

XXVI Komitet Monitorujący

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Zielona Góra, 12 września 2023 r.



Ewaluacja: efekty POIiŚ 2014-2020





Badania efektów i wpływu POIiŚ 2014-2020



prezentacja przygotowana na podstawie raportów końcowych z 8-miu najaktualniejszych badań

odrębne oceny dla każdego sektora programu

oceny wpływu **zakończone** w obszarach: energetyka, środowisko, transport drogowy i transport miejski

badania **trwają** w obszarach: transport kolejowy, kultura i zdrowie

podjęcia metodyczne zastosowane do ocen:

- TBE *Theory Based Evaluations*
- CIE *Counterfactual Impact Evaluation*

wykorzystane **metody i narzędzia:**

- modele logiczne
- analizy kontrfaktyczne (PSM/SPSM)
- modelowanie makroekonomiczne
 - analizy przestrzenne
 - analizy wielokryterialne
- badania ankietowe i panele ekspertów



Sektor środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu

Cele szczegółowe

dostosowanie do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy

inwestowanie w sektor gospodarki odpadami

inwestowanie w sektor gospodarki wodno-ściekowej

ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, program Natura 2000 i zielona infrastruktura

poprawa jakości środowiska miejskiego, rewitalizacja miast, rekultywacja i dekontaminacja terenów przemysłowych, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i hałasu



Rezultaty

zwiększenie retencjonowania wody i sprawności reagowania na zagrożenia naturalne i awarie

zmniejszenie ilości odpadów komunalnych do składowania dzięki racjonalizacji systemu i zapewnieniu infrastruktury do zagospodarowywania

zwiększenie liczby ludności korzystającej z ulepszanego systemu oczyszczania ścieków komunalnych dzięki dokończeniu budowy systemów gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach

wzmocnienie mechanizmów służących ochronie przyrody (Natura 2000, siedliska)

zahamowanie spadku powierzchni terenów zieleni w miastach dzięki zwiększeniu powierzchni terenów zieleni powstałych dzięki rekultywacji terenów zanieczyszczonych/zdegradowanych

Budżet UE

15,9 mld zł





Środowisko: znaczenie projektów

W skali Unii Europejskiej szczególne znaczenie mają:

- **przedsięwzięcia gospodarki ściekowej** (PI 6.ii) ograniczające ilość zanieczyszczeń odprowadzanych do **Morza Bałtyckiego**,
- **przedsięwzięcia ochrony zagrożonych gatunków i siedlisk** (PI 6.iii) chroniące gatunki i siedliska wymienione w dyrektywie siedliskowej i ptasiej, występujące na obszarach należących do **Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000**

Projekty II osi to przykłady **zintegrowanego podejścia do ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimatu**, które mogą być **wzorcem dla innych krajów UE** – są to kompleksowe, ponadregionalne projekty dotyczące:

- małej retencji leśnej i przeciwdziałania pożarom lasów,
- ochrony zagrożonych gatunków i siedlisk przyrodniczych na obszarach Natura 2000,
- opracowania planów zarządzania dla obszarów Natura 2000 oraz miejskich planów adaptacji dla największych miast Polski,
- usuwania barier dla przemieszczania się organizmów wodnych w skali całych zlewni oraz poprawy stanu ekologicznego wód,
- wyposażenia jednostek Państwowej Straży Pożarnej w specjalistyczny sprzęt

Zidentyfikowano wyraźne **efekty dodatkowości** oraz **dźwigni finansowej**:

- **większość** dofinansowanych **przedsięwzięć nie** zostałyby zrealizowane bez udziału środków POIiS
- dostępność środków UE umożliwiła **zastosowanie bardziej kompleksowego podejścia, zaawansowanych rozwiązań technologicznych, przyśpieszenie realizacji lub zwiększenie skali podejmowanych działań, dotacje stymulowały zaangażowanie większych środków własnych beneficjentów**



Środowisko: osiągnięcia

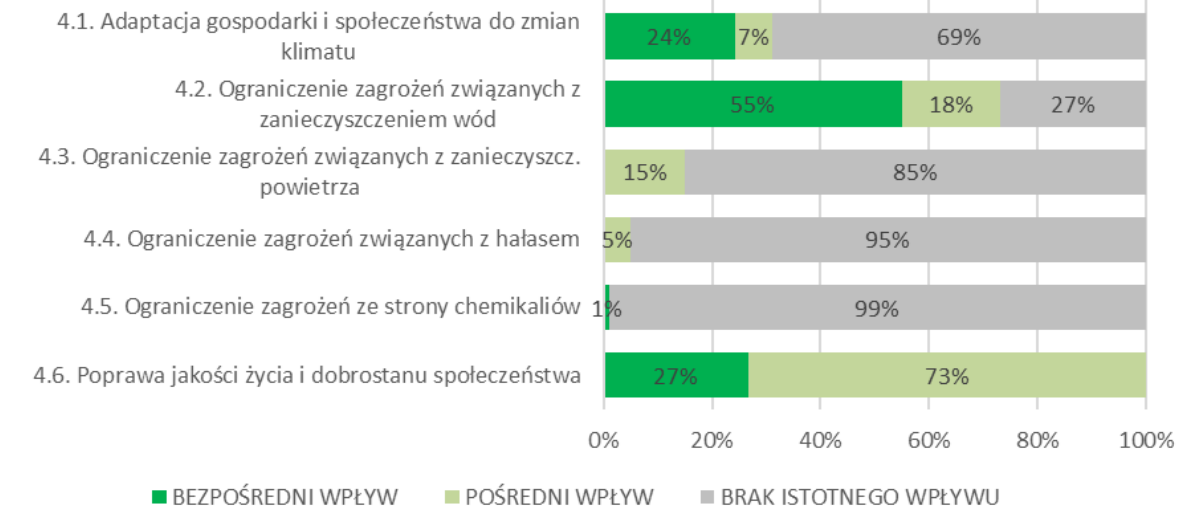
Projekty mają wpływ na **rozwój gospodarczy**:

- największy wkład w rozwój gospodarczy wnoszą przedsięwzięcia gospodarki wodno-ściekowej (PI 6.ii) tworząc warunki dla zrównoważonego rozwoju budownictwa mieszkaniowego i rozwoju działalności gospodarczej na obszarach wyposażonych w sieć kanalizacyjną i wodociągową
- w dłuższej perspektywie czasowej istotny wkład w rozwój gospodarczy będą miały przedsięwzięcia dotyczące gospodarki odpadami (PI 6.i) przyczyniające się do rozwoju infrastruktury umożliwiającej prowadzenie ww. gospodarki w zgodzie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami, wskazaną w dyrektywie 2008/98/WE w sprawie odpadów

Największy i bezpośredni wkład w **poprawę jakości życia** mają projekty:

- dotyczące **rozwoju terenów zielonych w miastach (PI 6.iv)**
- **ochrony przeciwpowodziowej, zagospodarowania wód opadowych, ochrony przed pożarami lasów i doposażenia służb ratunkowych (PI 5.ii) ograniczające zagrożenia dla życia, zdrowia i mienia mieszkańców**

4. POPRAWA ZDROWIA I DOBROSTANU MIESZKAŃCÓW



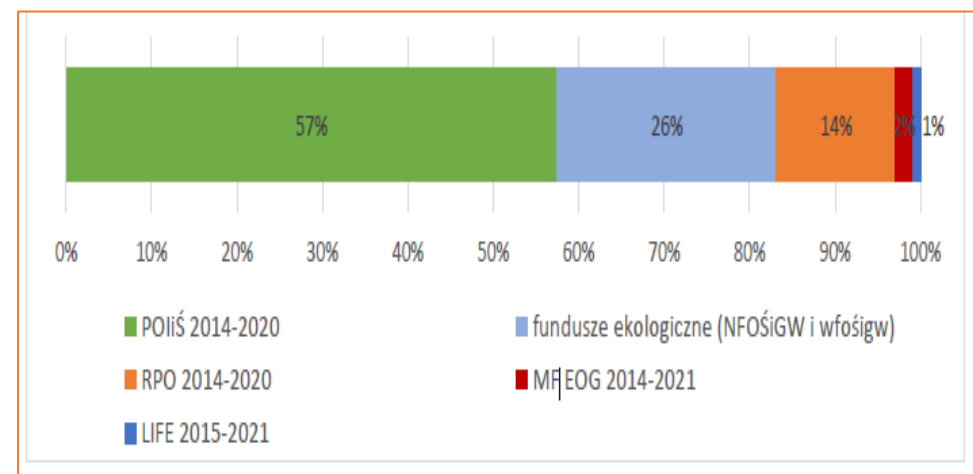


Środowisko: adaptacja do zmian klimatu – efekty

- **ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej** w efekcie realizacji projektów POIiŚ to prawie 1,39 mln osób, a więc **3,7% mieszkańców Polski w roku 2021**
- w latach 2016-2021 nastąpił przyrost pojemności obiektów małej retencji w Polsce o 29,9 mln m³. **Efekty osiągnięte w projektach dofinansowanych w POIiŚ 2014-2020 to około 16% przyrostu pojemności małych zbiorników retencyjnych w latach 2016-2021**
- dofinansowano 4 projekty, które mają **istotny wkład w realizację Programu Ochrony Brzegów Morskich (POBM)**. W ich ramach **umocniono 25,26 km wybrzeża**, co odpowiada **ok. 12% długości linii brzegowej, która wymagała działań ochronnych**
- **potrzeby w zakresie opracowania MPA dla największych miast w Polsce zostały niemal w pełni zaspokojone**. W POIiŚ **MPA opracowano dla 35 z 37 ośrodków** miejskich powyżej 100 tys. mieszkańców, zamieszkiwanych łącznie przez ponad 8,6 mln mieszkańców, tj. **81% liczby mieszkańców miast tej wielkości**
- efekty POIiŚ to **21% obwałowań przeciwpowodziowych zrealizowanych w Polsce** w latach 2016-2021 (ponad 53 km z 253 km)
- **zapewnienie wysokiej jakości i wiarygodności pomiarów i badań oraz lepszego udostępniania danych w zakresie monitoringu wód, powietrza, hałasu**

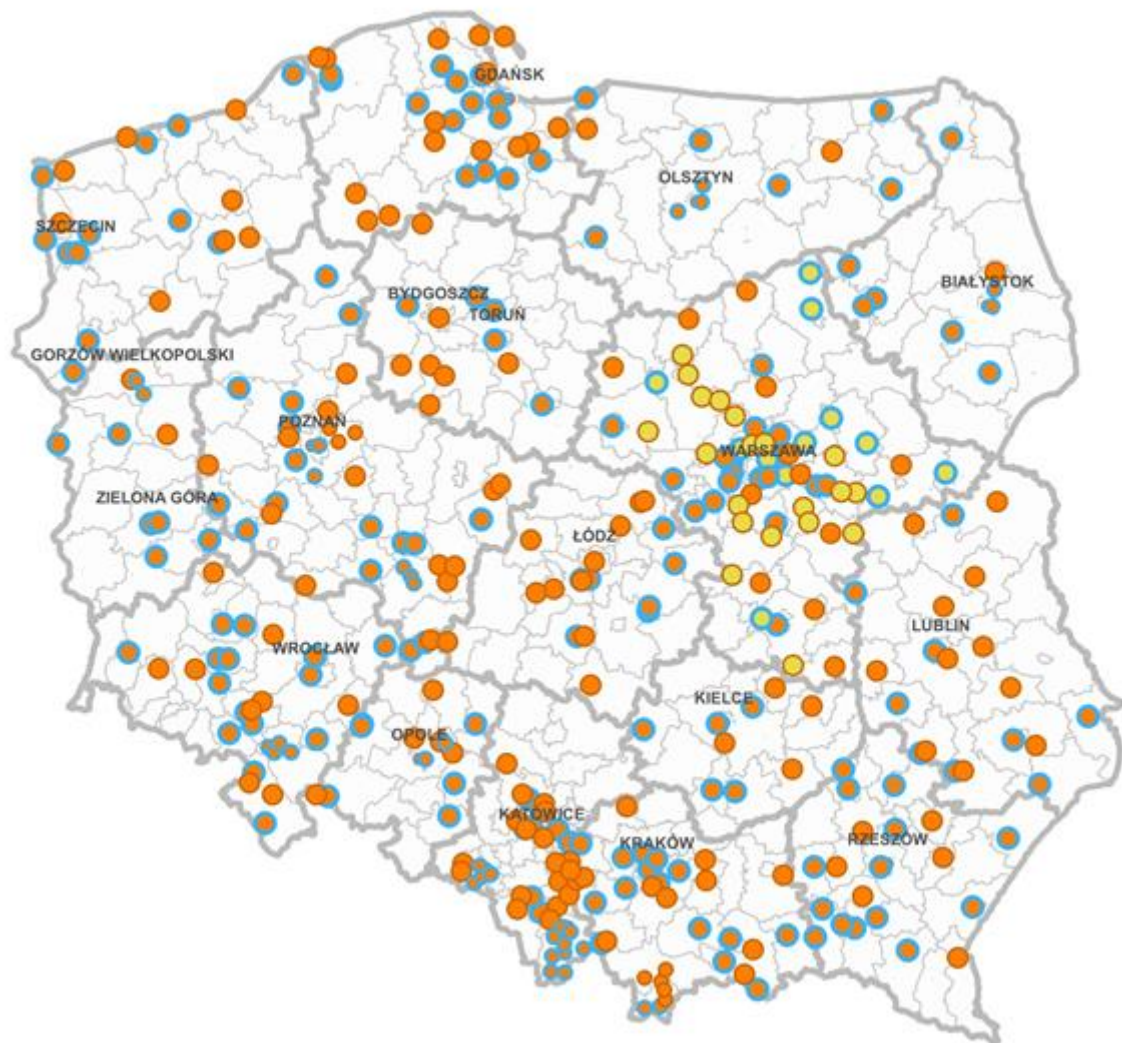
Cechą wyróżniającą POIiŚ 2014-2020 jest **skala efektów retencjonowania wody i ochrony przeciwpowodziowej oraz kompleksowy zakres interwencji**

