

Anna Pająk, Artur Orzeł

Strategia zrównoważonego systemu transportu miejskiego Kielce w latach 2014–2020

JEL: Q01, O18. DOI: 10.24136/atest.2018.331.

Data zgłoszenia: 21.02.2018. Data akceptacji: 01.05.2018.

W ramach Działania „Zrównoważony transport miejski” (Działanie 2.1.) II Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014–2020 gmina Kielce złożyła 2 projekty inwestycji o łącznej wartości 295 mln zł. W ramach programu przewidziane jest dofinansowanie kompleksowych projektów ekologicznych zintegrowanych sieci transportu zbiorowego. Wsparciem zostały objęte województwa makroregionu Polski Wschodniej: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie. Program, jako dodatkowy terytorialnie instrument wsparcia finansowego, wzmacnia i uzupełnia działania prowadzone w ramach regionalnych i krajowych programów operacyjnych. Podstawę do sformułowania kierunków i priorytetów rozwojowych makroregionu w POPW stanowi zaktualizowana Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 11 lipca 2013 r. Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 jest jednym z instrumentów realizacji celów strategii.

Słowa kluczowe: transport publiczny, zrównoważony rozwój, inwestycje.

Wstęp

Specyfika społeczno-gospodarczej sytuacji makroregionu Polski Wschodniej wymusza podjęcie działań zmierzających ku poprawie konkurencyjności i efektywności tego obszaru nie tylko na poziomie krajowym, ale również Unii Europejskiej jako całości [4]. We wskazaną tematykę znacząco wpisuje się poziom transportu miejskiego w najuboższych miastach wojewódzkich, ponieważ – mimo zrealizowanych do 2013 r. inwestycji – nadal widoczne są znaczące braki. Indywidualność problemów wynika w szczególności z wymiaru strukturalnego. Dysproporcje społeczno-gospodarcze powodują, iż makroregion Polski Wschodniej stanowi przedmiot szczególnego zainteresowania polityki regionalnej. W tym kontekście znaczący jest rozwój komunikacji zbiorowej stolic województw i ich obszarów funkcjonalnych. Rozbieżności w postępie i rozwoju regionów były bazą do opracowania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Lata 2007–2013 to okres, w którym rozpoczęto proces modernizacji komunikacji publicznej miast wojewódzkich, tj. Rzeszowa, Lublina, Kielce, Olsztyna i Białegostoku. Zrealizowano wówczas wiele znaczących inwestycji związanych z rozwojem komunikacji, których wartość wyniosła prawie 2,1 mld zł [8].

Mimo podjętych przedsięwzięć, konieczne jest przeprowadzenie dalszych działań na rzecz infrastruktury transportowej wymienionych powyżej miast. Odpowiednikiem w obecnej perspektywie finansowej 2014–2020 jest Program Operacyjny Polska Wschodnia. Szczególnie istotnym celem tematycznym w kontekście miejskiej komunikacji jest priorytet inwestycyjny 4e – promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich sektorów, w tym kreowanie zrównoważonej mobilności miejskiej i działań dostosowujących [6].

Zasadniczym terminem, podobnie jak w przypadku innych narzędzi polityki spójności Wspólnoty Europejskiej, jest pojęcie zrównoważonego rozwoju, które w odniesieniu do komunikacji publicznej dotyczy zarówno jakości życia mieszkańców (dostosowanie transportu zbiorowego do zróżnicowanych potrzeb użytkowników, łatwiejszy dostęp do infrastruktury, poprawa bezpieczeństwa, lepsza komunikacja ośrodków metropolitarnych z obszarami podmiejskimi), jak i problemu ochrony środowiska (ograniczenie emisji spalin i hałasu) [5].

