zrealizowane inwestycje umożliwiły dostęp do terenów inwestycyjnych. To oznacza, że obserwować możemy tzw. efekt impulsu, czyli pobudzenie przez zrealizowaną inwestycję innych inwestycji.

#### CYTATY



*Są to tereny, na których istnieją firmy, ale infrastruktura tam znajdująca się jest w kiepskim stanie i dojazd też był utrudniony. I w tym momencie kiedy mamy tą drogę, widać że kolejne firmy powstają. Powstają duże firmy, hurtownie, firmy transportowe, centra handlowe, wręcz takie handlu hurtowego, outlety. I to jest przedsiębiorczość na większą lub mniejszą skalę i myślę, że to w wyniku budowy naszej drogi. (R2, badanie beneficjentów)*

#### CYTATY



*No część inwestorów się pojawiła, bo tak jak wspomniałam, już powstała ta stacja paliw, której wcześniej nie było. Też to lokalny przedsiębiorca się tego podjął, ale jest to nowa inwestycja, no i taka też potrzebna. Rozwój istniejącego przedsiębiorstwa, firmy [nazwa firmy], która też świetnie prosperuje i chce się dalej rozwijać. [...] Dzięki temu, że też jest obwodnica i tam zjazd jest projektowany z tej obwodnicy, wykonany, będzie możliwość uruchomienia takiej drogi dojazdowej, która pozwoli wnioskodawcy jednego terenu wybudować taki obiekt rekreacyjny, park linowy z obiektem administracyjnym. [...] Bo bez tego zjazdu i bez tej drogi dojazdowej prawdopodobnie nie byłoby to możliwe. (R4, badanie beneficjentów)*

Beneficjenci podkreślali, że projekty drogowe realizowane w ramach Działania IV.1 mogą przyczyniać się w dalszej perspektywie do rozwijania konkurencyjności i ożywienia przedsiębiorczości w regionie, a także poprawić dostęp do obiektów użyteczności publicznej, do obszarów atrakcyjnych turystycznie i potencjalnych terenów inwestycyjnych. Byli jednak ostrożni w formułowaniu jednoznacznych opinii w tym zakresie. Na poparcie swoich przewidywań dotyczących wpływu Działania IV.1 PO RPW na rozwój ekonomiczny podawali pojedyncze przykłady, na podstawie których wnioskują o takim wpływie. Przykładem jest w tym kontekście utworzenie

*Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*

przeprawy mostowej przez rzekę Wisłę w Połańcu, które przyczyniło się do ożywienia gospodarczego gminy Połaniec, w tym wzrostu mobilności lokalnego biznesu z powiatów staszowskiego i mieleckiego. Powiaty te zaczęły się wzajemnie przenikać gospodarczo na granicy województw świętokrzyskiego i podkarpackiego, prowokując wymianę usług i towarów oraz współpracę przedsiębiorców. Inwestycje ułatwiły komunikację między przedsiębiorstwami poprzez wzrost mobilności lokalnego biznesu w obu powiatach, co przyczyniać się miało zdaniem badanego beneficjenta do pobudzenia rozwoju gospodarczego i rozwoju przedsiębiorczości. Podniosło to konkurencyjność lokalnych przedsiębiorstw. W Połańcu utworzono podstrefę Specjalnej Strefy Ekonomicznej ze Starachowic. Obecnie nowy most na Wiśle stanowi terytorialną podstawę komunikacji i współpracy obu stref ekonomicznych w Połańcu oraz Mielcu pobudzając rozwój ekonomiczny regionu.

Ilustracją dla powyżej zarysowanych wniosków jest także wybudowanie północnej obwodnicy Jędrzejowa, która zwiększając mobilność mieszkańców miasta oraz ościennych gmin, poprawiła dostępność do okolicznych rynków pracy dzięki zmniejszeniu czasu dojazdu do zakładów pracy odległych o kilkadziesiąt kilometrów od Jędrzejowa, a usytuowanych w stolicy regionu, czyli Kielcach. Nowa droga przebiegająca przez niedostępne poprzednio tereny gminy otworzyła przyległe do niej grunty na nowe inwestycje. W konsekwencji na sąsiadujących z obwodnicą północną terenach uruchomiono Specjalną Strefę Ekonomiczną mającą zintensyfikować rozwój gospodarczy gminy. Jednocześnie przy zjazdach z obwodnicy zaczęły lokować się nowe zakłady pracy. Realizacja tej inwestycji wpłynęła także na zmianę zagospodarowania przestrzennego miejscowości, tworząc nowe obszary inwestycyjne w gminie. Odciążone z kolei centrum miasta zmieniło w wielu obszarach swój charakter na rekreacyjny, tworząc bardziej przyjazną mieszkańcom przestrzeń śródmiejską.

Odnotować należy, iż niezależnie od wymienionych dwóch przykładów, część beneficjentów była sceptyczna wobec wpływu inwestycji na pobudzenie rozwoju gospodarczego poprzez zwiększenie potencjału inwestycyjnego obszaru wokół inwestycji. Podkreślali oni zwykle, iż nie dysponują danymi pozwalającymi na wnioskowanie o związkach przyczynowo-skutkowych pomiędzy wybudowaniem drogi a powstawaniem nowych firm.

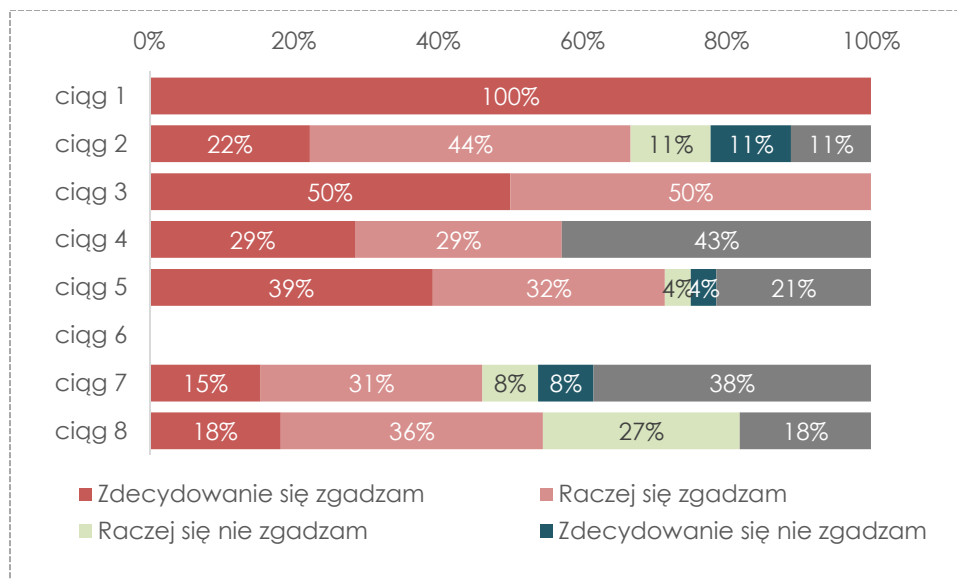
Zdaniem większości przedstawicieli gmin zlokalizowanych w obszarze interwencji, niezależnie od analizowanego ciągu komunikacyjnego, inwestycje drogowe w ramach Działania IV.1 przyczyniają się do poprawy dostępu do terenów inwestycyjnych na terenie gmin. Nieco więcej sceptyków tego poglądu znalazło się wśród badanych gmin w ramach ciągu ósmego. Co ciekawe, wpływ na dostępność do terenów inwestycyjnych dostrzega też większość gmin położonych w buforze inwestycji. Zaprzeczałoby to tezie, iż istnieje „efekt korytarza” na obszarach związanych z inwestycjami, a więc ograniczenia pozytywnego wpływu interwencji tylko do jej bezpośrednich beneficjentów. Jednak pamiętać należy, że deklaracje respondentów pozyskane tuż po oddaniu dróg do użytku nie upoważniają do



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

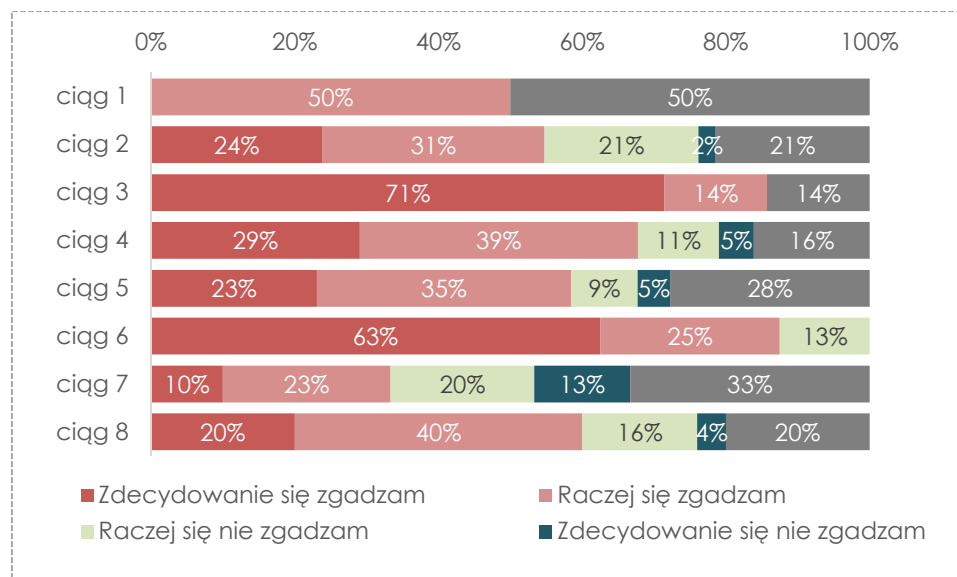
udzielenia tak jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, czy można zaobserwować efekt korytarza na terenie inwestycji.