POIiŚ był w latach 2014-2020 **kluczowym programem finansującym działania adaptacji do zmian klimatu:**





Środowisko: zakres wsparcia gospodarki wodno-ściekowej



Ze środków POIiŚ na zwiększenie potencjału w zakresie oczyszczania ścieków komunalnych skorzystało łącznie **280 aglomeracji ściekowych**, tj. **43,3%** wszystkich aglomeracji uprawnionych do wsparcia, obsługujących łącznie **23,5 mln RLM**, tj. **68,3%** ogólnej rzeczywistej RLM wszystkich aglomeracji uprawnionych do wsparcia

LEGENEDA:

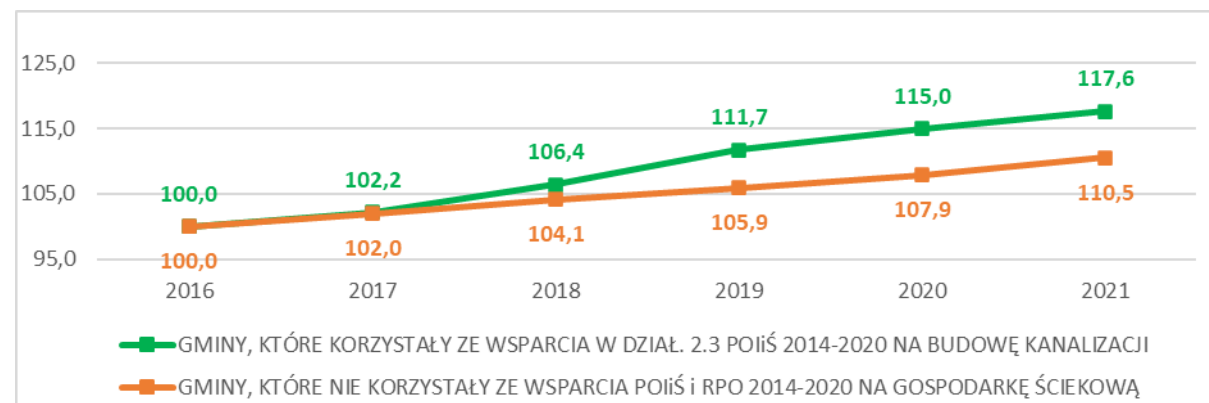
Dofinansowane projekty dotyczące uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej:

- uporządkowanie gospodarki ściekowej w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM
- uporządkowanie gospodarki ściekowej i zaopatrzenie w wodę w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM
- uporządkowanie gospodarki ściekowej w aglomeracjach 2-10 tys. RLM
- uporządkowanie gospodarki ściekowej i zaopatrzenie w wodę w aglomeracjach 2-10 tys. RLM
- ● działania w aglomeracjach w projektach kompleksowych realizowanych na obszarze kilku gmin
- miasta wojewódzkie
- granice województw
- granice powiatów



Środowisko: efekty w gospodarce wodno-ściekowej

- wsparcie aglomeracji w **uzyskaniu lub utrzymaniu zgodności z Dyrektywą ściekową 91/271/EWG**
- **zwiększenie długości sieci kanalizacyjnych oraz udziału osób korzystających ze zbiorczych systemów odprowadzania ścieków.** W gminach korzystających ze wsparcia POIiŚ 2014-2020, **dynamika pożądanych zmian była blisko dwukrotnie wyższa** w stosunku do gmin, które nie korzystały ze wsparcia POIiŚ 2014-2020 oraz RPO 2014-2020
- **ograniczenie ładunku zanieczyszczeń z sektora komunalnego kierowanych do środowiska, poprawę jakości, ochronę i zachowanie stanu ekologicznego: wód powierzchniowych, podziemnych i wód Bałtyku**
- **poprawa jakości wody do spożycia dostarczanej do mieszkańców oraz zwiększenie bezpieczeństwa i niezawodności dostaw wody, ograniczenie strat cennego zasobu jakim jest woda do spożycia** (dzięki działaniom modernizacyjnym oraz wdrożeniu rozwiązań zarządczych)
- **podniesienie efektywności procesów przetwarzania osadów ściekowych** w sposób inny niż gromadzenie na składowiskach odpadów
- **bardziej efektywne zarządzanie systemami wodno-kanalizacyjnymi**

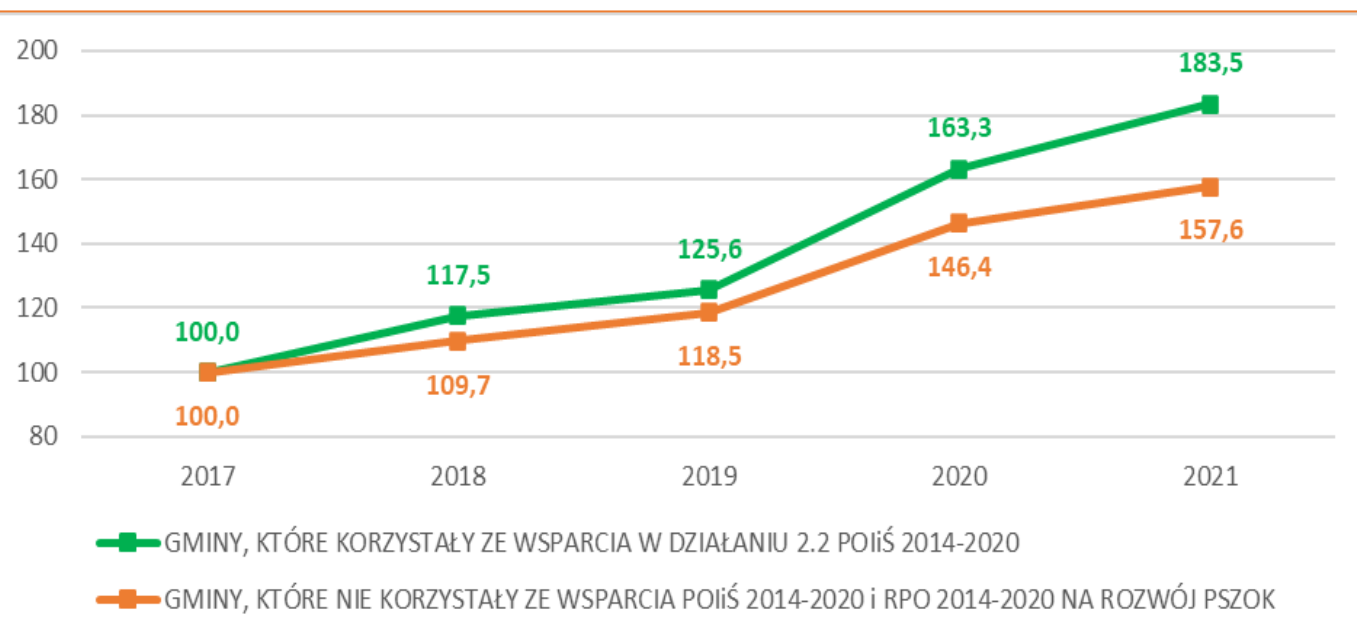


WYKRES: UŚREDNIONA ZMIANA DŁUGOŚCI SIECI KANALIZACYJNYCH W STOSUNKU DO ROKU 2016 (2016=100)



Środowisko: gospodarka odpadami

W gminach, w których realizowano projekty budowy lub rozbudowy PSZOK współfinansowane z POIiŚ 2014-2020 odnotowano wyższą dynamikę **wzrostu udziału odpadów komunalnych zbieranych selektywnie** w stosunku do gmin o podobnych cechach, które nie realizowały tego rodzaju inwestycji w ostatnich latach przy udziale środków UE



WYKRES: ZMIANA UDZIAŁU ODPADÓW KOMUNALNYCH ZBIERANYCH SELEKTYWNIE W PORÓWNYWANYCH GRUPACH GMIN W LATACH 2017-2021

Wpływ na wyższą dynamikę pożądanych procesów dotyczących zbierania odpadów komunalnych w gminach, w których realizowano przedsięwzięcia dotyczące budowy lub modernizacji PSZOK mają dwa kluczowe czynniki:

- ✓ **zwiększenie dostępności tego rodzaju infrastruktury,**
- ✓ **działania edukacyjne,** które były elementem realizowanych przedsięwzięć



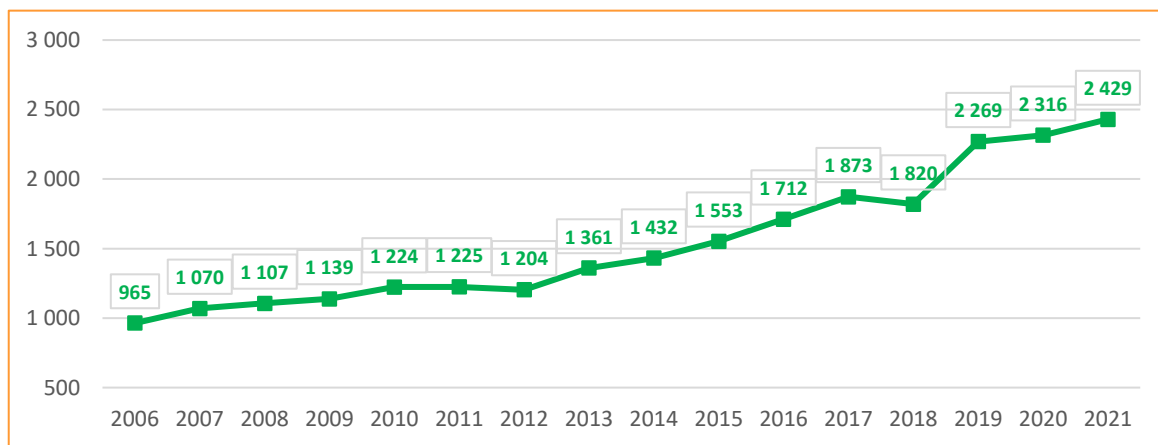
Środowisko: bioróżnorodność, gleba, ekosystemy - efekty

- **poprawa stanu ochrony zagrożonych gatunków i siedlisk przyrodniczych** – POIiŚ to istotny instrument wspomagający realizację Priorytetowych Ram Działań (PAF) dla sieci Natura 2000 (**koncentracja na realizacji zabiegów ochrony czynnej**)
- wzmocnienie **mechanizmów** służących **ochronie przyrody**: opracowano i zatwierdzono plany dla 406 obszarów Natura 2000
- wdrożenia **instrumentów zarządczych**: dostępność informacji o zasobach przyrodniczych (np. Bank Danych o Zasobach Przyrodniczych), wiedza na temat inwazyjnych gatunków obcych oraz metod ich zwalczania, monitoring gatunków chronionych, wiedza na temat zasobów przyrodniczych występujących w parkach narodowych
- zwiększenie **świadomości społecznej i zaangażowanie obywateli** w aktywną ochronę środowiska oraz **kształtowanie postaw proekologicznych** - rozwój ośrodków prowadzących edukację ekologiczną

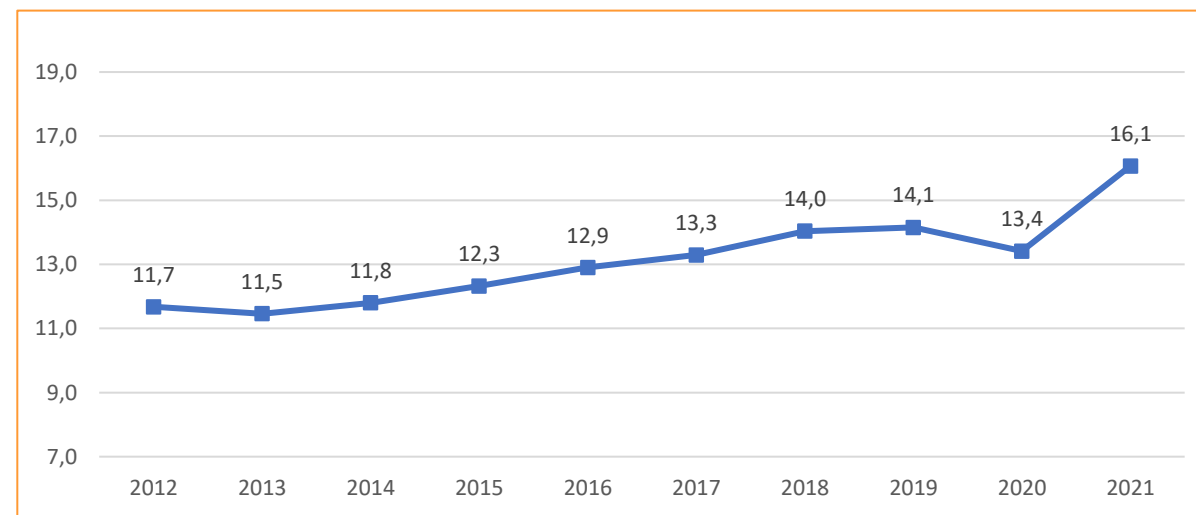
TYP PROJEKTU	LICZBA PROJEKTÓW
Ochrona in-situ lub ex-situ zagrożonych gatunków i siedlisk przyrodniczych (typ 1)	51%
Rozwój zielonej infrastruktury (typ 2)	2%
Opracowanie instrumentów planistycznych dla obszarów Natura 2000 (typ 3)	7%
Wsparcie procesu wdrażania instrumentów zarządczych w ochronie przyrody (typ 4)	8%
Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska i efektywnego wykorzystania jego zasobów (typ 5)	20%
Rozwój bazy ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (typ 6)	12%