Proces kreowania nowoczesnej infrastruktury transportu miejskiego

Wspieranie alternatywnych form transportu w stosunku do transportu indywidualnego jest niezbędną częścią tworzenia zrównoważonego systemu transportowego, w związku z czym celem projektów realizowanych w latach 2014–2020 będzie [2]:

- 1) maksymalne skrócenie czasu podróży komunikacją miejską, co dotyczy autobusów, trolejbusów i tramwajów;
- 2) stworzenie zintegrowanej sieci infrastrukturalnej wszystkich form transportu funkcjonujących na obszarze miejskim i podmiejskim;
- 3) powiązanie indywidualnej komunikacji rowerowej, pieszej i samochodowej z transportem publicznym;
- 4) wykreowanie pozytywnego wizerunku zrównoważonego systemu transportu publicznego przyjaznego środowisku.

W ramach II Osi Priorytetowej, a szczegółowiej w obszarze PI 4e, zaplanowano realizację projektów obejmujących następujące zadania [9]:

- ♦ budowa bądź przebudowa sieci transportu autobusowego, trolejbusowego i tramwajowego wraz z zakupem nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru;
- ♦ budowa bądź przebudowa infrastruktury komunikacji miejskiej, w tym również modernizacja dworców przesiadkowych;
- ♦ modernizacja istniejących i wdrażanie nowych systemów telematycznych na potrzeby miejskiej komunikacji transportowej.

Tab. 1. Wykaz inwestycji zrealizowanych w woj. świętokrzyskim (PO RPW 2007–2013) w ramach projektu „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitarnym” [11]

Nazwa beneficjenta	Gmina Kielce
Wartość projektu [mln zł]	341,57
Dofinansowanie z UE [mln zł]	227,75
Liczba jednostek zakupionego taboru	40
Długość wybudowanych i przebudowanych dróg [km]	7
Długość wybudowanych buspasów [km]	4
Liczba wybudowanych pętli autobusowych	7
Liczba zamontowanych elektronicznych tablic informacyjnych	60
Liczba zamontowanych automatów do sprzedaży biletów	20
Liczba zmodernizowanych nowoczesnych przystanków	81
Liczba zamontowanych kamer (monitoring wizyjny) w autobusach	150

Otrzymanie wsparcia finansowego w ramach działania 4e II Osi Priorytetowej uzależnione jest od zgodności projektu z horyzontalną zasadą zrównoważonego rozwoju, natomiast warunkami obligatoryjnymi realizacji inwestycji w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia są: ujęcie ich w strategii Zintegrowane Inwestycje Terytorialne oraz opracowanie przez beneficjentów szczegółowych planów gospodarki niskoemisyjnej z uwzględnieniem kwestii mobilności. Beneficjentami programu są miasta wojewódzkie, a także związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego, położone na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej lub obszarze realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych miasta wojewódzkiego.

Plan działań w ramach PO PW 2014–2020

W ramach II Osi Priorytetowej: Nowoczesna Infrastruktura Transportowa, Działanie 2.1 Zrównoważony transport miejski zostały podpisane umowy na sfinansowanie 2 dużych projektów inwestycyjnych.

„Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach”

Cele działań prowadzonych w ramach projektu są następujące: podniesienie efektywności układów transportowych, zbudowanie dogodnych powiązań komunikacji publicznej z indywidualną komunikacją mieszkańców, skrócenie czasu dojazdów w ramach obszaru funkcjonalnego miasta. Zamierzony plan ma być zrealizowany poprzez:

- ♦ wdrożenie ITS wraz z budową niezbędnej infrastruktury – uruchomienie centrum sterowania ruchem, wprowadzenie priorytetów dla komunikacji publicznej, budowę infrastruktury wspomagającej sterowanie ruchem w mieście i zbierającej o nim informacje;
- ♦ zakup i montaż automatów do sprzedaży biletów;
- ♦ zakup i montaż wewnętrznych tablic LCD, wizualizujących przebieg trasy danej linii (szczególnie istotne dla turystów i osób niepełnosprawnych);
- ♦ doposażenie autobusów w urządzenia systemu zapowiedzi głosowych – istotne udogodnienie dla osób niewidzących i niedowidzących;
- ♦ budowę przedłużenia ul. Olszewskiego w kierunku skrzyżowania ulic Zagnańskiej z Witosa – zapewnienie łatwiejszego

i dogodniejszego połączenia terenów przemysłowych północnej części miasta;