**Wykres 59.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: poprawy dostępu do terenów inwestycyjnych na terenie JST? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

**Wykres 60.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: poprawy dostępu do terenów inwestycyjnych na terenie JST? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=137 gminy, znajdujące się w buforze 10 km od inwestycji (ciąg I=2, ciąg II=19, ciąg III=7, ciąg IV=34, ciąg V=41, ciąg VI=5, ciąg VII=15, ciąg VIII=14)

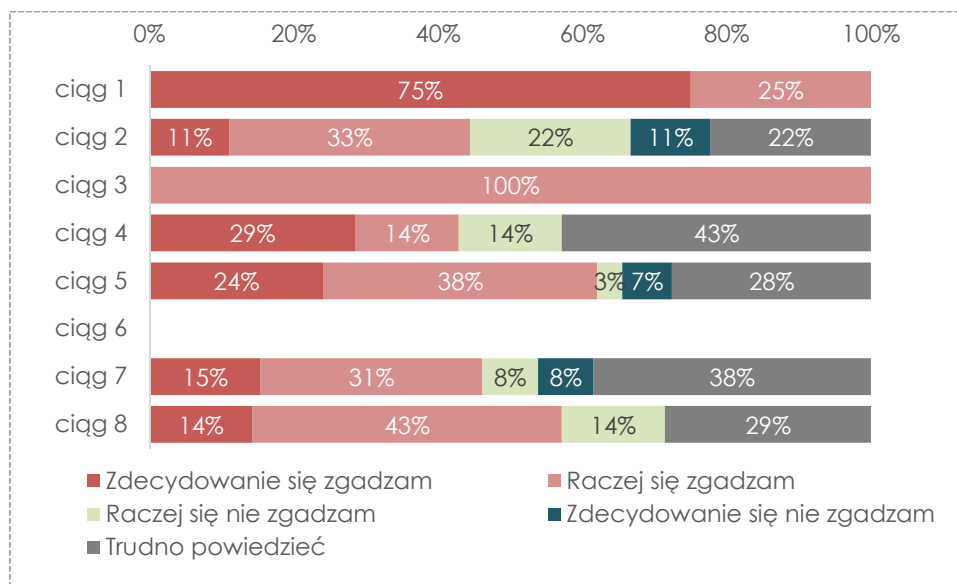
Przedstawiciele gmin położonych w obrębie inwestycji ciągu pierwszego i trzeciego dostrzegają ich wpływ na przyciągnięcie nowych inwestorów. Przedstawiciele

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

każdej z nich wskazywali, że inwestycje drogowe w ramach tego ciągu przyczyniają się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej tych terenów poprzez przyciągnięcie nowych inwestorów. Nieco mniej zdecydowane opinie w tym zakresie pojawiały się wśród reprezentantów gmin zlokalizowanych wzdłuż ciągu siódmego i czwartego.

Wpływu inwestycji na przyciągnięcie nowych inwestorów dopatrują się także przedstawiciele gmin położonych w buforze 10 km inwestycji. Zdaniem połowy lub ponad połowy z nich, niezależnie od ciągu komunikacyjnego, inwestycje wpłyną na napływ nowych inwestorów także do tych JST.

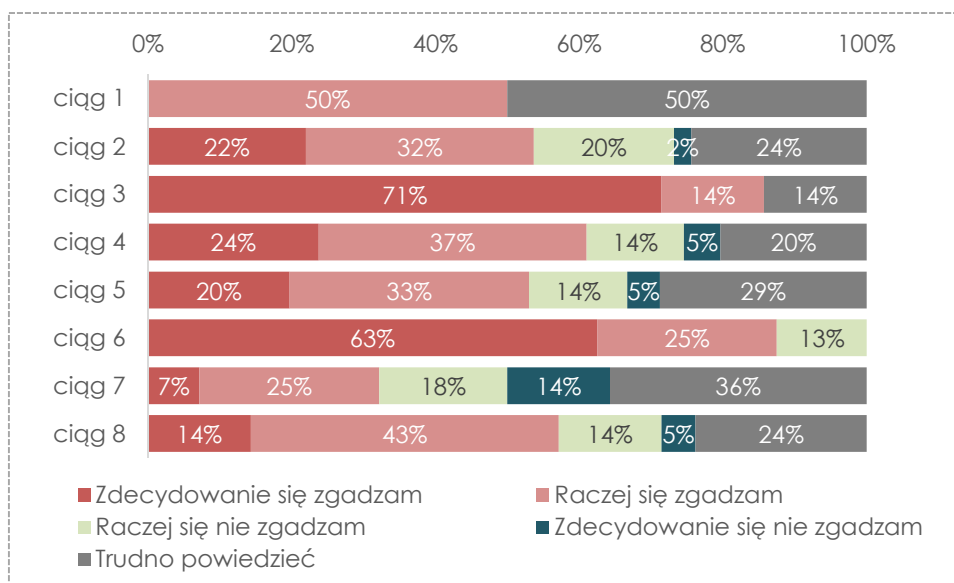
**Wykres 61.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: przyciągnięcia nowych inwestorów na teren JST? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

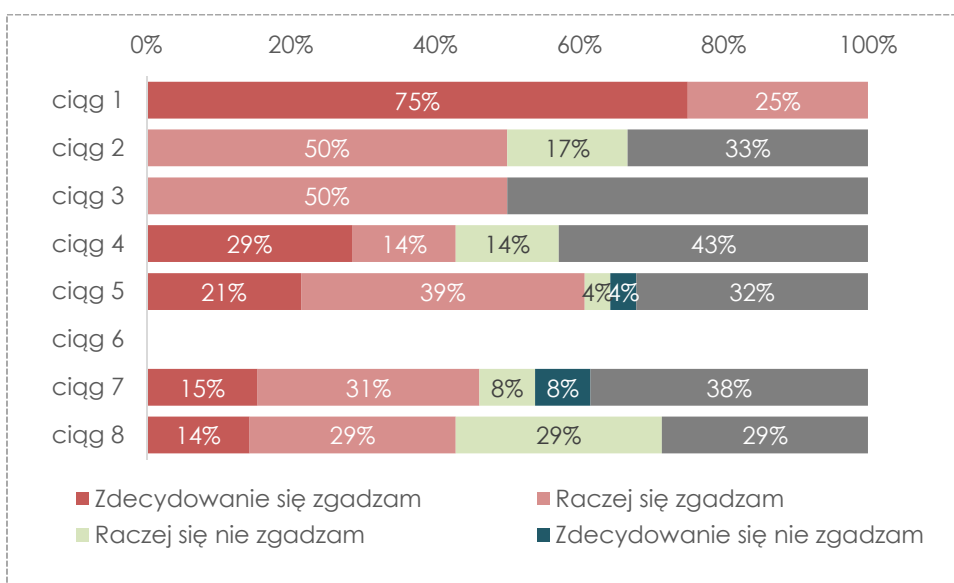
**Wykres 62.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: przyciągnięcia nowych inwestorów na teren JST? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=137 gminy, znajdujące się w buforze 10 km od inwestycji (ciąg I=2, ciąg II=19, ciąg III=7, ciąg IV=34, ciąg V=41, ciąg VI=5, ciąg VII=15, ciąg VIII=14)

Jednocześnie reprezentanci gmin mieszczących się na terenie inwestycji w ramach ciągu pierwszego wskazywali, że inwestycje wpłyną na poprawę już istniejących przedsiębiorstw na terenie ich JST. Pozostali przedstawiciele gmin (tj. gmin zlokalizowanych na innych ciągach) wyrażali mniej zdecydowane opinie w tym zakresie. Chociaż także oni chętniej wskazywali, że inwestycje przyczyniają się do poprawy kondycji gospodarczej istniejących na terenie JST firm.

**Wykres 63.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: poprawy kondycji już istniejących przedsiębiorstw na terenie JST? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny

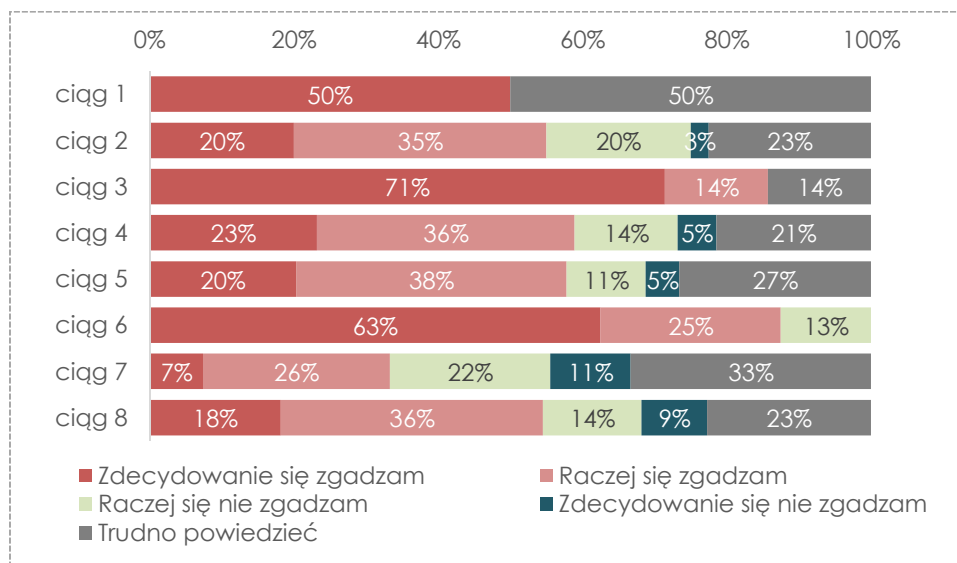


Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Źródło: Badanie CAWI gmin; N=40 gminy, na terenie których zrealizowano inwestycje (ciąg I=4, ciąg II=4, ciąg III=2, ciąg IV=4, ciąg V=15, ciąg VI=0, ciąg VII=6, ciąg VIII=5)

Warto odnotować, że także gminy położone w odległości 10 km od inwestycji, w sposób pozytywny oceniały wpływ inwestycji drogowych na poprawę kondycji lokalnych przedsiębiorstw z obszaru swojej JST.