Środowisko: ochrona przyrody i edukacja ekologiczna- efekty



WYKRES: ZMIANA LICZEBNOŚCI POPULACJI ŻUBRA W POLSCE W LATACH 2006-2021

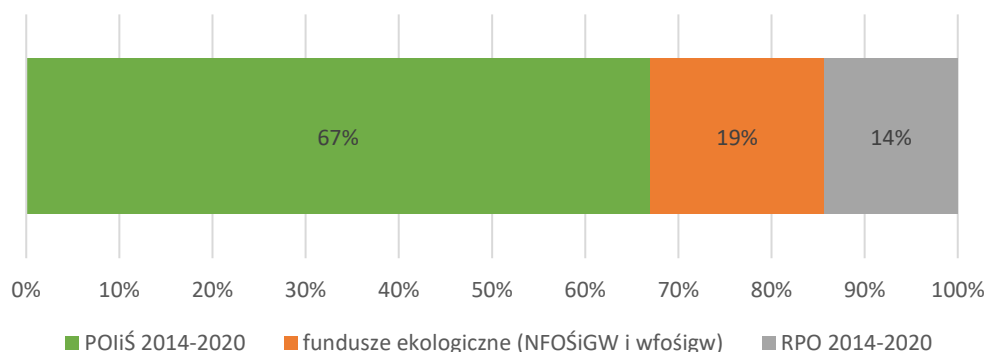


WYKRES: TURYSTYKA W POLSKICH PARKACH NARODOWYCH – OSOBY ODWIEDZAJĄCE [MLN OSÓB]



Środowisko: poprawa jakości środowiska miejskiego

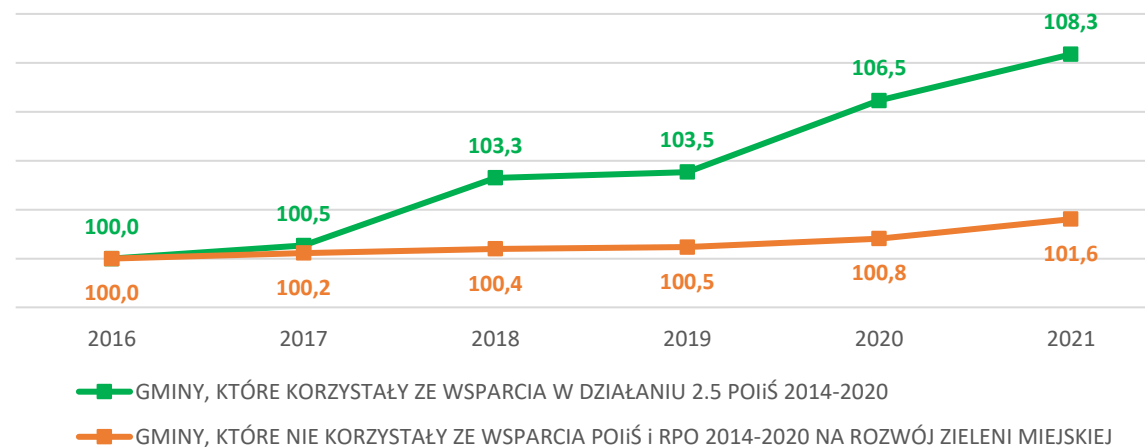
POIiŚ 2014-2020 był **kluczowym źródłem finansowania przedsięwzięć dotyczących zieleni miejskiej oraz rekultywacji obszarów zdegradowanych:**



WYKRES: UDZIAŁ WSPARCIA NA RZECZ PROJEKTÓW DOTYCZĄCYCH POPRAWY JAKOŚCI ŻYCIA MIEJSKIEGO 2015-2023 W RAMACH POIiŚ 2014-2020, FUNDUSZY EKOLOGICZNYCH ORAZ RPO 2014-2020

POIiŚ 2014-2020 wpłynął na **odwrócenie trendu spadkowego powierznia obszarów zieleni w miastach**

W gminach, w których realizowano projekty dotyczące zieleni miejskiej w POIiŚ 2014-2020 w latach 2016-2021, **nastąpił znaczący wzrost powierzchni parków zieleńców i terenów zieleni osiedlowej na obszarach miejskich, który wyniósł 8,3%.** W przypadku gmin o podobnych cechach, które nie realizowały tego rodzaju inwestycji w ostatnich latach również nastąpił wzrost, jednak jego dynamika była **kilkukrotnie mniejsza (1,6%).**



WYKRES: UŚREDNIONE ZMIANY POWIERZCHNI PARKÓW, ZIELEŃCÓW I TERENÓW ZIELENI OSIEDLOWEJ NA OBSZARACH MIEJSKICH W STOSUNKU DO ROKU 2016 (2016=100)



Środowisko: poprawa jakości środowiska miejskiego - efekty

- **rekultywacja** 22 obiektów o łącznej powierzchni zrehabilitowanych gruntów 391,4 ha. Ponadto ostatecznemu procesowi **odzysku lub ostatecznemu procesowi unieszkodliwiania** poddano 48,4 tys. ton niewłaściwie składowanych lub magazynowanych odpadów uzyskując 65,9 ha dodatkowej powierzchni biologicznie czynnej. Największa grupa dofinansowanych projektów dotyczyła rekultywacji i remediacji zdegradowanych zbiorników wodnych
- **rozwój obszarów zielonych w miastach**: łączna powierzchnia terenów zieleni objętych działaniami obejmuje 6 483 ha, co odpowiada 13,5% ogólnej powierzchni parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej na obszarach miejskich w roku 2015. **Dodatkowa powierzchnia biologicznie czynna** uzyskana w wyniku realizacji tej grupy projektów **to 708 ha**. Projekty wspierane w działaniu 2.5 POIiŚ 2014-2020 dotyczyły nie tylko tworzenia nowych obszarów zielonych, ale również **rewitalizacji istniejących już zdegradowanych i zaniedbanych obszarów zielonych**
- **odwrócenie trendu spadkowego ogólnej powierzchni obszarów zieleni w miastach**
- **przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom urbanizacyjnym** - w projektach POIiŚ realizowano działania związane z:
 - **regeneracją i wymianą powietrza na obszarach miejskich**
 - **powstrzymaniem fragmentacji przestrzeni miast**, które polegały m.in. na tworzeniu lub odnowieniu połączeń między istniejącymi terenami zieleni, odnawianiu i rozwoju zieleni należącej do strategicznie zaplanowanych sieci obszarów naturalnych, tworzeniu zintegrowanych terenów zieleni wzdłuż cieków wodnych w mieście, jak również tworzeniu nowych parków i łączeniu ich z istniejącymi parkami
 - większość dofinansowanych projektów przyczynia się do **ograniczeniu ryzyka wystąpienia zjawiska miejskiej wyspy ciepła**



Sektor energetyki

Cele szczegółowe

wzrost udziału energii wytwarzanej ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto

zwiększona efektywność energetyczna w przedsiębiorstwach

zwiększona efektywność energetyczna w budownictwie wielorodzinnym mieszkaniowym oraz w budynkach użyteczności publicznej

wprowadzenie pilotażowych sieci inteligentnych

zwiększona sprawność przesyłu energii termicznej

zwiększony udział energii wytwarzanej w wysokosprawnej kogeneracji

wzmocniona infrastruktura bezpieczeństwa energetycznego kraju



Rezultaty

zwiększenie udziału energii produkowanej ze źródeł odnawialnych

zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie zużycia, produkcji i przesyłu

wzrost bezpieczeństwa energetycznego poprzez zabezpieczenie przesyłu i dystrybucji energii oraz zwiększenia bezpieczeństwa gazowego

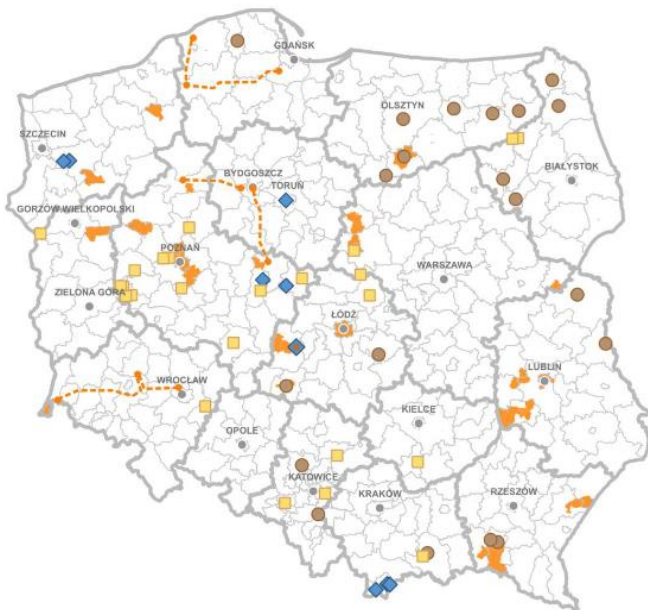
Budżet UE

13,8 mld zł





Sektor energetyki – odnawialne źródła energii



LEGENDA:

Wsparte inwestycje dotyczące wytwarzania energii z odnawialnych źródeł (poddziałanie 1.1.1 POIiŚ 2014-2020):

- instalacje fotowoltaiczne
- ◆ instalacje wykorzystujące energię geotermalną
- instalacje wykorzystujące biomasę
- ◆ instalacja hybrydowa wykorzystująca energię geotermalną i biomasę

Wsparte inwestycje dotyczące budowy oraz przebudowy sieci umożliwiających przyłączenie jednostek wytwarzania energii z OZE (poddziałanie 1.1.2 POIiŚ 2014-2020):

- budowa linii 400 kV wraz z rozbudową oraz modernizacją stacji elektroenergetycznych
- gminy, w których realizowano inwestycje dotyczące budowy lub przebudowy linii 110 kV oraz stacji elektroenergetycznych w celu rozwoju OZE

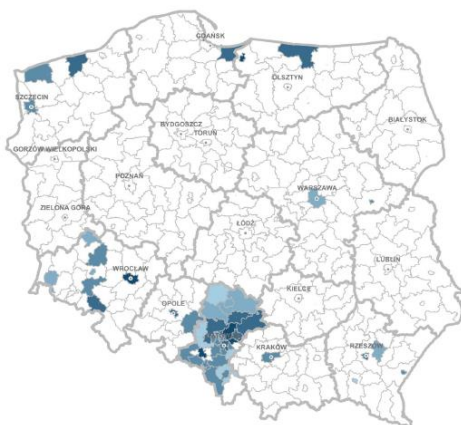
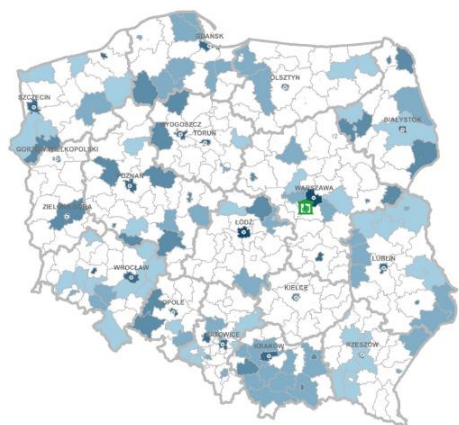
*„Mocną stroną interwencji POIiŚ 2014-2020 w obszarze OZE jest **struktura dofinansowanych projektów, która odpowiada na kluczowe potrzeby oraz deficyty występujące w systemie wsparcia OZE.**”*

istotny wkład w zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii (OZE). Przewidywany wzrost mocy jednostek wytwórczych OZE wyniesie 1,78 GW (w tym elektrycznej o 1,26 GWe i ciepłej o 0,52 GWt), a wzrost produkcji energii z OZE - 3 465 GWh/rok (w tym elektrycznej o 1 466 GWh i ciepłej o 1 999 GWh). Przełoży się to na zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych w ogólnej produkcji energii elektrycznej o około 0,9 p.p. i ciepłej o 0,6 p.p., natomiast w samym ciepłownictwie systemowym dofinansowane projekty mają potencjał wygenerowania wzrostu udziału OZE o 2,5 p.p. Ponadto wybudowanych zostanie 1059 km sieci 400 kV oraz 185 km sieci 110 kV oraz rozbudowanych 32 stacje elektroenergetyczne, dzięki czemu zdolność przyłączenia OZE do sieci elektroenergetycznej wzrośnie o blisko 4,6 GW, co odpowiada 26% całkowitej mocy zainstalowanej elektrycznej w OZE na koniec 2021 roku. Dofinansowana infrastruktura przesyłowa służyć będzie m.in. wyprowadzeniu mocy z planowanych morskich farm wiatrowych (3,8 GW w perspektywie do roku 2030).

wpływ na poprawę rentowności i bezpieczeństwa energetycznego przedsiębiorstw, w tym z sektora ciepłownictwa systemowego




Sektor energetyki – efektywność energetyczna w sektorze publicznym i mieszkaniowym



Powierzchnia użytkowa budynków publicznych poddanych termomodernizacji

Powierzchnia użytkowa budynków mieszkalnych wielorodzinnych poddanych termomodernizacji

- poniżej 2 000 m²
- 2 001-5 000 m²
- 5 001-20 000 m²
- 20 001-100 000 m²
- powyżej 100 000 m²

 kompleksowa modernizacja energetyczna wybranych państwowych placówek szkolnictwa artystycznego w Polsce (projekt ogólnopolski)

istotny wpływ na zwiększenie efektywności energetycznej budynków oraz wzrost wykorzystanie OZE w sektorze publicznym i mieszkaniowym

modernizacja 1 851 budynków o łącznej powierzchni użytkowej 3,95 mln m², a także modernizacja co najmniej 288 źródeł ciepła

poprawa efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej, w szczególności budynków placówek szkolnictwa artystycznego, szkolnictwa wyższego oraz krajowych i wojewódzkich struktur policji.

wielorodzinne budynki mieszkalne – istotny wpływ punktowy – na poziomie kilku mniejszych i średniej wielkości ośrodków miejskich, głównie na Śląsku

wdrożenie systemu doradztwa w ramach poddziałania 1.3.3 – bardzo istotny czynnik wpływający na użyteczność, ale również trwałość i oddziaływanie interwencji



Sektor energetyki – inteligentne sieci elektroenergetyczne



LEGENDA:

Przybliżony* zasięg oddziaływania projektów dotyczących budowy inteligentnych sieci elektroenergetycznych (poddziałanie 1.4.1 POIiS 2014-2020):

powiaty, na obszarze których realizowano działania inwestycyjne w dofinansowanych projektach

istotny wpływ na rozwój inteligentnych funkcjonalności w elektroenergetycznych sieciach dystrybucyjnych (*smart grid*).