- ♦ budowę drogi gminnej na os. Dąbrowa II w Kielcach na odcinku od ul. Wincentego do ul. Warszawskiej;
- ♦ rozbudowę ul. Zagnańskiej na odcinku od ul. Witosa do granic miasta – poprawa dostępności komunikacyjnej okolicznych terenów (w tym terenów o funkcji magazynowo-składowej i mieszkaniowej);
- ♦ budowę Centrum Komunikacyjnego wraz z Systemem Informacji dla pasażerów w celu stworzenia ośrodka integrującego sieć komunikacyjną regionu i miejską Kielc;
- ♦ poprawę dostępności komunikacyjnej Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach poprzez rozbudowę ul. Domaszowskiej i ul. Żniwnej w Kielcach wraz z rozbudową skrzyżowania al. Tysiąclecia PP z al. Solidarności;
- ♦ efektywne wsparcie w przechodzeniu na gospodarkę niskoemisyjną w ramach wszystkich sektorów [12].

„Rozwój infrastruktury transportu publicznego w Kielcach”

Projekt stanowi kontynuację dotychczasowych działań w zakresie rozbudowy istniejącej sieci transportu publicznego miasta Kielc. Zakres rzeczowy projektu obejmuje:

- ♦ zakup autobusów o napędzie spalinowo-elektrycznym (hybrydowym);
- ♦ zakup i montaż elektronicznych tablic informacyjnych;
- ♦ rozbudowę ul. Wapiennikowej w Kielcach wraz z rozbudową skrzyżowań: ul. Ściegiennego z Husarską oraz J. Popieluszki z Rtm. W. Pileckiego;
- ♦ rozbudowę ul. Cmentarnej na odcinku od ul. Sandomierskiej do ul. Zielnej [13].

Podsumowanie

Głównym celem przedsięwzięć finansowych, podjętych w ramach II Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020 na terenie Kielc, jest poprawa konkurencyjności stolicy województwa, regionu, jak również i całego kraju. Działania te nakierowane są w szczególności na wspomaganie zrównoważonej mobilności miejskiej oraz ekologicznych działań adaptacyjnych.

Realizacja inwestycji wspierających rozwój infrastruktury zintegrowanego transportu miasta wpłynie na poprawę stanu śro-

Tab. 2. Wykaz projektów Miasta Kielce przyjętych do realizacji w ramach II Osi Priorytetowej POPW 2014–2020

Zakres projektu	Podmiot będący wnioskodawcą	Szacowana całkowita wartość projektu [PLN]	Szacowana wartość wydatków kwalifikowalnych [PLN]	Szacowany wkład UE [PLN]	Zakładane efekty projektu		Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	Przewidywany termin rozpoczęcia realizacji projektu	Przewidywany termin zakończenia realizacji projektu
					Wskaźnik	Wartość docelowa			
Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach	Gmina Kielce	195 300 000	171 460 000	145 741 000	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego komunikacji miejskiej	–	IV kwartał 2016	III kwartał 2017	IV kwartał 2020
					Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej [km]	–			
					Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	1			
Rozwój infrastruktury transportu publicznego w Kielcach	Gmina Kielce	99 800 000	87 830 000	74 660 000	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego komunikacji miejskiej	25	IV kwartał 2016	I kwartał 2017	IV kwartał 2019
					Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej [km]	41,67			

Źródło: oprac. własne na podst. [3, 10].

dowiska, w szczególności na redukcję emisji zanieczyszczeń, co będzie skutkowało poprawą warunków i jakości życia mieszkańców, a ponadto zwiększy możliwości rozwojowe samego miasta, jak i całego makroregionu Polski Wschodniej. W ramach Działania 2.1 „Zrównoważony transport miejski” realizowane będą inwestycje z zakresu budowy bądź modernizacji istniejących sieci transportu miejskiego oraz poprawy układów transportowych.