**Wykres 64.** Proszę wskazać, w jakim stopniu zgadza się Pan(i) z następującymi twierdzeniami: Realizacja projektu/projektów na terenie JST przyczynia się do: poprawy kondycji już istniejących przedsiębiorstw na terenie JST? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie CAWI gmin; N=137 gminy, znajdujące się w buforze 10 km od inwestycji (ciąg I=2, ciąg II=19, ciąg III=7, ciąg IV=34, ciąg V=41, ciąg VI=5, ciąg VII=15, ciąg VIII=14)

## CYTATY

To też trzeba powiedzieć, że budowane drogi szybkiego ruchu mają pewną ograniczoną dostępność. To nie jest tak, że jest wybudowana droga i nagle wokół tej drogi się zrobi/wybuduje się jakieś fabryki czy inne miejsce, w których będą zatrudniane osoby, bo te drogi mają ograniczoną dostępność i tak naprawdę obwodnice nie miały takiego celu, żeby wokół zwiększała się aktywność dla przedsiębiorców. Natomiast jeśli patrzeć na statystykę, to faktycznie w takim obszarze oddziaływania tej obwodnicy, ten przyrost przedsiębiorstw był zauważony, ale w jakim stopniu, to już tego nie pamiętam. (R14, badanie beneficjentów)

## CYTATY

*Tutaj nie powiem, czy nasze drogi bezpośrednio wpłynęły na nowe przedsiębiorstwa, bo akurat tego nie mierzymy i nawet nie monitorujemy tego. (R3, badanie beneficjentów)*

## CYTATY

*Nie umiem panu odpowiedzieć, ile od tego czasu zostało zarejestrowanych czy powstało nowych działalności i miejsc pracy. Tyle że nie wiązałbym tego bezpośrednio z obwodnicą, tylko sytuacją, jaką mamy ze względu na przygraniczny charakter miasta i to, że tak, jak w tego typu miastach, które są położone blisko granic państwowych, ta współpraca przygraniczna z jednej i drugiej strony, ona w zasadzie wraca. (R6, badanie beneficjentów)*

Spółecznym efektem inwestycji w infrastrukturę drogową może być wzrost zatrudnienia bądź zwiększenie dynamiki na rynku pracy (poprzez możliwość migracji wahadłowych ważnych z punktu widzenia osób pokonujących relatywnie krótkie dystanse z pracy i do pracy, a możliwych dzięki skróceniu czasu dojazdu do pracy). Skrócenie dojazdu do pracy poprawia także jakość życia lokalnych mieszkańców, a przy okazji przyczynia się do zredukowania zatłoczenia na ulicach i zanieczyszczenia powietrza w miastach. Dzięki wybudowaniu ścieżek rowerowych i modernizacji dróg o złej nawierzchni zwiększa się też poczucie bezpieczeństwa mieszkańców.

Jak wynika m.in. z informacji powyżej, beneficjenci koncentrowali się często na wpływie interwencji na **zwiększenie jakości życia mieszkańców gmin, na których zrealizowano inwestycję**. W przypadku obwodnic można mówić o takich determinantach zwiększenia jakości życia, jak: zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza, ograniczenie hałasu i uspokojenie/zmniejszenie ruchu samochodowego w centrach miast. W przypadku dróg szybkiego ruchu korzyści nie muszą być tak jednoznaczne, choć mogą obejmować, dla przykładu, ułatwiony dojazd do pracy i dostęp do szerszego rynku pracy.

## CYTATY

*No dzisiaj można na dwie grupy podzielić. Z jednej strony mieszkańcy/część mieszkańców, którzy mieszkają bezpośrednio w sąsiedztwie drogi, bo szklanki przestały im się w domy trząść, ale mają teraz większy hałas, bo natężenie ruchu się zwiększa. Jednocześnie ułatwiona została komunikacja, jakby to powiedzieć, dalekobieżna, że jest łatwiej pokonać duży dystans. (R3, badanie beneficjentów)*

**Znaczenie projektów z punktu widzenia zdecydowanej większości beneficjentów było bardzo duże. Zrealizowano inwestycje, które bez znaczących środków unijnych albo nie zostałyby zrealizowane, albo na ich realizację trzeba byłoby długo czekać.**

Potwierdzają to zarówno badania eksploracyjne z instytucjami odpowiedzialnymi za przygotowanie i wdrażanie Programu, jak i z beneficjentami realizującymi poszczególne inwestycje (tak w badaniu jakościowym, jak i w badaniu ilościowych gmin). Mowa tu o tzw. efekcie *deadweight* lub efekcie biegu jałowego.<sup>34</sup> Można zatem odpowiedzieć twierdząco na pytanie, czy wykonane inwestycje powstałyby także bez pomocy publicznej. Jednak przesunięcie czasowe towarzyszące ich realizacji – jak wynika z wypowiedzi badanych – byłoby na tyle znaczące, że mogło pogłębić się wykluczenie pięciu regionów Polski, które w momencie akcesji do Unii Europejskiej miały najbardziej peryferyjny charakter pod względem rozwoju społeczno-gospodarczego. Okazuje się, że pomoc publiczna w ramach Działania IV.1 PO RPW miało niebagatelne znaczenie dla realizacji tych inwestycji, a jego brak oznaczałoby dalsze utrwalenie istniejących dysproporcji w porównaniu z pozostałą częścią kraju.

## CYTATY

*No i ten główny cel – lepsze wykorzystanie potencjału społeczno-gospodarczego miasta do aktywnego tworzenia konkurencyjnej gospodarki w regionie i w Polsce Wschodniej. No otworzyło nam to, że tak powiem, drogę nawet można powiedzieć do Europy. (R4, badanie beneficjentów)*

Warto w tym miejscu odwołać się do znaczenia infrastruktury drogowej z punktu widzenia ogółu przedsiębiorców uczestniczących w badaniu. Dla zdecydowanej większości podmiotów (80,6%), jest ona ważna lub bardzo ważna, niezależnie od

<sup>34</sup> K. Olejniczak, *Wprowadzenie do zagadnień ewaluacji*, [w:] *Teoria i praktyka ewaluacji i interwencji publicznych*, A. Goryńska (red.), Warszawa 2008, s. 24.

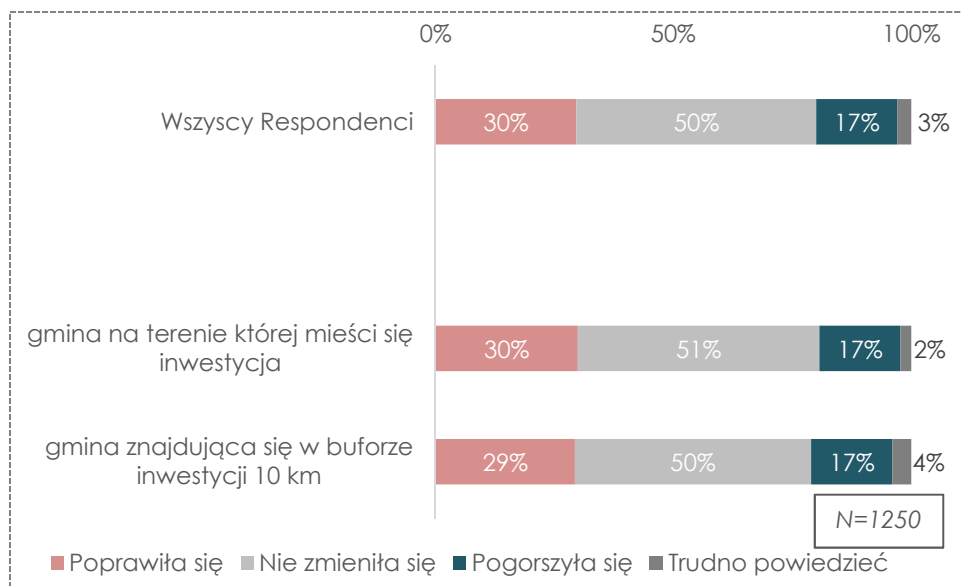


Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

ciągu komunikacyjnego, w obrębie którego osadzona jest firma i od wielkości posiadanego taboru samochodowego.

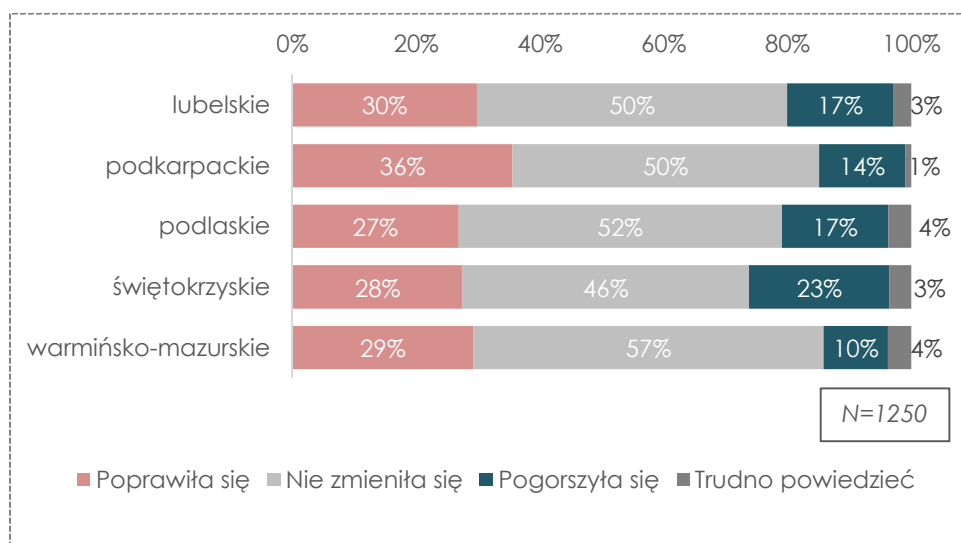
W perspektywie ostatnich 2 lat, przedsiębiorcy nie zaobserwowali zmian ogólnej sytuacji swoich podmiotów (ponad 50%). Dla co trzeciego przedsiębiorcy, sytuacja ogólna uległa poprawie. Poprawę interpretować można także w kategoriach uspokajania się sytuacji rynkowej w kontekście ustąpienia kryzysu gospodarczego.