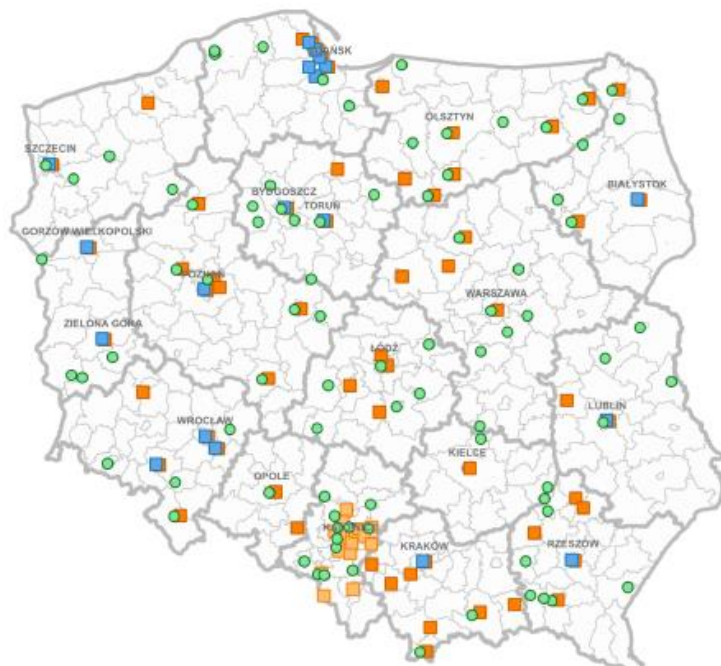
modernizacja 581 stacji elektroenergetycznych oraz odcinków sieci dystrybucyjnych. Zasięg oddziaływania projektów szacowany jest na 3,53 mln odbiorców energii, co odpowiada 20% całkowitej liczby odbiorców energii na rynku detalicznym w 2021 r.

Wsparte inwestycje mają wpływ na bardziej efektywne i bezpieczniejsze zarządzanie siecią średniego i niskiego napięcia. Umożliwiają bieżące dostosowywanie funkcjonowania sieci w reakcji na występujące w niej zmiany, wynikające m.in. z pracy rozproszonych źródeł OZE produkujących energię w sposób zmienny w czasie. W części projektów zastosowano magazyny energii współpracujące ze źródłami OZE.

dzięki modernizacji infrastruktury oraz wdrożeniu funkcjonalności smart nastąpi także ograniczenie strat sieciowych o ok. 12,5 GWh/rok, co odpowiada ok. 0,1% ogółu strat energii na sieci w 2021 roku. Projekty wpłyną też na poprawę bezpieczeństwa dostaw energii i pewności zasilania dzięki zwiększeniu elastyczności sieci i możliwości jej rekonfiguracji, a także umożliwieniu wcześniejszego wykrycia i usunięcia awarii oraz zmniejszenia częstotliwości ich występowania.



Sektor energetyki – sieci ciepłownicze



LEGENDA:

Lokalizacja działań inwestycyjnych dotyczących budowy i modernizacji sieci ciepłowniczych:

- efektywna dystrybucja ciepła i chłodu (działanie 1.5 POIiŚ 2014-2020)
- sieci ciepłownicze i chłodnicze dla źródeł wysokosprawnej kogeneracji (poddz. 1.6.2 POIiŚ 2014-2020)
- efektywna dystrybucja ciepła i chłodu w województwie śląskim (poddz. 1.7.2 POIiŚ 2014-2020)

Lokalizacja działań inwestycyjnych dotyczących budowy i modernizacji źródeł ciepła:

- budowa i modernizacja ciepłowni i elektrociepłowni zasilających sieci ciepłownicze (OZE, kogeneracja) (poddziałania 1.1.1, 1.6.1, 1.7.3 oraz działanie 1.2 POIiŚ 2014-2020)

istotny wpływ modernizacją i rozbudową sieci ciepłowniczych.

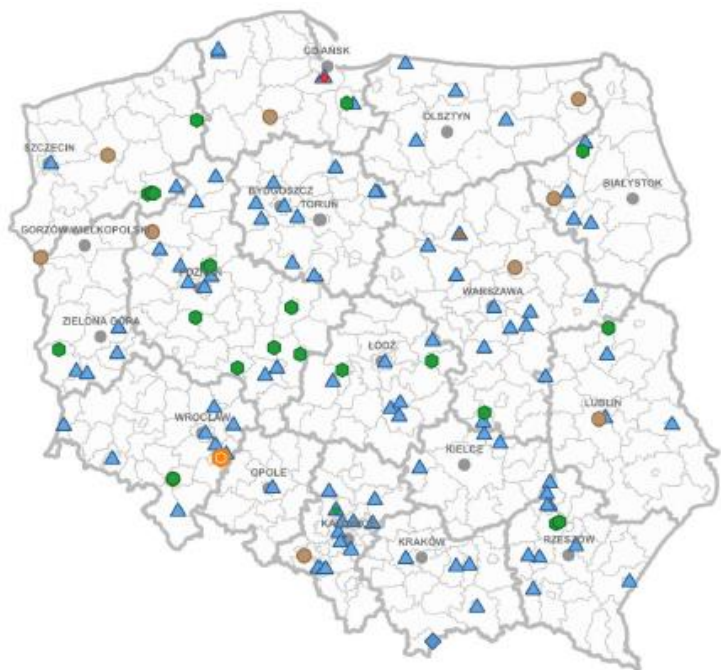
efekty dofinansowanych projektów obejmują modernizację 617 km oraz budowę 558 km sieci ciepłowniczej (odpowiednio 2,6% oraz 2,3% długości sieci z 2016 roku), a także instalację 4,5 tys. indywidualnych węzłów cieplnych.

W konsekwencji nastąpi zmniejszenie strat ciepła na przesyłach oraz przyłączenie nowych odbiorców (a tym samym likwidacja indywidualnych źródeł ciepła), co przekłada się na zmniejszenie zużycia energii pierwotnej o ok. 3 mln GJ/rok, zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o ok. 337 tys. ton CO₂ eq/rok oraz spadek emisji pyłów o ok. 390 Mg/rok (0,1% emisji pyłów z 2016 r.).

wkład POIiŚ 2014-2020 może mieć istotne znaczenie dla poprawy jakości powietrza w skali lokalnej.



Sektor energetyki – wysokosprawna kogeneracja



LEGENDA:

Jednostki kogeneracyjne dofinansowane w poddziałaniach 1.6.1 i 1.7.3 POIiŚ 2014-2020:

- biogazownie
- ▲ instalacje kogeneracyjne zasilane gazem ziemnym
- instalacje kogeneracyjne wykorzystujące biomasę
- instalacje kogeneracyjne zasilane wodorem
- ▲ instalacja kogeneracyjna hybrydowa zasilana gazem i biomasą
- ▲ instalacja kogeneracyjna hybrydowa zasilana gazem i biogazem
- ▲ instalacja kogeneracyjna hybrydowa zasilana gazem współpracująca z gazowymi pompami ciepła

„Wiele dofinansowanych projektów można uznać za **wzorzec oraz dobrą praktykę**, w szczególności w zakresie kogeneracji z OZE. Na uwagę i szerszą promocję zasługują **w szczególności rozwiązania, które umożliwiają magazynowanie energii, sterowanie ilością energii produkowanej z OZE oraz rozwiązania hybrydowe**, zakładające łączenie różnych technologii produkcji energii elektrycznej i ciepłej.”

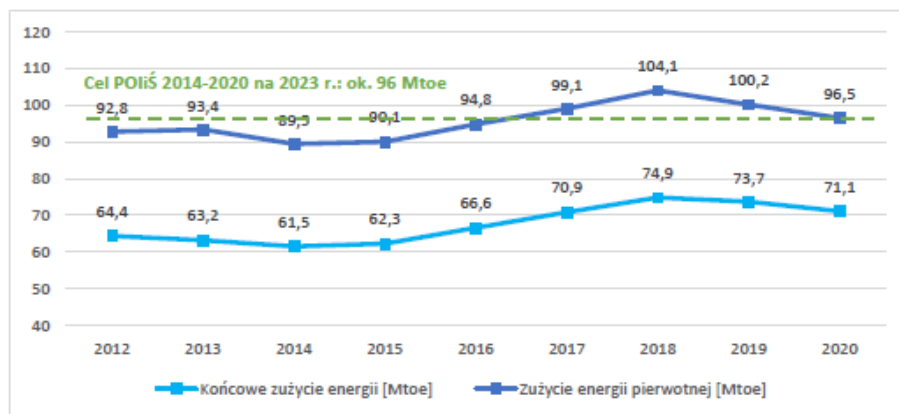
Istotny wpływ na zwiększenie produkcji energii elektrycznej i ciepłej w wysokosprawnej kogeneracji. Środki POIiŚ były kluczowym źródłem finansowania jednostek wytwórczych energii w wysokosprawnej kogeneracji.

Dofinansowano ponad 130 instalacji kogeneracyjnych o łącznej mocy zainstalowanej 875 MW (w tym ciepłej 491 MWt i elektrycznej o 384 MWe). Po uruchomieniu wszystkich instalacji można spodziewać się wzrostu udziału energii elektrycznej produkowanej w skojarzeniu (wskaźnik rezultatu strategicznego) o około 1,7 punktu procentowego oraz wzrostu udziału ciepła z kogeneracji w produkcji ciepła ogółem o około 2,2 punkty procentowe.

Dofinansowane przedsięwzięcia umożliwiły modernizację źródeł ciepła w 85 systemach ciepłowniczych, z których około 60 uzyska lub utrzyma status systemu efektywnego energetycznie. Przy udziale POIiŚ 2014-2020 zmodernizowano więc źródła ciepła w kierunku kogeneracji lub OZE w około 34% koncesjonowanych systemów ciepłowniczych funkcjonujących w Polsce. Po zakończeniu i uruchomieniu wszystkich dofinansowanych instalacji, liczba systemów ciepłowniczych spełniających kryterium systemu efektywnego energetycznie może wzrosnąć z 17% w roku 2020 do ponad 41% (przyrost o 24 p.p.) do 2024 roku.



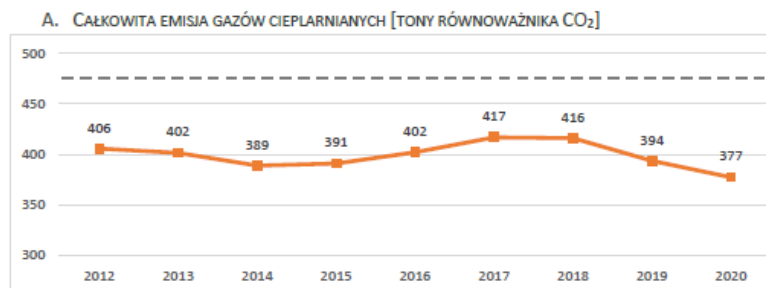
Sektor energetyki – zmniejszenie zużycia energii pierwotnej i końcowej oraz emisji gazów cieplarnianych



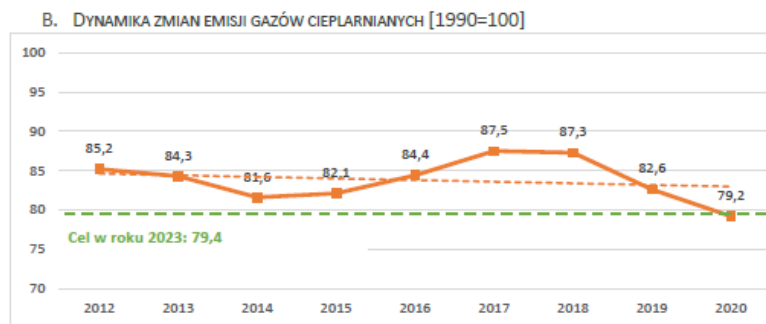
Wpływ na zmniejszenie zużycia energii pierwotnej – o 0,36 Mtoe, tj. 0,4% całkowitego zużycia energii pierwotnej w 2012 r. (oraz 2,6% zakładanego zgodnie z dyrektywą 2012/27/UE ograniczenia zużycia energii pierwotnej w latach 2010-2020).

Zmniejszenie zużycia energii i końcowej o 0,11 Mtoe, tj. 0,2% całkowitego zużycia energii końcowej w 2012 r.

Efekty te przełożą się także na redukcję emisji gazów cieplarnianych (wskaźnik rezultatu strategicznego) o 4 mln ton CO₂ eq/rok, co odpowiada ok. 1% emisji w roku bazowym 1990.



Skalę wpływu POIiŚ 2014-2020 należy ocenić jako istotną, jednak uzupełniającą, adekwatnie do skali zaangażowanych środków finansowych.



POIiŚ 2014-2020 jest niewątpliwie jednym z elementów równoważących tendencje wzrostowe zużycia energii pierwotnej i końcowej, wpływając jednocześnie na redukcję emisji gazów cieplarnianych.



Sektor energetyki

Środki POIiŚ 2014-2020 były impulsem do podejmowania bardziej ambitnych działań w obszarze szeroko rozumianej transformacji energetycznej. Wśród dofinansowanych przedsięwzięć wiele można uznać za dobrą praktykę i wzorzec na kolejną perspektywę finansową, interwencja POIiŚ 2014-2020 przyczyni się niewątpliwie do propagowania nowatorskich rozwiązań w obszarze transformacji energetycznej.

W perspektywie finansowej 2014-2020 środki POIiŚ były istotnym źródłem finansowania budowy nowych jednostek wytwórczych OZE i jednocześnie kluczowym źródłem finansowania przedsięwzięć wspomagających dystrybucję energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych

Efekty planowane do osiągnięcia w ramach POIiŚ 2014-2020 odpowiadają za 18,9% wzrostu produkcji energii elektrycznej z OZE, obserwowanego w latach 2015-2021, z czego 4,9% przypada na małe, średnie i duże instalacje OZE wsparte w poddziałaniach 1.1.1 i 1.6.1, natomiast 14,0% na mikroinstalacje prosumenckie, wsparte ze środków POIiŚ 2014-2020 w Programie Mój Prąd.

