



Solaris Urbino 12 i Solaris Tramino Olsztyn St. 1110 w alei Piłsudskiego.
Fot. Solaris

Artur Orzeł, Róża Stepaniuk

Zrównoważony transport miejski w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020

Specyfika społeczno-gospodarczej sytuacji Polski Wschodniej wymaga podjęcie kroków zmierzających ku poprawie konkurencyjności i efektywności tego obszaru na tle nie tylko samej Polski, ale również Unii Europejskiej jako całości. We wspomnianą tematykę dość szczególnie wpisuje się poziom transportu miejskiego w najbardziej zagrożonych miastach wojewódzkich, gdyż – pomimo zrealizowanych do 2013 r. inwestycji – nadal wyraźnie widoczne są znaczne braki. Stąd opracowano niejako kontynuację Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013, zastępując go Programem Operacyjnym Polska Wschodnia 2014–2020. W ramach szeregu działań mających na celu wzrost i rozwój gospodarczy regionu podjęto konsekwentne działania w obszarze II Osi Priorytetowej Nowoczesna Infrastruktura Transportowa w myśl maksymalnego zwiększenia mobilności mieszkańców. W niniejszym artykule przedstawiono najważniejsze założenia programu.

Wstęp

Makroregion Polski Wschodniej, który tworzą województwa lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie, zaliczany jest do obszarów o najniższym poziomie rozwoju gospodarczego nie tylko na tle Polski, ale również całej Unii Europejskiej [9]. Specyfika problemów społeczno-gospodarczych wynika w szczególności z wymiaru strukturalnego. Negatywny efekt pogłębia ponadto położenie niniejszego regionu na zewnętrznej granicy UE, co powoduje zainteresowanie nim polityki regionalnej. W tym kontekście istotny jest także rozwój transportu

publicznego poszczególnych ośrodków metropolitalnych i ich obszarów funkcjonalnych. Dlatego w pierwszej fazie modernizacji za pomocą narzędzia, jakie stanowiła III Oś Priorytetowa „Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu”, w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej rozpoczął się proces usprawnienia komunikacji publicznej miast wojewódzkich, czyli w Białymstoku, Kielcach, Lublinie, Olsztynie i Rzeszowie [12]. Jak wiadomo, w roku 2013 zakończył się Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, realizowany od 2007 r. W tym czasie stolice wymienionych regionów Polski Wschodniej zrealizowały znaczne inwestycje na rozwój komunikacji [1]. Wartość tych projektów wyniosła prawie 2,1 mld zł, jednak konieczne jest podjęcie dalszych działań, gdyż infrastruktura transportowa wymienionych powyżej miast wskazuje na potrzebę kolejnych modernizacji w kontekście przejścia do modelu gospodarki niskoemisyjnej [11]. Aż 20% taboru autobusów miejskich stanowią pojazdy wysokoemisyjne, niespełniające żadnych norm emisji zanieczyszczeń Euro, natomiast tylko połowa floty autobusowej mieści się w najniższych normach [8]. Kolejną barierę pełnego wykorzystania potencjału makroregionu stanowi niedostateczna dostępność do ośrodków metropolitalnych tychże województw [4]. Wartość tego wskaźnika w roku 2010 szacuje się jako najniższy w kraju. Należy w związku z powyższym zauważyć, że zarówno słabo zintegrowana, jak i niedostatecznie rozwinięta infrastruktura transportowa utrudnia powiązania gospodarcze Polski Wschodniej z ośrodkami spoza makroregionu.

Wszystkie wyżej wspomniane przesłanki stały się podstawą Zastąpienia zakończonego już programu nowym, tj. Programem

Operacyjnym Polska Wschodnia 2014–2020. W jego obszarze powstała Oś Priorytetowa II „Nowoczesna Infrastruktura Transportowa”, stanowiąca kontynuację III Osi Priorytetowej „Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu”. Szczególnie ważnym celem tematycznym w kontekście miejskiego transportu publicznego jest priorytet inwestycyjny 4e, a więc promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, a w szczególności dla obszarów miejskich, w tym kreowanie zrównoważonej mobilności miejskiej i działań dostosowujących, mających łagodne oddziaływanie na środowisko. Niniejsze problemy są częścią założeń Strategii Unii Europejskiej, opracowanej dla Regionu Morza Bałtyckiego. Zmniejszenie oddalenia regionu poprzez usprawnienie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych przyczyni się do zwiększenia dostępności, a co za tym idzie – także atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego.

Plan działań w procesie kreowania nowoczesnej infrastruktury transportowej ośrodków metropolitalnych Polski Wschodniej

Wspieranie alternatywnych form transportu w stosunku do transportu indywidualnego jest niezbędną częścią tworzenia zrównoważonego systemu transportowego, w związku z tym projekty realizowane w latach 2014–2020 będą miały na celu [6]:

- 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.

Tab. 1 zawiera najważniejsze aspekty, mające znaczny wpływ na stworzenie efektywnej, nowoczesnej i ekologicznej infrastruktury transportowej 5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej, będących kluczowymi obszarami stymulującymi wzrost gospodarczy Polski Wschodniej jako całości [10].

W ramach II Osi Priorytetowej, a ściślej w obszarze działania 4e, zaplanowano realizację projektów obejmujących następujące zadania [5]:

Tab. 1. Wskaźniki wykonania działań planowanych w ramach II Osi Priorytetowej POPW

	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Szacowana wartość docelowa (2023)
Oś Priorytetowa II: Nowoczesna Infrastruktura Transportowa			
Działanie 2.1. Zrównoważony transport miejski	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej		270
	Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego	os.	37 985
	Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	km	450
	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych		5
	Roczna liczba przejazdów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej		66 000 000

Źródło: oprac. własne na podst. [10].