Bibliografia:

1. Dyr T., Kozubek P., *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2013.
2. Miszczuk A., Smętkowski M., Płoszaj A., Celińska-Janowicz D., *Aktualne problemy demograficzne regionu Polski Wschodniej*, „Raporty i Analizy EUROREG” 2010, nr 5.
3. *Lista złożonych projektów. Działanie 2.1 Zrównoważony transport miejski, Programu Polska Wschodnia*, Ministerstwo Rozwoju, 10.01.2017: <https://www.mr.gov.pl/strony/aktualnosci/program-polska-wschodnia-wspiera-zrownowazona-mobilnosc-miejska/> (dostęp: 12.01.2018 r.).
4. *Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (POPW)* https://www.polskawschodnia.gov.pl/media/56702/POPW_26042018_wersja_jednolita.pdf (dostęp: 12.01.2018 r.).
5. Rosik P., *Analiza potrzeb inwestycyjnych i uzasadnienie założeń operacyjnych programu dla Polski Wschodniej na lata 2014–2020 w obszarze transport miejski*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.
6. Stepaniuk R., Orzeł A., *Strategia zrównoważonego systemu transportu miejskiego Rzeszowa*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 6.
7. Stepaniuk R., Orzeł A., *Zrównoważony transport miejski Lublina w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia 2014–2020*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 4.
8. Stepaniuk R., Orzeł A., *Zrównoważony transport miejski w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 1–2.
9. *Szczegółowy opis Osi priorytetowych Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020*, Warszawa, 13 września 2016 r.
10. *Szczegółowy opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020. Załącznik 4. Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu*

pozakonkursowego [wersja obowiązująca od: 06.04.2017 r.]: <https://www.polskawschodnia.gov.pl/strony/o-programie/dokumenty/szczegolowy-opis-osi-priorytetowych-programu-operacyjnego-polska-wschodnia-2014-2020/> (dostęp: 12.01.2018 r.).

11. *Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym*: www.um.kielce.pl/fundusze_unijne/komunikacja (dostęp: 25.08.2018 r.).
12. www.um.kielce.pl/perspektywa-2014-2020 (dostęp: 21.08.2018 r.).
13. www.um.kielce.pl/perspektywa-2014-2020/rozwoj-komunikacji-publicznej (dostęp: 31.08.2018 r.).

The strategy of sustainable public transport in the city of Kielce for the years 2014 to 2020

In the frame of Action 2.1. „Sustainable urban transport” of the II Priority Axis of the Eastern Poland 2014-2020 Operational Programme, the community of Kielce submitted two applications of investment projects of the total value of 295 mln PLN, 220 mln out of the total amount are going to be covered by programme funds. The main aim of submitted projects is to support complex investments in ecological and integrated public transportation system. Eastern Poland Operational Programme includes five voivodeships in the area of Eastern Poland macroregion: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie. As an additional territorial instrument of financial support, programme is oriented on complementing implementation of regional and national operational programmes. Programme is also based on the main aims and priorities of „The Strategy of Social and Economic Development of Eastern Poland to 2020” approved by the Council of Ministers in Poland on 11th of July 2013 and is one of the instruments of strategy implementation.

Keywords: public transport, sustainable development, investments.

Autorzy:

mgr inż. **Anna Pająk** – doktorantka na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu
dr inż. **Artur Orzeł** – Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

XIII Konferencja Naukowo-Techniczna

Zintegrowany transport publiczny w obsłudze miast i regionów

PublicTrans 2018

24–26.10.2018, Zakopane

SITK RP O/Radom
26-600 Radom, ul. prof. W. Krukowskiego 1
tel./fax.: 48 360 26 97, tel. kom.: 695 985 185
e-mail: radom@sitkrp.org.pl
www.radom.sitkrp.org.pl