**Wykres 65.** Jak Pana/i zdaniem w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się ogólna sytuacja Pana/i firmy/instytucji? Dane ogółem i w podziale na gminy, na terenie których mieści się inwestycja i gminy znajdujące się w buforze inwestycji 10 km



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

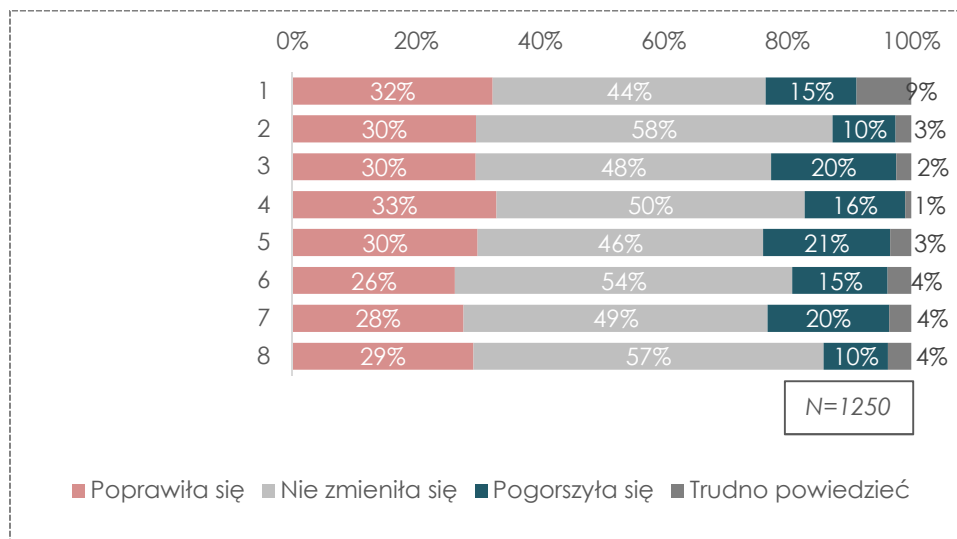
**Wykres 66.** Jak Pana/i zdaniem w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się ogólna sytuacja Pana/i firmy/instytucji? Dane ze względu na województwo



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 67.** Jak Pana/i zdaniem w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się ogólna sytuacja Pana/i firmy/instytucji? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny

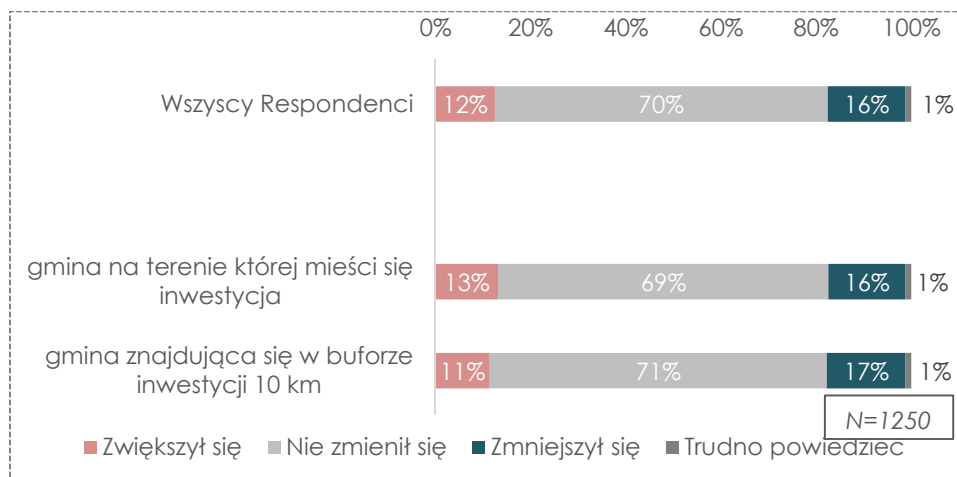


Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Analizując badane podmioty ze względu na województwo, poprawa ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa może być obserwowana we wszystkich województwach w równym stopniu (wartości przy wskazaniach na wariant „poprawiła się” oscylują pomiędzy ok. 26% i 33%). Nadal jednak brak zmian wskazywany był przez większość przedsiębiorstw.

Jeżeli chodzi o bardziej precyzyjne wskaźniki rozwoju gospodarczego przedsiębiorstw takie, jak poziom zatrudnienia, sprzedaży, liczba zleceń rynków zbytu czy partnerów biznesowych, dominowały deklaracje, iż zmiany nie zaszły. Dotyczy to zwłaszcza zmian w zatrudnieniu (70,3% wskazań na wariant „nie zmienił się”). Zatrudnienie minimalnie zwiększyło się w gminach, na terenie których realizowana była inwestycja (13% wobec 11% dla wskazania „zwiększył się”).

**Wykres 68.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmienił się poziom zatrudnienia w Pana/i firmie/instytucji? Dane ogółem i w podziale na gminy, na terenie których mieści się inwestycja i gminy znajdujące się w buforze inwestycji 10 km

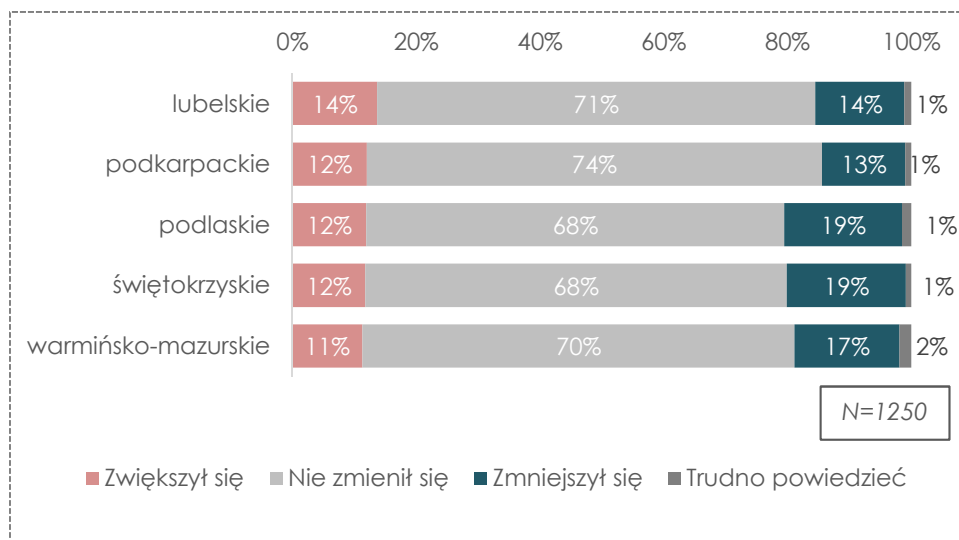


Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

W podlaskim, świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim co piąty podmiot wskazał zmniejszenie poziomu zatrudnienia w okresie ostatnich dwóch lat.

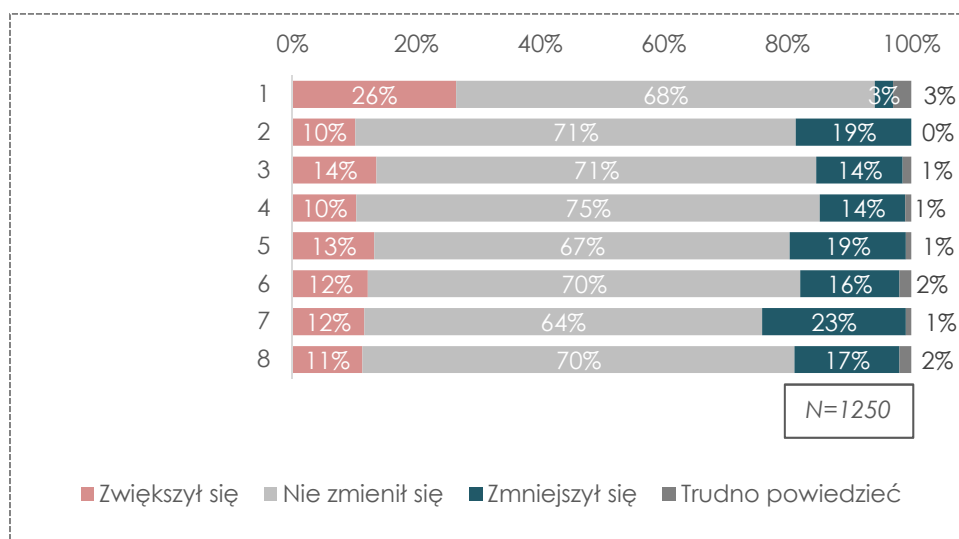
**Wykres 69.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmienił się poziom zatrudnienia w Pana/i firmie/instytucji? Dane ze względu na województwo



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Analizując dane ze względu na ciąg, zaobserwować można, że zwiększenie poziomu zatrudnienia deklarował największy odsetek przedsiębiorców zlokalizowanych w gminach wzdłuż ciągu pierwszego (26%).