Inwestycje wsparte w POIiŚ będą miały około **8-procentowy wkład w budowę nowych mocy wytwórczych niezbędnych do realizacji celu dotyczącego udziału OZE w polskim ciepłownictwie, wyznaczonego w PEP 2040 na 2030 r. i jednocześnie 16-procentowy wkład w realizację oczekiwanego postępu w tym zakresie w latach 2017-2023.**

Zbiór przedsięwzięć dofinansowanych w POIiŚ 2014-2020 stanowi bazę przykładów udanych wdrożeń, która może być wykorzystana do szerokiej popularyzacji transformacji sektora ciepłowniczego oraz przedsiębiorstw w kierunku OZE, stanowiąc panaceum na jeden z dwóch kluczowych czynników ograniczających, jakim jest **deficyt wiedzy na temat efektywnych rozwiązań technologicznych związanych z zastosowaniem OZE**, który występuje na poziomie przedsiębiorstw ciepłowniczych.



Sektor energetyki – gaz ziemny



istotny wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa energetycznego i stabilności dostaw gazu ziemnego

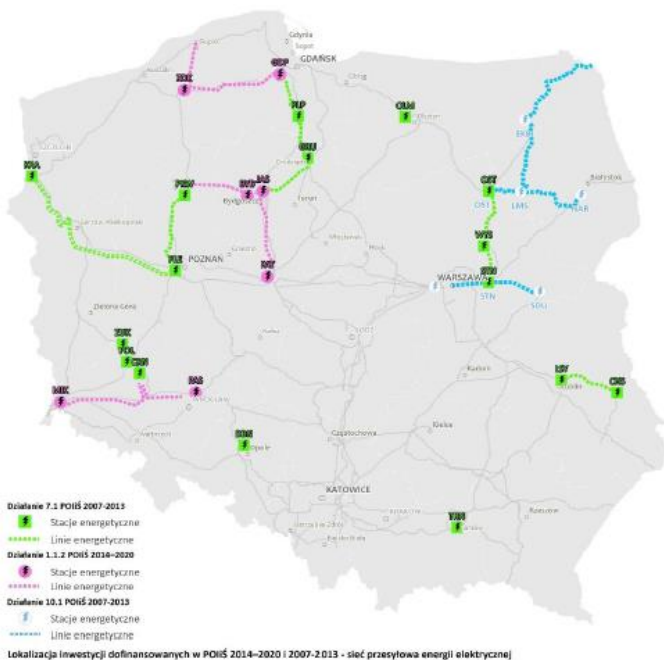
80% na infrastrukturę przesyłową, 8% na infrastrukturę dystrybucyjną i 12% na rozbudowę terminala LNG. Efekty rzeczowe wspartych projektów obejmują budowę 1 077 km gazociągów przesyłowych, 1 tłoczni gazu, 737 km gazociągów dystrybucyjnych oraz zwiększenie zdolności regazyfikacyjnych terminalu LNG o 2,5 mld m³/rok

POIiŚ 2014-2020 ma wpływ na kluczowe zmiany w zakresie infrastruktury przesyłowej oraz terminalowej. Gazociągi wsparte w POIiŚ 2014-2020 odpowiadają za blisko 50% przyrostu długości gazociągów przesyłowych, jaki odnotowano w latach 2015-2021. W zakresie infrastruktury dystrybucyjnej gazu ziemnego wsparcie POIiŚ 2014-2020 miało charakter uzupełniający. Dofinansowano wybrane inwestycje systemowe (gazociągi wysokiego ciśnienia) i rozwojowe (m.in. gazyfikacja 17 gmin niezgazyfikowanych). Długość gazociągów dystrybucyjnych, objętych wsparciem POIiŚ 2014-2020 odpowiada 2,5% całkowitej długości budowanych w latach 2016-2021 gazociągów dystrybucyjnych.

Projekty mają także istotny wpływ na unowocześnienie sieci przesyłowej, w tym wzrost udziału gazociągów o ciśnieniu MOP=8,4 MPa. Dzięki wdrożeniu inteligentnych funkcjonalności możliwy jest m.in. stały monitoring pracy sieci gazowej, co zwiększa jej bezpieczeństwo i skraca czas reakcji na awarie, a także zwiększa elastyczność i trwałość infrastruktury. Wybudowana infrastruktura jest także gotowa na przyjęcie innych paliw gazowych niż standardowe.



Sektor energetyki – energia elektryczna



Uwzględniając także efekty projektów dofinansowanych w I osi priorytetowej można mówić o **bardzo znaczącym wpływie Programu na rozwój systemu przesyłowego.**

Linie przesyłowe wsparte w POIiŚ 2014-2020 (łącznie 2 378 km torów prądowych linii 400 kV) odpowiadają przyrostowi sieci 400 kV o 40% wobec stanu z 2015 r. oraz 57% całkowitej długości nowych linii przesyłowych o napięciu 400 kV, planowanych do budy w latach 2016-2025 r. Wsparto także rozbudowę 23 stacji NN ze 110 obecnie funkcjonujących.

Skala efektów interwencji w sektorze dystrybucji energii elektrycznej będzie znacznie mniejsza, adekwatnie do skali zaangażowanych środków finansowych. Widoczny jest wkład Programu w rozwój infrastruktury dystrybucyjnej WN - łączna długość wspartych w POIiŚ 2014-2020 nowobudowanych linii 110 kV (235 km) odpowiada 34% długości nowobudowanych linii 110 kV w latach 2016-2021.

Dofinansowano kluczowe, krytyczne dla bezpieczeństwa energetycznego inwestycje, w tym związane z wyprowadzeniem mocy ze źródeł wytwórczych (w tym planowanych morskich farm wiatrowych) oraz ze wzmocnieniem wymiany transgranicznej z Niemcami i Litwą.

Efekty dofinansowanych projektów obejmują m.in. **likwidację „wąskich gardeł” w przesyśle energii elektrycznej** i poprawę warunków ruchowych pracy sieci. **Bardzo istotne znaczenie mają także wdrożone inteligentne funkcjonalności,** które pomagają optymalizować pracę systemu elektroenergetycznego w taki sposób, aby był bezpieczny i stabilny, przy jednoczesnym ograniczeniu strat energii. *Smart grid* pozwala na bardziej efektywne wykorzystanie dostępnych w danym momencie zasobów, skrócenie czasu trwania oraz zmniejszenie częstotliwości przerw dostaw energii elektrycznej oraz przygotowanie systemu elektroenergetycznego na nadchodzące przemiany, wywołane zmianą struktury wytwarzania energii elektrycznej.



Sektor energetyki – rekomendacje na kolejne lata

wsparcie w szczególności jednostek do produkcji energii cieplnej z OZE, jak również kontynuacja wsparcia na rzecz dostosowania sieci elektroenergetycznych do przyłączenia i dystrybucji energii z OZE

kontynuacja wsparcia dla wysokosprawnej kogeneracji, w szczególności instalacji produkujących energię z biogazu.

kontynuacja wsparcia dla termomodernizacji budynków, w tym dla budynków mieszkalnych w postaci instrumentu finansowego

istnieje potrzeba dalszego wsparcia dla modernizacji i rozbudowy sieci ciepłowniczych w kolejnej perspektywie finansowej UE, z uwzględnieniem nowych wyzwań (inteligentne zarządzanie sieciami, magazynowanie ciepła, *power to heat*, sieci niskotemperaturowe)

szacuje się, że nakłady inwestycyjne sektora dystrybucji energii elektrycznej, niezbędne do przeprowadzenia procesu „zielonej” transformacji zgodnie z polityką energetyczno-klimatyczną UE, w perspektywie 2030 r. wyniosą co najmniej 100 mld PLN. Znaczenie oraz ścisłe powiązanie inwestycji w inteligentne sieci energetyczne z rozwojem energetyki opartej o OZE uzasadnia kontynuację wsparcia tego obszaru w FENIKS 2021-2027.

kontynuacja wsparcia rozwoju Krajowego Systemu Przesyłowego oraz systemu dystrybucji gazu ziemnego, w celu dalszego wzmocnienia poziomu dywersyfikacji, stabilności i bezpieczeństwa energetycznego, w tym umożliwienia zastępowania kopalnych paliw stałych oraz dostosowania infrastruktury do akceptacji gazów odnawialnych i niskoemisyjnych

kontynuacja wsparcia rozwoju elektroenergetycznej infrastruktury sieciowej, w celu dostosowania jej do wyzwań wynikających wdrażania Europejskiego Zielonego Ładu, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa i ciągłości dostaw oraz zwiększania sprawności KSE



Sektor transportu

Cele szczegółowe

- Lepszy stan połączeń drogowych w sieci TEN-T w Polsce
- Zwiększona dostępność transportowa ośrodków miejskich w TEN-T oraz odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego
- Lepszy stan połączeń kolejowych pomiędzy głównymi miastami Polski
- Większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego



Rezultaty

- Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi polskimi miastami dzięki poprawie stanu infrastruktury drogowej TEN-T w Polsce
- Poprawa stanu infrastruktury drogowej wpływającej na dostępność transportową miast oraz zmniejszenie natężenia ruchu drogowego (tranzytowego) w miastach, które wpłynie korzystnie na stan bezpieczeństwa na drogach
- Poprawa stanu połączeń kolejowych, która wpłynie na skrócenie czasu przejazdu koleją pomiędzy największymi miastami
- Wzrost liczby przewozów pasażerskich w miastach publicznym transportem zbiorowym

Budżet UE

87,04 mld zł





Sektor transportu – transport drogowy

W ramach przeprowadzonego badania ewaluacyjnego sformułowano następujące kluczowe wnioski dotyczące skuteczności działań podjętych w ramach III i IV osi POIiŚ 2014-2020:

- Realizacja inwestycji drogowych **znacząco skraca czas podróży w relacjach regionalnych i międzyregionalnych**, natomiast skracanie czasu jazdy w obrębie aglomeracji jest mniej odczuwalne, choć to wynika również ze specyfiki takich podróży, które są znacznie krótsze niż w układzie regionalnym czy międzyregionalnym.
- **Inwestycje poprawiają płynność ruchu drogowego**, ale długofalowo mogą prowadzić do nasilenia zjawiska kongestii.
- Nowe drogi wspierają **aktywizację społeczną i gospodarczą** terenów wokół nich, a odpowiednie rozlokowanie węzłów ma kluczowe znaczenie w tej kwestii.
- Budowa obwodnic i dróg wyprowadzających ruch tranzytowy z centrów miast **pozytywnie wpływa na komfort życia i bezpieczeństwo**. Kontynuacja tych działań to jedno z największych wyzwań inwestycyjnych na kolejne lata.



Sektor transportu – transport drogowy

Wybrane efekty z badania ewaluacyjnego:

Czasy przejazdów:

- Odpowiednie inwestycje w infrastrukturę transportową przynoszą korzyści, **skracając czas podróży i poprawiając mobilność**. Mniejsze różnice odnotowuje się w zakresie czasu przejazdu w obrębie aglomeracji, co wynika z faktu, że podróże w aglomeracjach są krótkie ze swojej natury, w związku z czym skrócenie czasu jazdy przeważnie jest mniej odczuwalne
- Analiza czasów przejazdów, oparta na danych pomiarowych i obserwacjach terenowych, dostarcza konkretne dowody na **pozytywny wpływ inwestycji transportowych na skrócenie czasu podróży** na poziomie miasta, regionu i kraju

Bezpieczeństwo ruchu drogowego:

- Zmniejszenie liczby poważnych wypadków oraz ich śmiertelności: statystyki policyjne oraz badania, prowadzone przez niezależne instytucje (np. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) jednoznacznie wskazują, że począwszy od 2014 roku, liczba takich wypadków oraz **liczba ofiar wypadków systematycznie spada** – jak podaje Komenda Główna Policji, w roku 2014 doszło do niemal 35 000 wypadków, a w roku 2020 liczba ta wynosiła zaledwie 23 540.

Mobilność mieszkańców:

- Istnieją aspekty pozytywne i negatywne, jednak **projekty realizowane ze środków unijnych odgrywają kluczową rolę w zmianie preferowanych środków transportu**. Również rozwój transportu publicznego, tworzenie stref pieszych i rowerowych oraz inteligentne systemy zarządzania ruchem przyczyniają się do zrównoważonej mobilności i poprawy jakości życia mieszkańców.
- Wzrost skłonności do podróżowania transportem drogowym: Respondenci oceniali swoją skłonność do podróżowania transportem drogowym na wyższym poziomie w porównaniu z rokiem 2014.

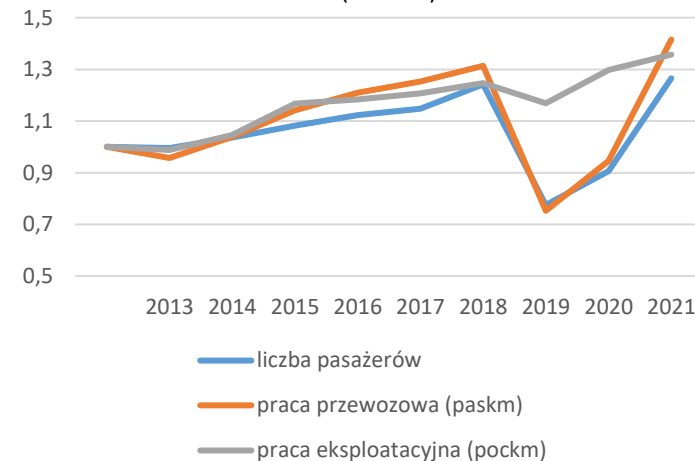


Sektor transportu – transport kolejowy

Najważniejsze wnioski z badania ewaluacyjnego V osi priorytetowej POIiS 2014-2020:

- Stwierdzono, że projekty V osi POIiS 2014-2020 w ograniczonym stopniu przyczyniły się do wzmocnienia konkurencyjności transportu kolejowego. Poprawiła się kolejowa dostępność transportowa kraju i skrócił się czas przejazdu między 18 miastami wojewódzkimi, jednak nie osiągnięto dla nich wartości założonych w programie.
- Osiągnięto wartości docelowe dla wskaźników pracy przewozowej, do czego przyczyniły się wahania postpandemiczne, wybuch wojny w Ukrainie i kryzys inflacyjny, które przez wzrost cen paliw sprzyjały rezygnacji z transportu samochodowego.
- Punktualność pociągów pasażerskich i towarowych pogorszyła się względem stanu przed rozpoczęciem interwencji – kolej nie jest w stanie konkurować czasowo z transportem drogowym i wciąż uchodzi za zawodny środek transportu.
- W kontekście transportu intermodalnego podkreśla się, że projekty V osi POIiS 2014-2020 przyczyniły się do jego rozwoju w zakresie poprawy dostępności kolejowej do portów morskich i ogólnej poprawie parametrów infrastruktury. Zmiana nie miała jednak charakteru systemowego – ogólnie warunki do prowadzenia ruchu pociągów towarowych oceniane są źle, a realizowane inwestycje kolejowe jeszcze je pogarszają.
- Na skutek realizacji projektów w ramach V osi POIiS 2014-2020 poprawiło się bezpieczeństwo ruchu kolejowego, przy czym w największym stopniu te obejmujące budowę Lokalnych Centrów Sterowania, modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym, montaż zabezpieczeń i systemów ostrzegania na przejazdach kolejowo-drogowych, modernizację niestrzeżonych przejść przez tory lub kładek, likwidację lub zabezpieczenie nielegalnych przejść.