**Wykres 70.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmienił się poziom zatrudnienia w Pana/i firmie/instytucji? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Choć wpływ na sytuację ekonomiczną przedsiębiorstw ma wiele różnych czynników, to warto zwrócić uwagę na pewne korelacje, które mogą świadczyć o pozytywnym

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

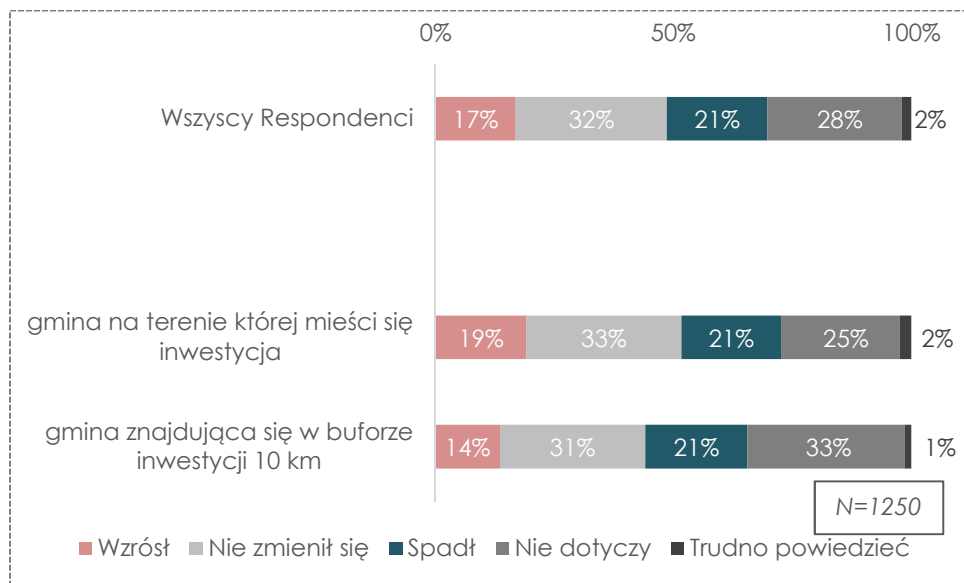
wpływie inwestycji drogowych na kondycję przedsiębiorstw. Z deklaracji przedstawicieli badanych przedsiębiorstw można bowiem wywnioskować, że w ciągu ostatnich 2 lat poprawę częściej dało się zaobserwować w tych firmach, dla których infrastruktura drogowa jest bardzo ważna, niż w pozostałych organizacjach. I tak, wśród firm przypisujących bardzo duże znaczenie infrastrukturze drogowej:

- ✓ 36% deklaruje poprawę ogólnej sytuacji w ciągu ostatnich 2 lat (14,6% analogicznych deklaracji wśród firm, które deklarowały, iż infrastruktura drogowa jest dla nich zupełnie nieważna),
- ✓ 14% zwiększyło zatrudnienie (wobec 10% firm przypisujących bardzo małe znaczenie infrastrukturze drogowej),
- ✓ 19% zwiększyło sprzedaż (12% pozostałych firm przypisujących bardzo małe znaczenie infrastrukturze drogowej),
- ✓ 20% otrzymuje więcej zleceń (12% firm przypisujących bardzo małe znaczenie infrastrukturze drogowej),
- ✓ 24,5% zwiększyła liczbę kontrahentów (15% firm przypisujących bardzo małe znaczenie infrastrukturze drogowej).

Analogicznego zróżnicowania nie zaobserwowano tylko w przypadku zmiany rynków zbytu dla towarów bądź usług.

Poziom sprzedaży w perspektywie ostatnich dwóch lat zmienił się in plus, wg deklaracji wszystkich badanych firm, nieznacznie w przypadku przedsiębiorców zlokalizowanych w gminach, na terenie których mieści się inwestycja (19% wobec 14% gmin sąsiadujących).

**Wykres 71.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmienił się poziom sprzedaży w Pana/i firmie/instytucji? Dane ogółem i w podziale na gminy, na terenie których mieści się inwestycja i gminy znajdujące się w buforze inwestycji 10 km

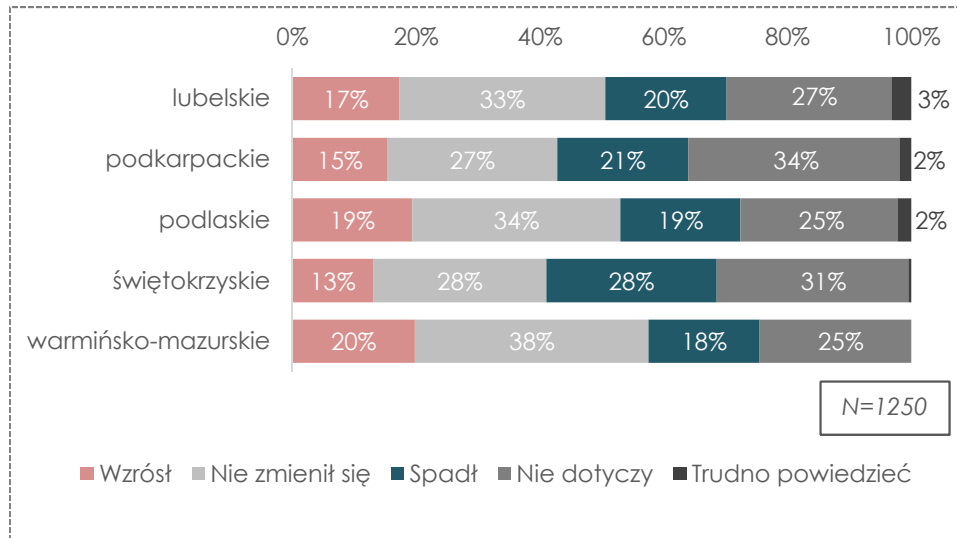


Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Relatywnie największe zwiększenie sprzedaży w ciągu ostatnich 2 lat zadeklarowali przedstawiciele firm z województwa warmińsko-mazurskiego (20%) i podlaskiego (19%).

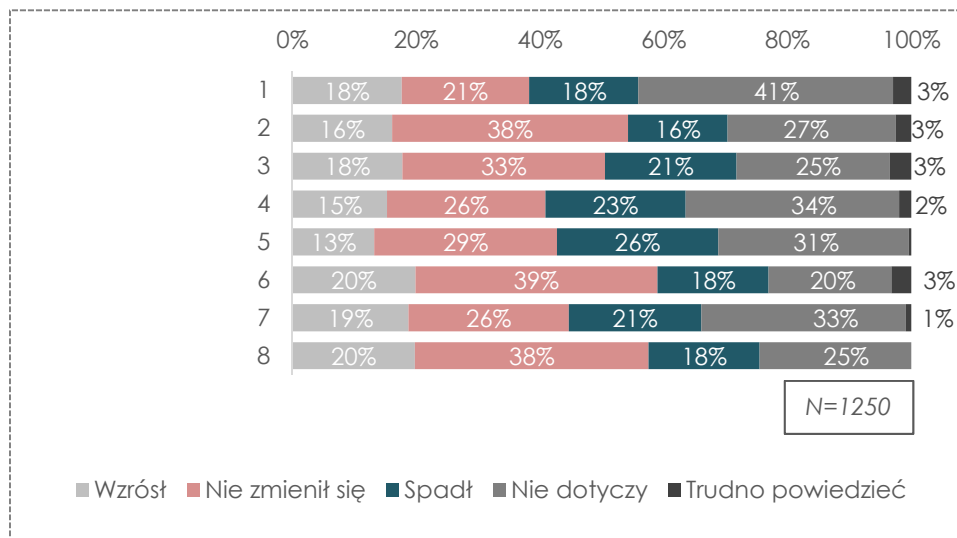
**Wykres 72.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmienił się poziom sprzedaży w Pana/i firmie/institucji? Dane ze względu na województwo



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Z kolei, analizując dane ze względu na ciąg komunikacyjny, zaobserwować można, iż deklarowany wzrost sprzedaży zanotowało najwięcej przedsiębiorców zlokalizowanych na szóstym ciągu komunikacyjnym (20%). Jest to ciąg położony w województwie podlaskim, w mieście Białystok. Z racji, jego położenia w stolicy regionu, znajduje się tam również relatywnie więcej firm, w przypadku których przebudowa ulic w mieście mogła wpłynąć na zwiększenie parametrów sprzedaży.

**Wykres 73.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmienił się poziom sprzedaży w Pana/i firmie/institucji? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny

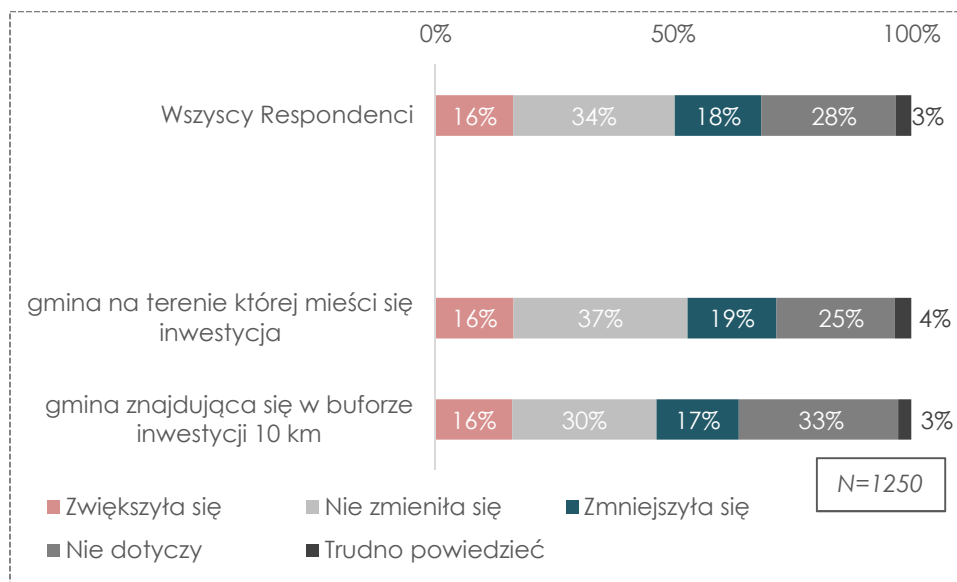


Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

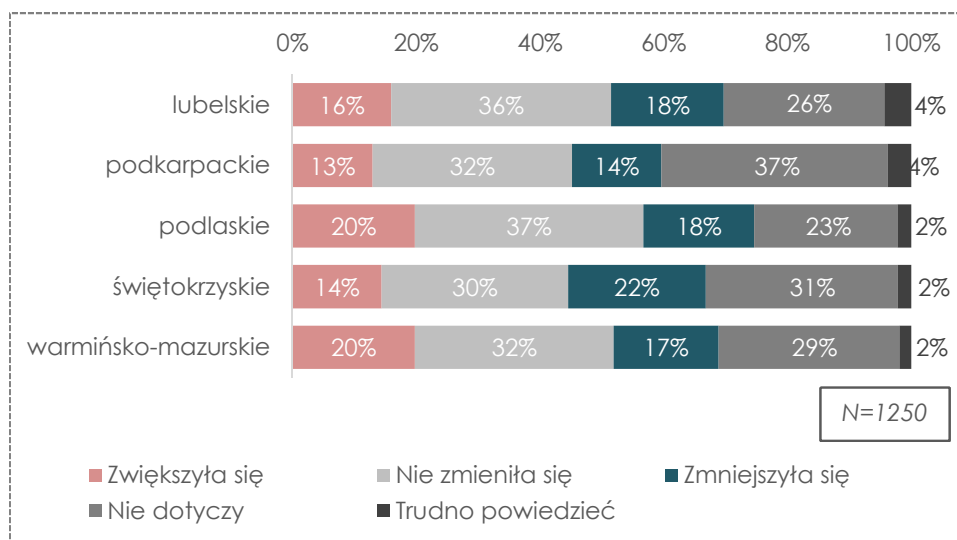
Liczba zleceń w przypadku badanych przedsiębiorstw, wg deklaracji respondentów, nie uległa zmianie. Znaczących różnic nie obserwuje się także ze względu na województwa, na terenie których leżały oceniane przez firmy inwestycje.

**Wykres 74.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się liczba zleceń w Pana/i firmie/instytucji? Dane ogółem i w podziale na gminy, na terenie których mieści się inwestycja i gminy znajdujące się w buforze inwestycji 10 km



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

**Wykres 75.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się liczba zleceń w Pana/i firmie/instytucji? Dane ze względu na województwo



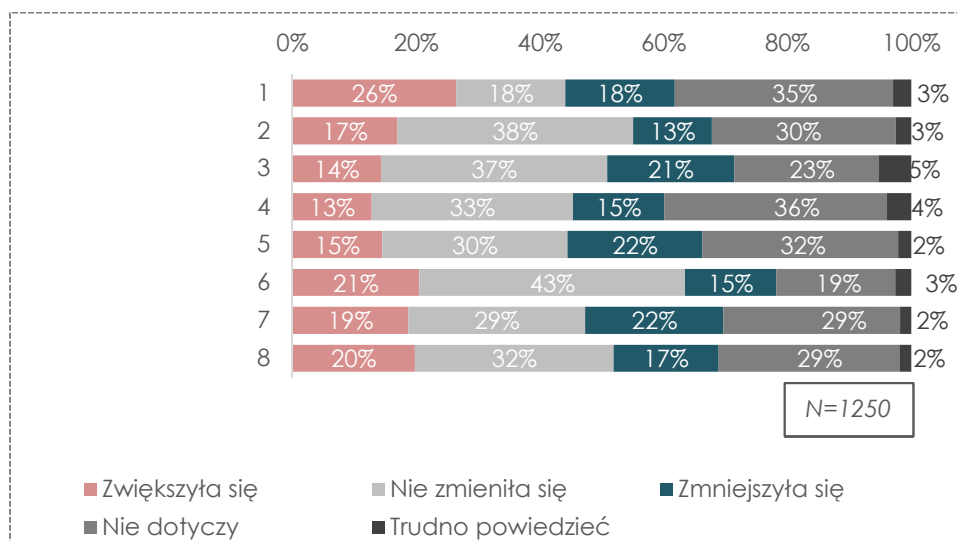
Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Pod względem liczby zleceń największe zmiany in plus zaobserwować można w firmach zlokalizowanych w gminach wzdłuż ciągu pierwszego (26%) i szóstego (21%).



Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

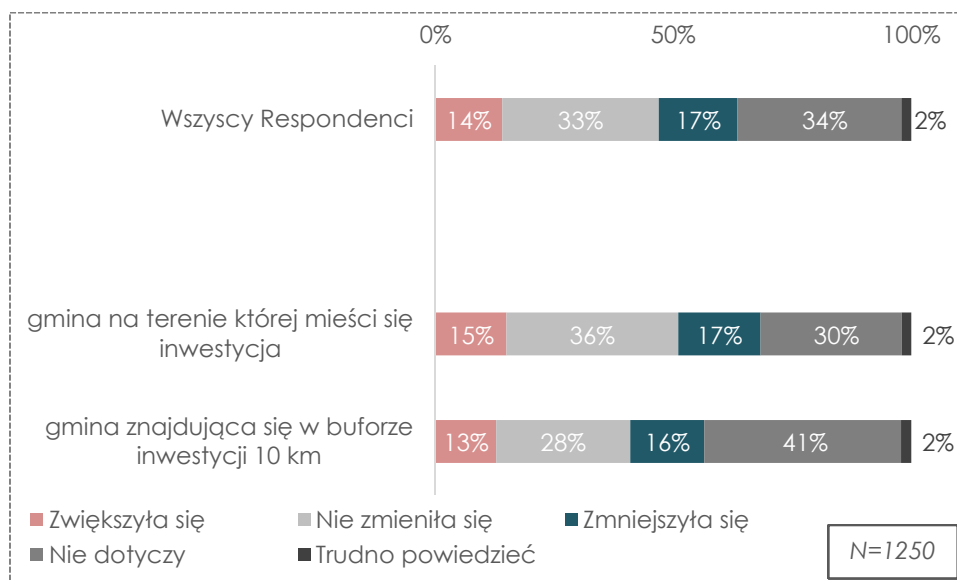
**Wykres 76.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się liczba zleceń w Pana/i firmie/instytucji? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Liczba rynków zbytu dla towarów bądź usług wytwarzanych przez podmioty nie zmieniła się znacząco w okresie ostatnich 2 lat. Dotyczy to zarówno przedsiębiorców z siedzibą w gminach położonych wzdłuż ciągów komunikacyjnych, jak i przedsiębiorców w gminach z bufora 10 km inwestycji.

**Wykres 77.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się liczba rynków zbytu dla towarów bądź usług, które wytwarza Pana/i firma/instytucja? Dane ogółem i w podziale na gminy, na terenie których mieści się inwestycja i gminy znajdujące się w buforze inwestycji 10 km

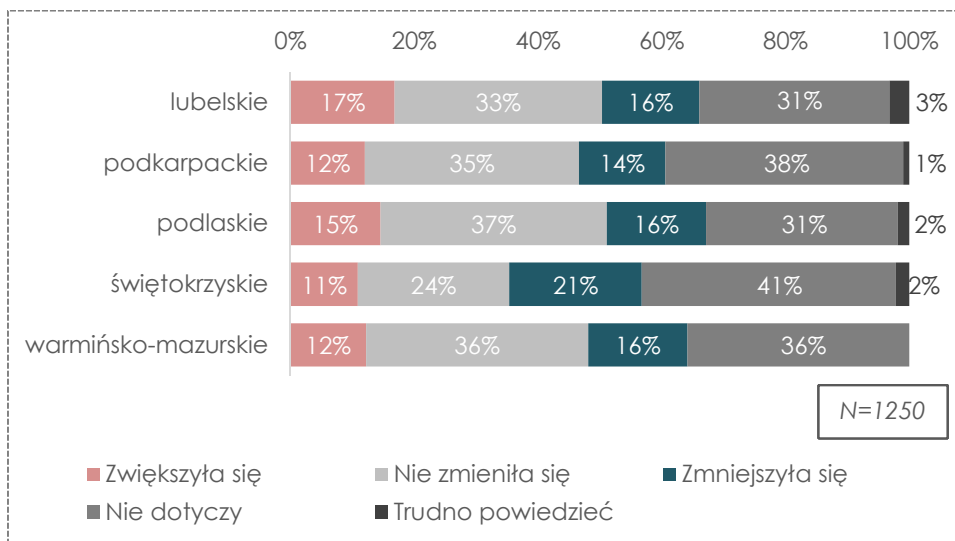


Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Dane nie różnicują się ze względu na województwo czy też ciąg komunikacyjny, w zakresie którego zlokalizowane są firmy.

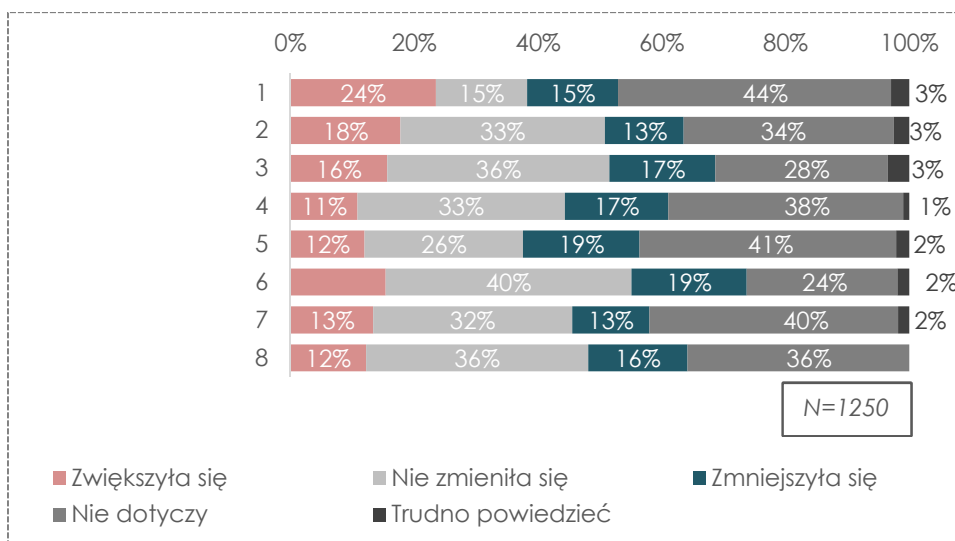
Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 78.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się liczba rynków zbytu dla towarów bądź usług, które wytwarza Pana/i firma/instytucja? Dane ze względu na województwo



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

**Wykres 79.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się liczba rynków zbytu dla towarów bądź usług, które wytwarza Pana/i firma/instytucja? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