Liczba pasażerów, praca przewozowa i eksploatacyjna w kolejowym transporcie pasażerskim w latach 2013-2022 (2013=1)



Wskaźnik punktualności pociągów pasażerskich i towarowych na przybyciu w latach 2013-2022



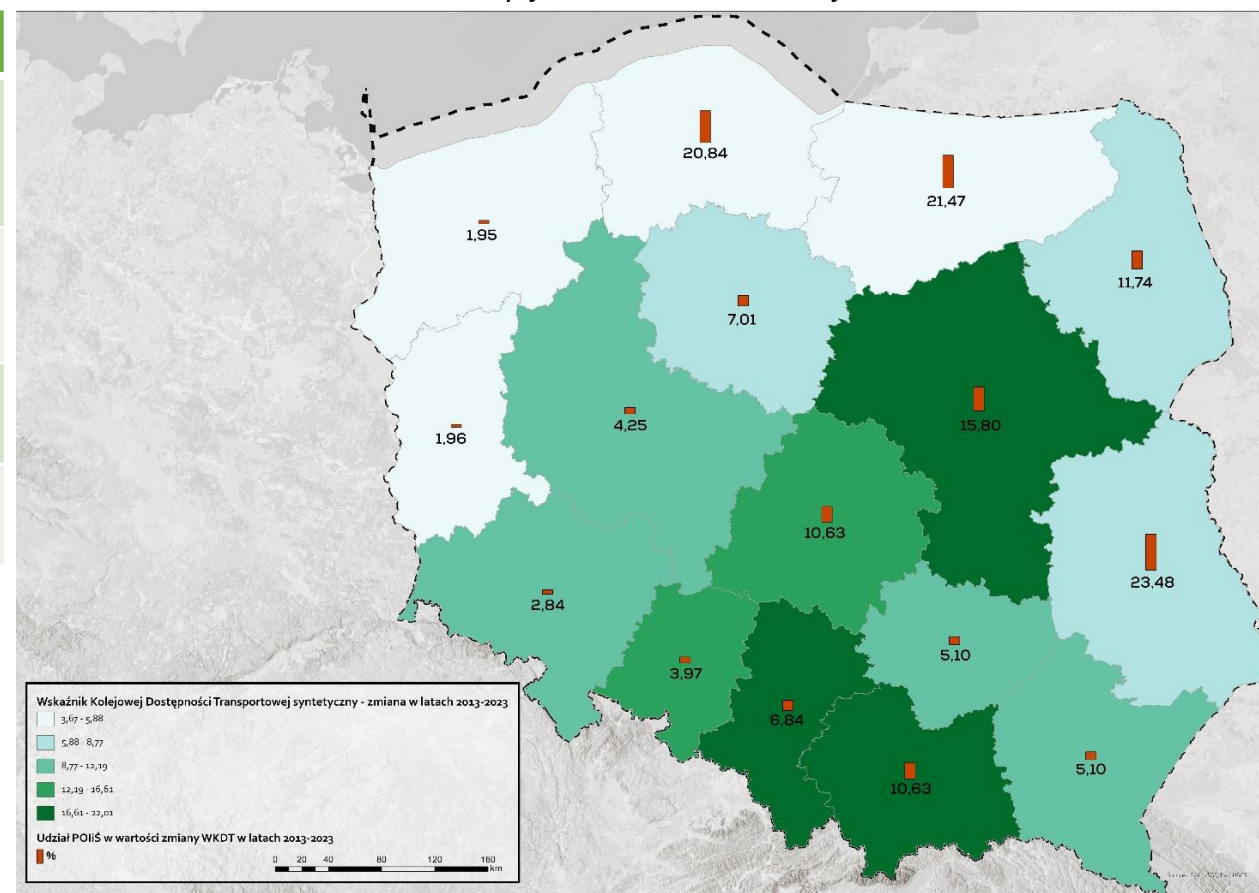


Sektor transportu – transport kolejowy

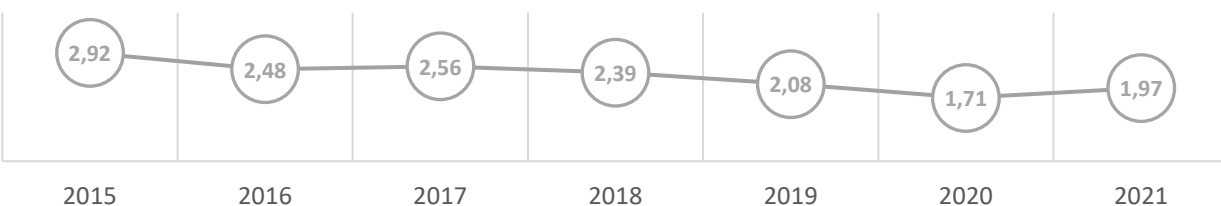
Wartości wskaźników rezultatu i wkład POIiŚ 2014-2020

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Wartość osiągnięta (rok)	Wkład POIiŚ 2014-2020 (udział)
Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski	30,17	45,25	36,79 (2020) 43,99 (szac. na 2023)	11% – wzrost względem wartości bez POIiŚ 4,38 (32% zmiany)
Skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi (godz.)	5,5	3,7	4,6 (2023)	1,0 (97% zmiany)
Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim (mln paskm)	16 293	20 026	23 768 (2022)	220 (3% zmiany)
Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym (mln tkm)	50 881	63 100	62 499 (2022)	249 (2% zmiany)

Zmiana WKDT II syntetycznego w latach 2013-2023 i szacowany udział inwestycji POIiŚ 2014-2020 w tej zmianie



Wartość miernika wypadków w latach 2015-2021





Sektor transportu – transport kolejowy

Wybrane efekty z badania ewaluacyjnego:

Korzyści środowiskowe:

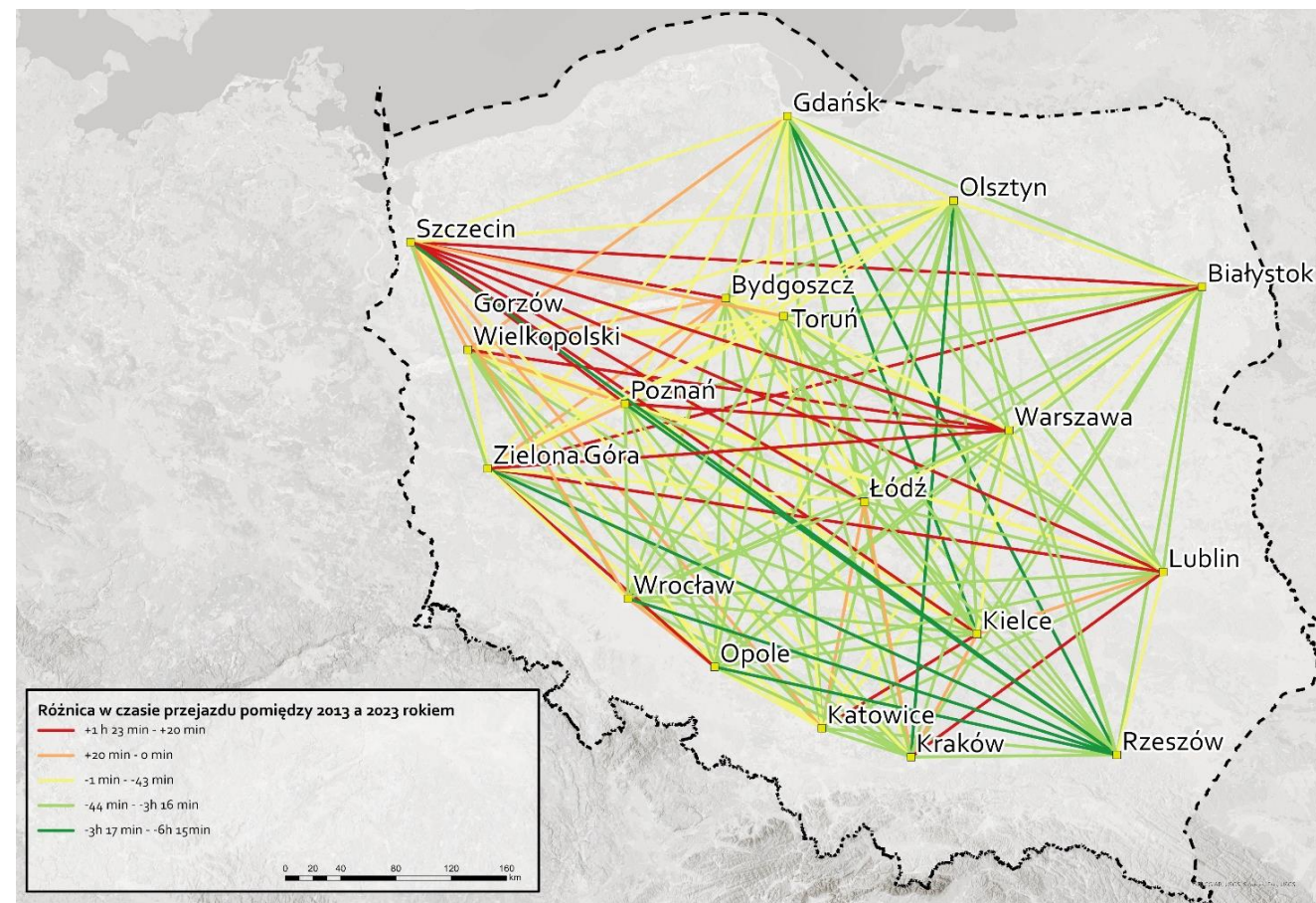
- Już w 2023 roku, mimo braku realizacji i fazowania niektórych projektów, osiągnięto dodatni efekt netto w postaci zmonetyzowanych korzyści środowiskowych wynikających z przeniesienia ruchu z dróg na kolej. Pozostałe efekty określa się jako marginalne, a efekt w zakresie hałasu kolejowego nie może jeszcze być poddawany ocenie.

Dostępność i konkurencyjność kolei:

- Pozytywnie należy też ocenić inwestycje zwiększające dostępność infrastruktury i taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych, których właściwa realizacja może przyczynić się do zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego (także przez osoby o ograniczonej mobilności, np. podróżujące z bagażem).
- Do inwestycji sprzyjających konkurencyjności kolei należy zaliczyć: usuwanie tzw. wąskich gardła na sieci kolejowej oraz separację ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego.

Czasy przejazdu:

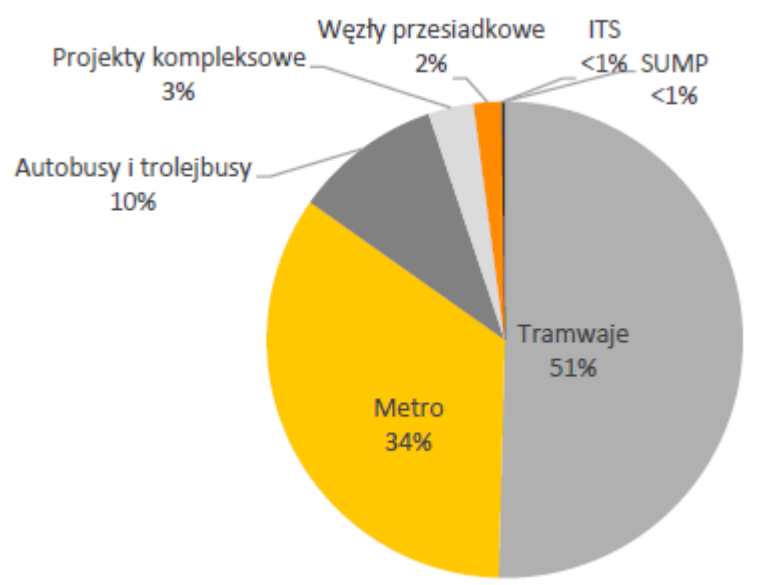
Różnica w czasie przejazdu koleją pomiędzy 2013 a 2023 rokiem