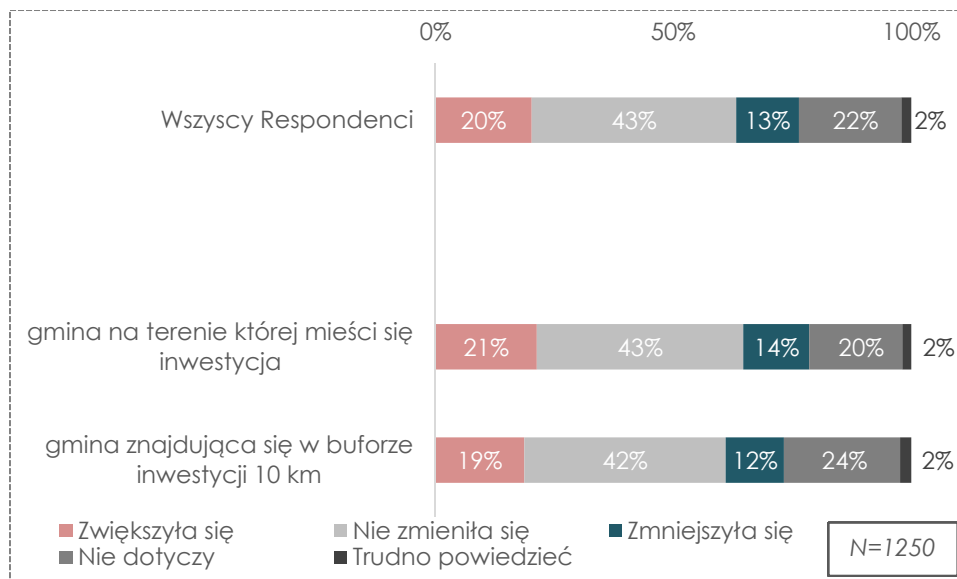
Liczba partnerów biznesowych, podobnie jak wynik statystyk dla pozostałych parametrów rozwoju firm, nie uległa zmianie. Dotyczy to danych w każdym z analizowanych przekrojów, tj. danych ze względu na województwo oraz ze względu na ciąg komunikacyjny, a także na gminę, na terenie której położona jest firma.

Małe wahania w zakresie parametrów związane mogą być ze specyfiką obszaru, na terenie którego funkcjonuje dana firma. Nie należałoby szukać wyjaśnienia dla tych prawidłowości w nowopowstałych inwestycjach, ponieważ zostały one oddane do

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

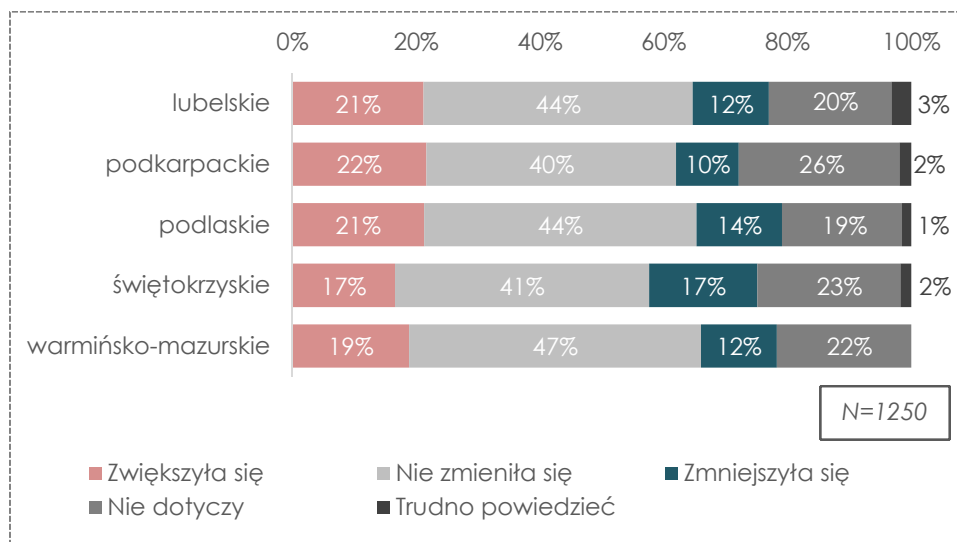
użytku relatywnie niedawno. W związku z czym nie mogli jeszcze realnie wpłynąć na podniesienie poszczególnych wskaźników rozwoju przedsiębiorstw.

**Wykres 80.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się liczba partnerów biznesowych, z którymi współpracuje Pana/i firma/instytucja? Dane ogółem i w podziale na gminy, na terenie których mieści się inwestycja i gminy znajdujące się w buforze inwestycji 10 km



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

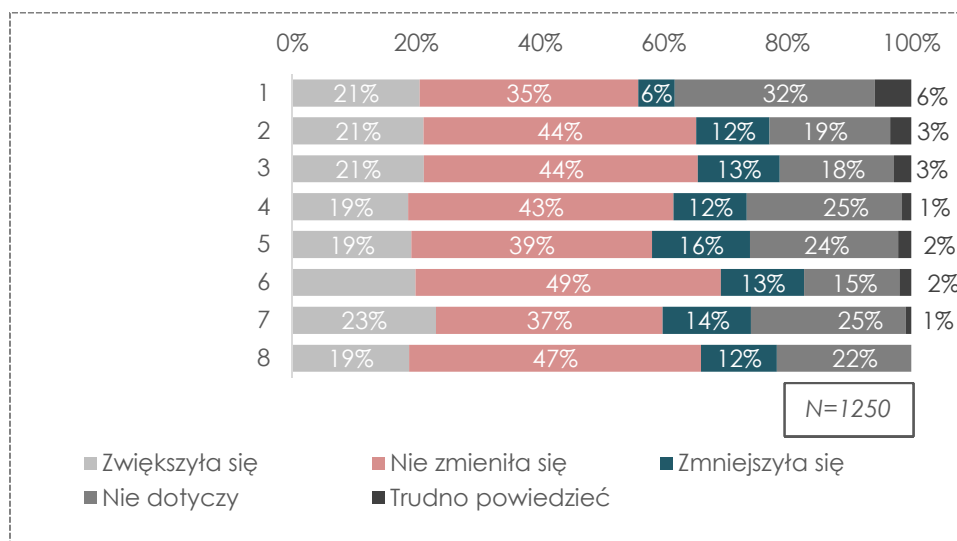
**Wykres 81.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się liczba partnerów biznesowych, z którymi współpracuje Pana/i firma/instytucja? Dane ze względu na województwo



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

**Wykres 82.** Jak w okresie ostatnich 2 lat zmieniła się liczba partnerów biznesowych, z którymi współpracuje Pana/i firma/instytucja? Dane ze względu na ciąg komunikacyjny



Źródło: Badanie przedsiębiorców; N=1250

Podsumowując badanie przedsiębiorców, stwierdzić można, że nie występują różnice (lub są znacznie mniejsze) między firmami z gmin, na terenie których przeprowadzane były inwestycje a firmami i instytucjami z gmin sąsiadujących z nimi. Wyjątkiem jest wzrost sprzedaży zaobserwowany w 19% firm położonych w gminach, na terenie których realizowane były inwestycje i 14% podmiotów położonych w gminach sąsiadujących. Pośrednio świadczyć to może o tym, że ewentualny efekt korytarzowy dotyczy gmin oddalonych od inwestycji drogowej o więcej niż 10 km. Nie zaobserwowano też znaczących różnic pomiędzy zmianą kondycji firm działających na terenach wokół poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Gdyby jednak takie różnice występowały, to trudno byłoby ocenić, na ile są one związane z poszczególnymi ciągami komunikacyjnymi, a na ile z gospodarczą specyfiką regionów, przez które owe ciągi komunikacyjne przechodzą.

Nie oznacza to oczywiście, że nie ma różnic pomiędzy gminami, w których miały miejsce inwestycje w ramach Działania IV.1, a ich sąsiadami. W tych pierwszych 41%, a w drugich 30% przedsiębiorców określa infrastrukturę drogową jako dobrą lub bardzo dobrą. Poprawę tej infrastruktury w swoich powiatach też częściej dostrzegają przedstawiciele firm i instytucji z gmin, w których miały miejsce inwestycje (92% wobec 85% z gmin sąsiadujących). Częściej też przedstawiciele podmiotów zlokalizowanych w gminach z inwestycjami deklarowali, że inwestycje drogowe realizowane w ich powiecie poprawiły stan dróg w dużym stopniu (36% vs 23%).

Nie dziwi w tym kontekście, że przedsiębiorcy częściej wskazywali na samych siebie jako beneficjentów inwestycji drogowych w gminach, w których były realizowane te inwestycje (50%) niż w gminach znajdujących się w 10-kilometrowym pasie przy inwestycjach (43%).



*Ewaluacja ex-post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*

## 6. Podsumowanie

Na potrzeby badania zdefiniowano trzy typy projektów realizowanych w ramach Działania IV.1 PO RPW 2007-2013. Należą do nich – budowa mostów na Wiśle, obwodnic, rozbudowa/modernizacja dróg wojewódzkich.

Przyczyną realizacji projektów były lokalne potrzeby związane z infrastrukturą drogową, do których zaliczyć można m.in. „wąskie gardła” transportowe, duże natężenie ruchu, ruch tranzytowy w obrębie miast, zła jakość nawierzchni. W świetle zebranego materiału problemy te udało się rozwiązać dzięki inwestycjom drogowym.

Inwestycje były powiązane z siecią innych projektów zorientowanych na modernizację i budowę dróg, realizowanych najczęściej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz z Funduszu Spójności. Dzięki uzupełnianiu się projektów udało się uzyskać efekt komplementarności i synergii. Inwestycje wpisane zostały w korytarze transportowe dzięki czemu mają znaczenie ponadlokalne. Stanowiły niekiedy brakujący element, dzięki któremu możliwe było przyłączenie części układu transportowego do większego ciągu komunikacyjnego. Jak wskazuje analiza wskaźników rezultatu (oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych) dla większości projektów w ramach Działania IV.1 udało się uzyskać założone wartości wymienionych wskaźników. Niektóre wskaźniki przekroczyły zakładane wartości. Barrierami w ich osiągnięciu okazały się natomiast kwestie związane z trybem przetargowym, niedoszacowanie na poziomie niektórych parametrów na etapie składania wniosku, nieukończenie inwestycji komplementarnej czy ogólna zmiana sytuacji gospodarczej (kryzys gospodarczy z 2008 r.). Wszystkie inwestycje osiągnęły też wskaźniki produktu. Oceniając Działanie IV.1 niezwykle istotne jest podkreślenie zarówno jego pozytywnych aspektów, jak również problemów z nim związanych. Pozytywnym efektem przeprowadzonych interwencji jest bez wątpienia poprawienie dostępności komunikacyjnej Polski Wschodniej, np. poprzez budowę dwóch mostów na Wiśle, a co za tym idzie usprawnienie transportu w kierunku zachodniej części kraju. Do pozytywnych aspektów realizowanych inwestycji zaliczyć należy także wyprowadzenie ruchu z centrów miast, dzięki powstałym w wyniku Działania IV.1 obwodnicom. Skutkiem wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miast jest także poprawa bezpieczeństwa w miastach. Inwestycje drogowe realizowane w miastach przyczyniły się natomiast do poprawienia dojazdów miejscowej ludności do pracy oraz zwiększenia potencjału gospodarczego tych miast. Przykładem jest ulica Mełgiewska w Lublinie, która została połączona z drogą ekspresową. W obrębie tej ulicy powstało wiele nowych zakładów pracy, co wpłynęło na obniżenie stopy bezrobocia w skali lokalnej. Zaznaczyć warto także, że dzięki gęstej siatce węzłów, udało się uniknąć efektu korytarza.,.

Z realizacją inwestycji w ramach Działania IV.1 wiązało się jednak kilka problemów. Przede wszystkim, zrealizowanym interwencjom infrastrukturalnym towarzyszyły



opóźnienia w realizacji, wynikające z problemów budżetowych instytucji odpowiedzialnych za przeprowadzenie tych inwestycji. Utrudnieniem było także miejsce inwestycji drogowych w strukturze priorytetów inwestycyjnych w jednostkach samorządowych. Często dodatkowych problemów przysparzało beneficjentom przygotowanie dokumentacji oraz procedury przetargowej, mającej na celu wyłonienie wykonawców projektów drogowych. Z procedurą przetargową wiązała się kolejna kwestia, tj. rywalizacja wykonawców na polu cenowym. Doprowadzało to do wygranej wykonawców oferujących niższą cenę. To z kolei miało wpływ na jakość wykorzystywanych przez wykonawcę materiałów oraz opóźnienia w realizacji harmonogramu realizacji inwestycji.

Inwestycje położone w ciągach komunikacyjnych, ale także inwestycje buforowe znalazły się w korytarzach sieci TEN-T. Dotyczy to jednak tylko części inwestycji (ciąg szósty – miasto Białystok, ciąg pierwszy, drugi i trzeci – województwo lubelskie). Rozwój sieci TEN-T stanowi wyzwanie nie tylko z punktu widzenia Polski Wschodniej. Decyzje inwestycyjne w kolejnym okresie programowania powinny w tym zakresie stanowić kontynuację działań podjętych w latach 2004-2013<sup>35</sup>.

Na podstawie badań przeprowadzonych ze wszystkimi kategoriami respondentów (beneficjenci, przedstawiciele gmin zlokalizowanych na obszarze inwestycji oraz w jej buforze, przedsiębiorcy i sonda z mieszkańcami okolicznych miejscowości, położonych wokół inwestycji) stwierdzić można, że dzięki zrealizowanym inwestycjom zwiększyła się dostępność do miejscowości, usprawniono główne ciągi komunikacyjne. Realizacja inwestycji przyczyniła się do poprawy płynności ruchu, poprawy jego bezpieczeństwa i zlikwidowania tzw. „wąskich gardeł” transportowych. Jednocześnie badania wskazywały, że natężenie ruchu uległo zmniejszeniu.

W rozmowach z obserwatorami podniesiony został także wątek braku wzięcia pod uwagę głosu społeczności lokalnej podczas procesu planowania i budowy inwestycji. Problemy w zakresie samego użytkowania inwestycji koncentrują się na długim oczekiwaniu na światłach, braku pobocza, umożliwiającego awaryjne zatrzymanie samochodu i jego naprawę, a także zagrożenie w postaci kierowców przekraczających na tych odcinkach dopuszczalną prędkość.

Badani przedstawiciele gmin zlokalizowanych na terenie inwestycji lub w jej bezpośrednim otoczeniu (10 km) wskazywali, że inwestycje poprawiły dostęp do terenów inwestycyjnych, wpłynęły na przyciągnięcie nowych inwestorów oraz poprawiły sytuację przedsiębiorców dotychczas prowadzących działalność gospodarczą na tym terenie. Nie znalazło to odzwierciedlenia we wskaźnikach koniunktury, o których deklarowaną ocenę proszeni byli lokalni przedsiębiorcy. W perspektywie ostatnich 2 lat nie zadeklarowali zmian w poziomie sprzedaży, liczby zleceń, wzrostu zatrudnienia czy liczby partnerów biznesowych.

---

<sup>35</sup> T. Komornicki, P. Rosik i in., Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski, Warszawa 2013.

W perspektywie zebranych danych wpływ Działania IV.1 na poprawienie dostępności do terenów atrakcyjnych turystycznie nie wydawał się najważniejszym priorytetem oceny projektów drogowych. Beneficjenci czy przedstawiciele gmin wskazywali, że wpływ taki może być obserwowany, jednak nie formułowali uzasadnienia dla swoich opinii czy intuicji. Zdaniem przedsiębiorców zrealizowane inwestycje przyczyniają się do poprawy dostępu do terenów atrakcyjnych turystycznie.

Badani beneficjenci i przedstawiciele gmin nie zauważyli negatywnego wpływu zrealizowanych inwestycji na środowisko, podkreślając wręcz, że przyczyniły się one do obniżenia emisji spalin, podwyższenia jakości powietrza.

Znaczenie inwestycji w perspektywie pobudzenia rozwoju gospodarczego trudno oceniać na podstawie zebranego materiału badawczego, ponieważ inwestycje oddane zostały do użytku w 2015 roku, co powoduje, że efekty tego Działania muszą być analizowane w dłuższej perspektywie czasowej. Z opinii przedsiębiorców wynika, że na tym etapie nie odczuwali istotnych zmian w podstawowych aspektach prowadzonej przez siebie działalności.

Poprawę do przejść granicznych zaobserwować można na ciągu trzecim (przejście graniczne w Zosinie). Z uwagi na fakt, iż inwestycje w obrębie województwa lubelskiego łączą województwo z terenami przygranicznymi oraz z lotniskiem w Lublinie, poprawiają dostępność międzynarodową. Jednak mogą nie mieć wpływu na pozostałe regiony Polski Wschodniej lub regiony kraju. Dotychczasowe inwestycje zmniejszyły peryferyjność Polski Wschodniej pod względem dostępności drogowej. Jednak w dalszej perspektywie mogą się okazać niewystarczające. W kolejnych Działaniach należałoby poprawiać powiązania między głównymi ośrodkami (obszary metropolitalne, stolicy województw)<sup>36</sup>.

Na podstawie wyników badań reaktywnych, stwierdzić można, że dzięki zrealizowanym inwestycjom udało się zlikwidować tzw. „wąskie gardła”. Pamiętać jednak należy o monitorowaniu punktów krytycznych, gdzie problem „wąskich gardeł” może ponownie się pojawić (ryzyko takie można założyć w przypadku ciągu szóstego).

Efektu korytarzowego nie zaobserwowano na poziomie badania przedsiębiorców czy gmin. Przedstawiciele gmin zarówno zlokalizowanych na terenie inwestycji, jak i mieszczących się w buforze 10 km od niej, wskazywali że pozytywne efekty inwestycji nie ograniczają się tylko do obszarów, na których jest położona (ma ona szersze oddziaływanie). Analizując tę kwestię z punktu widzenia przedsiębiorców nie wydaje się ona tak oczywista. Jednak na tym etapie od ukończenia inwestycji stwierdzić można, że nie występują istotne różnice w percepcji wpływu inwestycji na rozwój przedsiębiorców zarówno wśród badanych zlokalizowanych na terenie inwestycji, jak i w perspektywie przedsiębiorców z bufora. Pozwala to stwierdzić, że efekt korytarza nie ma.

---

<sup>36</sup> Tamże.

W zakresie poprawienia bezpieczeństwa na drogach niezwykle istotne znaczenie mają obwodnice, które przeważały w realizowanych projektach. W dalszym ciągu należy w tym kontekście kłaść nacisk na realizację tego typu inwestycji. W Polsce Wschodniej uwagę należy zwrócić na poprawę bezpieczeństwa na odcinkach między Warszawą a Lublinem oraz między Lublinem a Rzeszowem<sup>37</sup>.

Reasumując, na uwagę zasługuje kwestia utrzymania i konserwacji istniejącej infrastruktury drogowej powstałej lub zmodernizowanej w ramach Działania IV.1. Działania związane z utrzymaniem powstałej infrastruktury należałoby skierować na poszukiwanie źródeł finansowania potencjalnych potrzeb remontowych<sup>38</sup>. Z punktu widzenia zapotrzebowania na infrastrukturę drogową w Polsce Wschodniej, ważne jest zapewnienie wysokiego priorytetu finansowania dla utrzymania i rozwijania tych dróg w polityce regionalnej, zwłaszcza w sytuacji ograniczeń budżetowych<sup>39</sup>.

## 7. Spis aneksów

Aneks 1. Tabela rekomendacji

Aneks 2. Raport metodologiczny

Aneks 3. Profile inwestycji

Aneks 4. Mapa położenia inwestycji – część północno-wschodnia

Aneks 5. Mapa położenia inwestycji – część południowo-wschodnia

---

<sup>37</sup> Tamże.

<sup>38</sup> Tamże.

<sup>39</sup> Tamże.