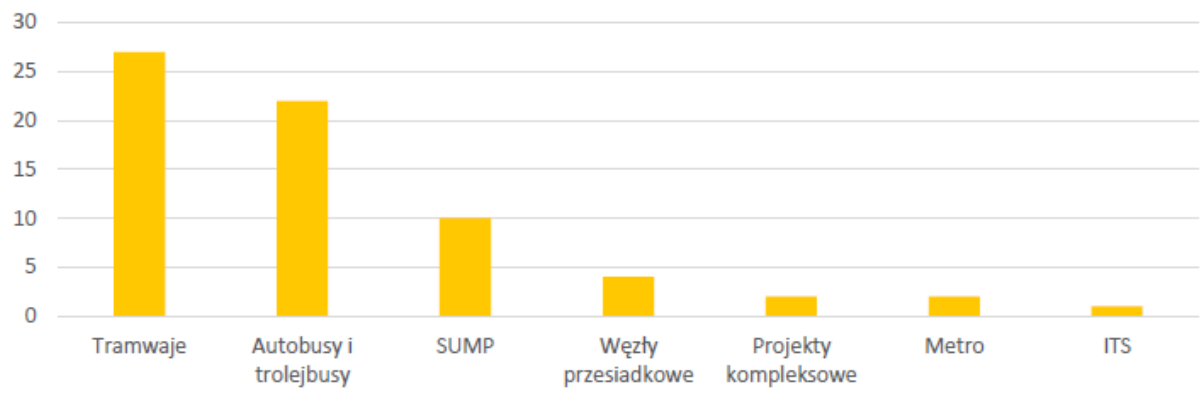


Sektor transportu – transport miejski

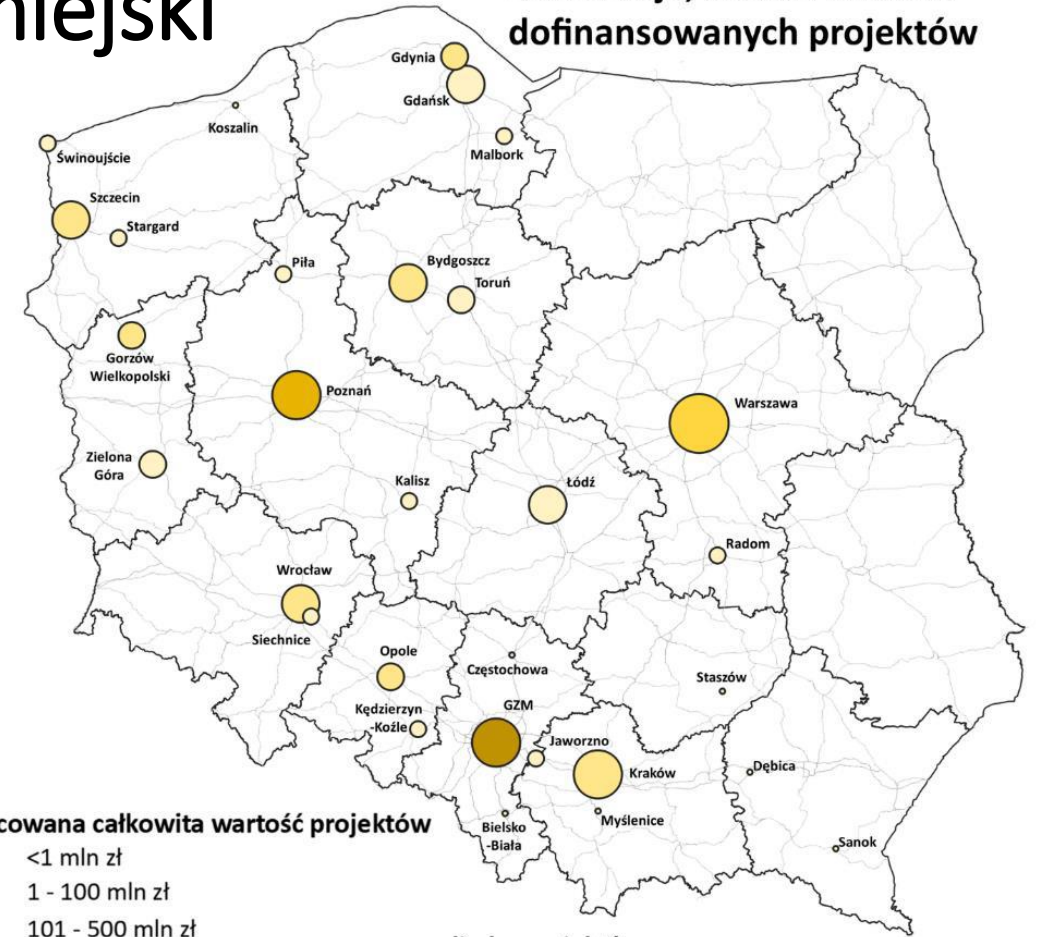
Lokalizacja, liczba i wartość dofinansowanych projektów



Rysunek: Procentowy udział wartości ogółem projektów w podziale na ich typy:



Rysunek: Liczba projektów POIiŚ w podziale na ich typy



Szacowana całkowita wartość projektów

- <1 mln zł
- 1 - 100 mln zł
- 101 - 500 mln zł
- 501 mln - 1 mld zł
- 1,1 - 5 mld zł
- 5,1 - 8,5 mld zł

liczba projektów

- 1 - 2
- 3 - 4
- 5 - 6
- 7 - 8
- 9 - 10



Sektor transportu – projekty transportu miejskiego

Projekty tramwajowe

- budowa i modernizacja torowisk, sieci trakcyjnej, przystanków i pętli, zaplecza techniczne,
- uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu drogowym, poprzez budowę wydzielonych torowisk, wspólnych tras tramwajowo-autobusowych
- zakup nowego taboru tramwajowego: nowoczesne, w pełni niskopodłogowe, energooszczędne pojazdy wyposażone w nowoczesny system informacji pasażerskiej, monitoring i klimatyzację

Metro

- zbudowano cztery odcinki sieci – z Dworca Wileńskiego na Targówek, a następnie z Targówka na Bródno po wschodniej stronie miasta. Z kolei z zachodniej strony wybudowano odcinek od Ronda Daszyńskiego na zachodnią część Woli (stacja Księcia Janusza), a następnie przedłużono o dwie stacje na Bemowo.
- każda z nowych stacji jest przystosowana do osób o ograniczonej mobilności poprzez budowę wind i schodów ruchomych
- Projekty objęły też zakup nowego taboru, dzięki czemu wycofane zostaną najbardziej wysłużone i energochłonne składy metra

Projekty autobusowe i trolejbusowe

- zakup pojazdów niskopodłogowych, niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą ładującą
- ma przyczynić się do spadku emisji zanieczyszczeń powietrza

Zintegrowane węzły przesiadkowe

- cel: ułatwienie przesiadek między różnymi środkami transportu
- obejmują infrastrukturę transportu publicznego, dworcową, pieszo-rowerową, drogową, w tym parkingi P&R oraz montaż niezbędnego wyposażenia

Projekty ITS

- objęły m.in.: systemy informacji pasażerskiej (SIP), systemy zarządzania transportem publicznym, flotą pojazdów, elektroniczny bilet i monitoring wizyjny, systemy sterowania ruchem (SSR), inteligentne (energooszczędne) oświetlenie ulic, preselekcyjne ważenie pojazdów (ochrona dróg przed pojazdami przeciążonymi), system tablic zmiennej treści (wskazywanie tras alternatywnych), stacje pomiaru zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu od środków transportu czy informowania kierowców o zajętości miejsc parkingowych

Projekty opracowania SUMP

- *Plany zrównoważonej mobilności miejskiej* umożliwiają poprawę jakości planowania inwestycji transportowych
- dzięki podejściu międzygałęziowemu pomagają też zwiększyć wykorzystanie zrównoważonych środków transportu jednocześnie wychodząc naprzeciw potrzebom mieszkańców w zakresie mobilności w całym obszarze funkcjonalnym



Sektor transportu – transport miejski

W ramach badania wpływu VI osi POIiŚ 2014-2020 skupiono się na określeniu wpływu na poniższe parametry:

Poprawa **płynności ruchu**:

- Zaobserwowano w miastach globalne wydłużenie czasu podróży zarówno transportem indywidualnym, jak i publicznym. Wybrane inwestycje spowodowały korytarzowo poprawę czasu przejazdu transportem zbiorowym lub indywidualnym. Oszczędność czasu dojazdu przy wykorzystaniu publicznego transportu miejskiego jest wynikiem przede wszystkim realizacji inwestycji w infrastrukturę szynową – tramwajową lub metro. Skrócenie czasu jazdy było również możliwe dzięki systemom ITS i nadaniu priorytetu transportowi publicznemu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.
- W aglomeracjach miejskich rośnie też ruch kolejowy, z czym wiążą się problemy ruchowe na jednopoziomowych skrzyżowaniach drogowo-kolejowych.

Bezpieczeństwo ruchu:

- Wiele czynników przyczyniło się do poprawy parametrów bezpieczeństwa tj.: budowa wydzielonych linii tramwajowych i linii metra (eliminacja punktów kolizji z innymi uczestnikami ruchu), modernizacja linii tramwajowych wraz z instalacją sygnalizacji (zmniejszenie prawdopodobieństwa wykolejenia), budowa węzłów przesiadkowych (mniejszy dystans do pokonania przez pasażerów oraz poprawa oświetlenia ulicznego) oraz zakup nowego taboru (mniejsze zużycie techniczne pojazdów).

Poprawa **integracji transportu miejskiego**:

- W zakresie przebudowanych węzłów stopień integracji uległ poprawie, a w przypadku trwających robót parametr uległ niewielkim zmianom. W efekcie realizacji projektów POIiŚ 2014-2020 ocena węzłów przesiadkowych uległa znacznej poprawie.
- Priorytetem przy realizacji kolejnych inwestycji węzłowych powinno być bardziej optymalne planowanie od strony funkcjonalnej.
- W obszarach funkcjonalnych kluczowa jest integracja kolei z komunikacją miejską.



Sektor transportu – transport miejski

Poprawa wykorzystania transportu miejskiego:

- Pomimo że liczba pasażerów w komunikacji miejskiej w przeliczeniu na mieszkańca spadła o 13%, to interwencja transportowa UE przyczyniła się w 9 największych miastach wojewódzkich do spadku udziału podróży samochodem, na rzecz wzrostu udziału podróży transportem publicznym i rowerem.
- Interwencja POIiŚ 2014-2020 umożliwia, ale nie bezpośrednio doprowadza do zwiększenia efektywności przewozów. Jest impulsem inwestycyjnym, który można wykorzystać do wzrostu potencjału przewozów (np. powiększenia wielkości lub liczby taboru komunikacji miejskiej albo uruchomienia bardziej pojemnej komunikacji szynowej), jednak dla wzrostu efektywności należy dołożyć do niego wydatki na eksploatację i odpowiednią organizację komunikacji miejskiej.

Inne wybrane efekty z badania ewaluacyjnego:

- Modelowanie ekonometryczne wykazało wyraźny wpływ inwestycji POIiŚ 2014-2020 w mniejszych i większych miastach na poprawę warunków środowiskowych – mogły przyczynić się do spadku wartości wskaźników liczby dni z przekroczeniem PM10 i poziomu NO2 nawet w 30%.
- Analizy przestrzenne wykazały komplementarność działań podejmowanych w ramach POIiŚ 2007-2013 oraz 2014-2020. W wielu miastach działania perspektywy 2007-2013 skupiały się wokół poprawy jakości infrastruktury szynowej w centrach miast, natomiast w latach 2014-2020 akcent przesunął się na dalej położone od centrów dzielnice.
- Projekty POIiŚ 2014-2020 przede wszystkim przyczyniają się do poprawy dostępności transportu szynowego, szczególnie tam, gdzie w zasięgu pieszego dojścia nie było takiego transportu.
- Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz miast ze środków VI osi POIiŚ 2014-2020 odbywała się przede wszystkim w relacjach centrum – dzielnice miast.
- Dostępność dla osób PRM pojazdów i infrastruktury ulegała poprawie, za sprawą wymiany taboru wysokopodłogowego na niskopodłogowy (przede wszystkim tramwajów) oraz przebudowy peronów przystankowych i węzłów przesiadkowych.



Sektor kultury

Cel szczegółowy

lepszą dostępność infrastruktury kultury i dziedzictwa kulturowego oraz wzrost kompetencji kulturowych społeczeństwa jako ważnych elementów konkurencyjności gospodarki



Rezultat

poprawa uczestnictwa społeczeństwa w kulturze skutkująca wzrostem poziomu kompetencji kulturowych oraz postaw kreatywnych, jako ważnych elementów poprawy konkurencyjności gospodarki

Budżet UE

2,1 mld zł





Sektor kultury – zwiększenie dostępu do kultury

Ewaluatorzy uznali, że **projekty** dofinansowane ze środków VIII osi **poprawiają dostępność do infrastruktury instytucji kultury** poprzez **udostępnianie nowych powierzchni** do prowadzenia działalności kulturalnej oraz udostępnienie zwiedzającym obiektów dziedzictwa kulturowego. Tym samym, wpływają również na zwiększenie dostępu do oferty, dzięki:

- **likwidacji barier architektonicznych** i dostosowania oferty do potrzeb i możliwości osób z niepełnosprawnościami;
- remontom, przebudowie, rozbudowie i renowacji obiektów zabytkowych i niezabytkowych w wyniku których **odwiedzającym udostępniane są nowe przestrzenie** (np. pomieszczenia wcześniej niedostępne ze względu na zły stan techniczny);
- **adaptacji obiektów zabytkowych na cele kulturalno-edukacyjne**;
- stworzeniu warunków (infrastrukturalnych i sprzętowych) do rozszerzenia i opracowania w ramach projektów nowej oferty kulturalno-edukacyjnej;
- przeniesieniu części działalności z warunków stacjonarnych do on-line, **tworzenie oferty edukacyjnej online**, np. gotowych do pobrania lekcji, które nauczyciele chętnie wykorzystywali podczas edukacji zdalnej.

Projekt realizowany w Głogowie – zabytkowy budynek Teatru im. Andreea Gryphiusa, który zniszczony został w trakcie wojny został poddany renowacji, dzięki czemu mieszkańcy miasta mogą ponownie korzystać z tego obiektu.

Dzięki rewitalizacji, modernizacji i konserwacji Pałacu Poznańskich w Łodzi Muzeum Miasta Łodzi zyskało powierzchnię, na której powstała wystawa poświęcona historii regionu pn. Ziemia obiecana wczoraj i dziś. Łódź w Europie, Europa w Łodzi.

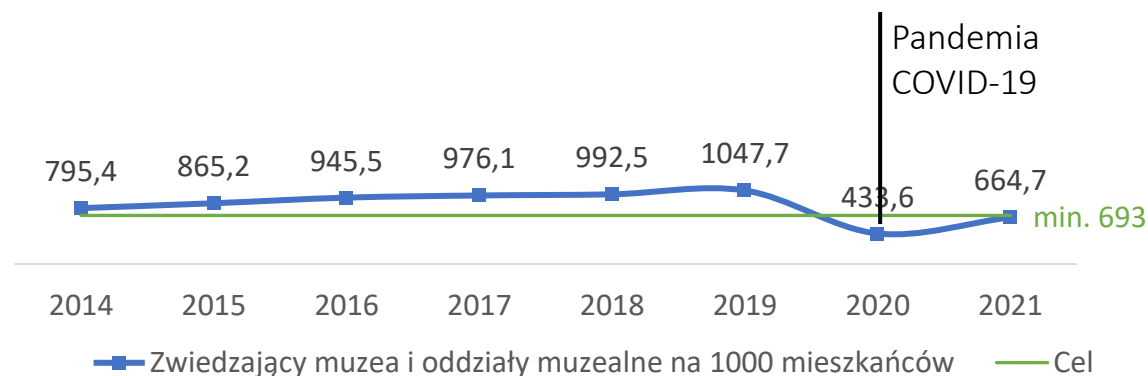
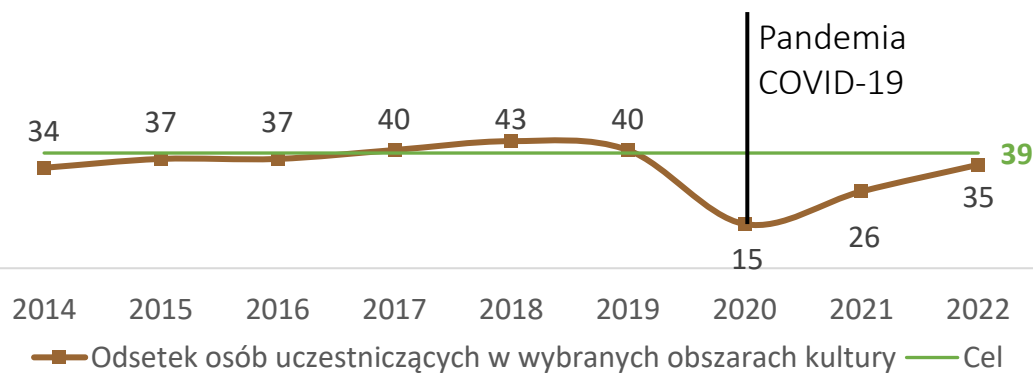
Modernizacja zabytkowego dworca PKP na potrzeby funkcjonowania ETNOCENTRUM Ziemi Krośnieńskiej – w budynku dworca PKP w Krośnie powstało centrum kulturalne, w którym prezentowane jest lokalne dziedzictwo kulturowe.



Sektor kultury – wskaźniki rezultatu strategicznego

Na przestrzeni ostatnich lat obserwowany był w Polsce systematyczny wzrost wskaźników obrazujących poziom uczestnictwa w kulturze. Trend został przerwany pandemią COVID-19, podczas której na terenie kraju wystąpiły długotrwałe ograniczenia w funkcjonowaniu podmiotów sektora kultury. Dane statystyczne wskazują na ponowny trend wzrostowy wskaźników dotyczących udziału w kulturze.

Ewaluatorzy szacują, że znaczenie interwencji będzie szczególnie istotne w przypadku wskaźnika dotyczącego zwiedzających muzea i mniejsze w przypadku wskaźnika dotyczącego odsetka osób uczestniczących w wybranych obszarach kultury.





Sektor kultury - potrzeby na kolejne lata identyfikowane przez ewaluatorów

Potencjalni
beneficjenci

powinni opierać swoje działania w oparciu o przemyślaną strategię rozwoju, uwzględniającą możliwość wystąpienia nieprzewidzianych i nie poddających się kontroli zjawisk

powinni uwzględniać potencjał, jaki zapewnia partycypacja społeczna

Instytucja
Pośrednicząca

kryteria oceny powinny premiować te wnioski o dofinansowanie, w których przygotowanie, a następnie realizację włączona będzie społeczność lokalna (np. organizacje pozarządowe)

przygotowanie działań szkoleniowych dla potencjalnych beneficjentów, zapoznanie ich z dobrymi praktykami z perspektywy finansowej 2014-2020, wskazanie kluczowych czynników sukcesu w realizacji projektów



Sektor zdrowia

Cel szczegółowy

Zapewnienie dostępu ludności do infrastruktury ochrony zdrowia oraz poprawa efektywności systemu opieki zdrowotnej



Rezultat

Poprawa świadczonych usług medycznych poprzez inwestycje w infrastrukturę podmiotów ochrony zdrowia o charakterze strategicznym w obszarach deficytowych z punktu widzenia potrzeb społeczeństwa i gospodarki oraz uwzględniających istniejące braki w infrastrukturze w wymiarze terytorialnym

Budżet UE

2,9 mld zł





Sektor zdrowia

Najważniejsze wnioski z badania ewaluacyjnego IX osi priorytetowej POIiS 2014-2020:

- Odnotowano istotny wpływ realizowanych projektów w ramach zapewnienia odpowiedniego dostępu ludności do infrastruktury ochrony zdrowia
- Pozytywny wpływ wykazano także w odniesieniu do poprawy efektywności systemu opieki zdrowotnej
- Istotny wpływ interwencji odnotowano w ramach poprawy jakości udzielanych świadczeń
- Projekty wpłynęły również w znaczący sposób na poprawę warunków pracy personelu medycznego

Średnia ocena Beneficjentów w skali 1-10.

Zapewnienie odpowiedniego dostępu ludności do infrastruktury ochrony zdrowia
średnia ocen: 8,78

Poprawa efektywności systemu opieki zdrowotnej
średnia ocen: 8,84

Poprawa jakości udzielanych świadczeń
średnia ocen: 9,13

Poprawa warunków pracy personelu medycznego
średnia ocen: 8,87



Sektor zdrowia

Wybrane efekty z badania ewaluacyjnego:

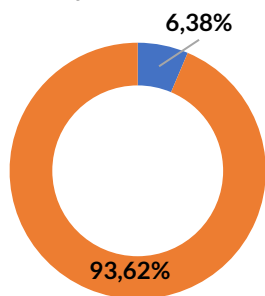
- Zwiększenie liczby osób leczonych
- Zmniejszenie średniego czasu pobytu w szpitalu



Istotność wsparcia:

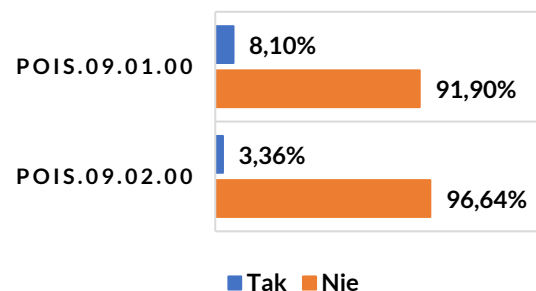
- Badanie wykazało, że udzielone wsparcie determinowało możliwość realizacji zdecydowanej większości inwestycji.

Czy gdyby nie otrzymane wsparcie, zrealizowałyby Państwo zakładany projekt?

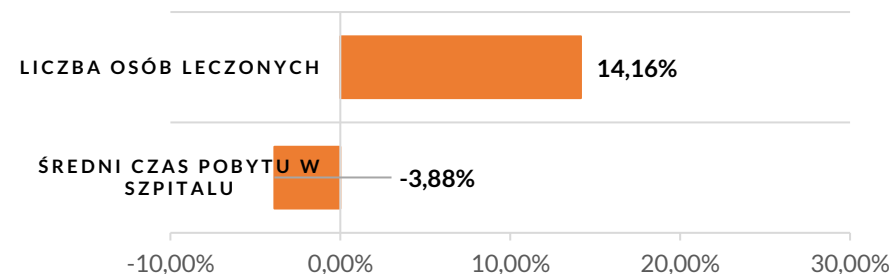


■ Tak
■ Nie

Czy gdyby nie otrzymane wsparcie, zrealizowałyby Państwo zakładany projekt?

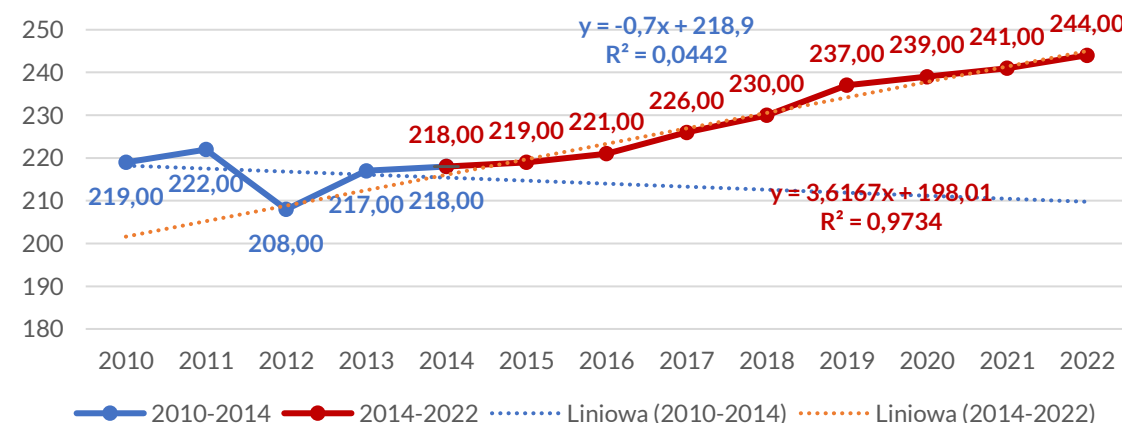


Stan obecny w porównaniu z rokiem 2014



Istotny wpływ odnotowano również np. w obszarze liczby szpitalnych oddziałów ratunkowych.

Liczba szpitalnych oddziałów ratunkowych



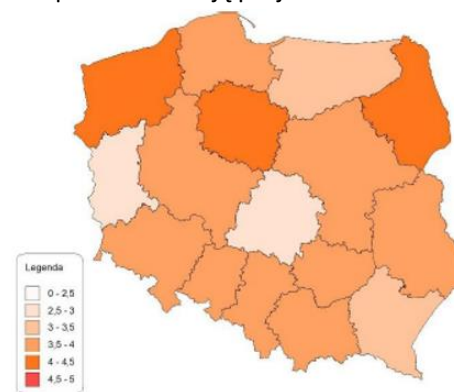


Sektor zdrowia

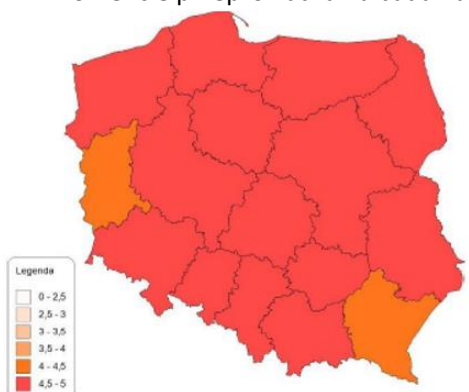
Ewaluacje wykazały, że wpływ interwencji na jakość świadczonych przez placówki usług medycznych uznać należy za znaczący. Wśród uzasadnień zmiany znalazły się przede wszystkim:

- kompleksowy charakter otrzymanego wsparcia;
- możliwość świadczenia wyższej jakości usług dzięki zakupionemu w ramach projektu sprzętowi (zastąpienie starej generacji sprzętu bądź zakup nowego, dotąd nieposiadanego);
- dysponowanie całodobowym lądowiskiem, które znacznie wpływa na dostępność placówki i skrócenie czasu transportu pacjentów;
- zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu personelu, zarówno poprzez wyposażenie podmiotu w lepszy sprzęt, jak i zapewnienie środków ochrony osobistej (szczególnie istotne podczas epidemii);
- zwiększenie komfortu pacjentów (m.in. poprzez wymianę łóżek szpitalnych oraz wyposażenie w nowocześniejszy sprzęt);
- skrócenie czasu pobytu w szpitalu warunkujące możliwość przyjęcia większej liczby pacjentów;
- wzrost wskaźnika przeżywalności w związku m.in. z poprawą dostępności do usług zdrowotnych w zakresie chorób nowotworowych (a przez to, umożliwienie powrotu do wykonywania zawodu);
- pozytywne opinie pacjentów nt. usług świadczonych po zrealizowaniu projektu (na podstawie badań satysfakcji pacjentów);
- dostosowanie obiektu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Średnia ocena w zakresie jakości świadczonych usług medycznych przed realizacją projektów



Średnia ocena w zakresie jakości świadczonych usług medycznych w momencie przeprowadzania badania



Zapewnienie wysokiej jakości usług i dostępu do nowoczesnej i sprawnej infrastruktury medycznej w wyniku realizacji projektów ma oddziaływanie ponadregionalne.





Ewaluacja POIiŚ: raporty w BAZIE BADAŃ EWALUACYJNYCH



Ewaluacja
Fundusze Europejskie

Wiadomości | Konferencja

Q Szukaj

Strona główna > Badania i analizy > Wyniki badań ewaluacyjnych

Badania ewaluacyjne

Sortuj:

Użyj filtrów, aby szybko
odnaleźć interesujący Cię
dokument:

Rok zakończenia

Perspektywa finansowa

Moment realizacji

Obszar tematyczny

Dostępne **579 wiadomości** ze wszystkich kategorii

Ewaluacja podsumowująca postęp rzeczowy i rezultaty VIII osi POIiŚ 2014-2020 "Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury"

• 19.06.2023

Przeprowadzenie badań terenowych i analiza wyników na potrzeby opracowania Strategii Inwestycyjnej dla instrumentów finansowych w programie Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027

• 19.06.2023

<https://www.ewaluacja.gov.pl>



Departament Programów Infrastrukturalnych
Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

ul. Wspólna 2/4; 00-926 Warszawa
Tel. + 48 22 273 77 42

www.pois.gov.pl

Dziękuję za uwagę