Tab. 2. Podział środków EFRR na poszczególne osie priorytetowe POPW 2014–2020

Oś priorytetowa	Alokacja UE ogółem [EUR]	Alokacja POPW [%]
Oś I Przedsiębiorcza Polska Wschodnia	719 439 927	35,97
Oś II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa	916 156 091	45,81
Oś III Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa	330 406 721	16,52
Oś IV Pomoc Techniczna	33 997 261	1,70
Razem	2 000 000 000	100

Źródło: oprac. własne na podst. [10].

- ♦ 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.
- Otrzymanie wsparcia finansowego w ramach działania 4e II Osi Priorytetowej uzależnione jest od zgodności projektu z horyzontalną zasadą zrównoważonego rozwoju, natomiast warunkiem obligatoryjnym realizacji inwestycji w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia jest 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 finansowania Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020

POPW stanowi krajowy program operacyjny finansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Alokacja środków z EFRR na program, jak zakłada Umowa Partnerstwa, wynosi 2 mld euro [10]. Ponadto w realizację programu zaangażowane są zarówno środki krajowe publiczne, jak i prywatne. Podstawę oszacowania wkładu EFRR w obszarze POPW stanowią całkowite wydatki kwalifikowalne, a więc suma środków EFRR oraz krajowych środków publicznych i prywatnych, uznanych przez właściwą instytucję za kwalifikowalne. Maksymalny poziom wkładu EFRR wynosi natomiast 85%. Rada Europejska na wsparcie regionów słabo rozwiniętych przeznaczyła 1 880 mln euro. Przewidziano także rezerwę wykonania w wysokości 120 mln euro, która będzie miała za zadanie zwiększyć główną alokację w przypadku osiągnięcia przyjętych wskaźników w roku 2018. Wspomniana rezerwa stanowi 6% całkowitej alokacji EFRR, a jej udział w podziale na lata dla każdego roku jest równy. Udział rezerwy wykonania ustanowiony został w każdej osi priorytetowej w jednakowej proporcji do jej wartości.

W tab. 2 zamieszczono dane obrazujące ilość środków z EFRR przeznaczonych na poszczególne osie priorytetowe Programu.

W zestawieniu z pozostałymi priorytetami, opracowanymi na lata 2016–2020, Oś II, czyli Nowoczesna Infrastruktura Transportowa, stanowi najwyższe finansowany obszar inwestycji. Jej udział w ogólnej alokacji stanowi aż 45,81%. Należy również zauważyć, iż rezerwa wykonania w tym przypadku została podzielona proporcjonalnie pomiędzy 4. i 7. cel tematyczny.

Tab. 3. Wydatki kwalifikowalne POPW 2014–2020 [EUR]

Oś Priorytetowa II	Priorytet inwestycyjny	Wsparcie UE. W ramach EFRR	Wkład krajowy ogółem	Krajowe środki publiczne		Finansowanie ogółem	Główna alokacja	Rezerwa wykonania	Stosunek rezerwy wykonania w stosunku do całkowitej kwoty wsparcia UE
				Budżet województwa	Budżet pozostałych jst				
Oś Priorytetowa II		916 156 091	161 674 605	42 004 032	119 670 573	1 077 830 696	860 236 163	55 919 928	6,1
Działanie 2.1.	4E	440 110 395	77 666 541	0	77 666 541	517 776 936			

Źródło: oprac. własne na podst. [10].

W tab. 3 zaprezentowano plan finansowy wydatków kwalifikowalnych w ramach II Osi Priorytetowej POPW na lata 2014–2020.

Całkowita kwota dofinansowania Osi Priorytetowej II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa wynosi 1 077 830 696 euro, przy czym wsparcie Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego to 916 156 091 euro. Z kolei na działania 2.1. Zrównoważony Transport Miejski przeznaczono prawie połowę środków II Osi Priorytetowej.

Podsumowanie

Realizacja Programu w kontekście infrastruktury transportowej zawiera się w strategii Europa 2020, której celem jest zrównoważony wzrost gospodarczy oparty na wspieraniu efektywnej gospodarki korzystającej z zasobów w sposób bardziej konkurencyjny i bardziej przyjazny środowisku. Dodatkowo niniejsze działania realizują Strategię Rozwoju Kraju 2020, zwiększając komunikacyjną dostępność do rynku pracy przy pomocy ulepszeń w zakresie efektywności transportu. Jak wiadomo, proces modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych, usuwania barier infrastrukturalnych i rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej rozpoczął się już w roku 2007. Wtedy to poczynione inwestycje spowodowały znaczne zmiany, które w końcowym rozrachunku bezspornie polepszyły jakość życia mieszkańców ośrodków metropolitalnych, jak i ludności zamieszkującej okoliczne tereny. Pomimo znacznego ulepszenia miejskiego transportu w wyniku wdrożenia Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2007–2013 konieczne są dalsze inwestycje w 5 najbiedniejszych stolicach. Strategie rozwoju Białegostoku, Kielc, Lublina, Olsztyna i Rzeszowa wskazują na konieczność dalszej rozbudowy transportu publicznego, szczególnie w kontekście przechodzenia do modelu gospodarki niskoemisyjnej [3]. Z tego względu opracowano Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020, na który składa się szereg zaplanowanych działań, które to mają zostać zrealizowane w założonym czasie z wykorzystaniem przeznaczonych środków. Wyniki wykonania planu zweryfikują badania kolejnych okresów.

Bibliografia:

1. Dyr T., Kozubek P., *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2013.
2. Dyr T., *Wsparcie rozwoju komunikacji miejskiej z funduszy Unii Europejskiej*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 7–8.
3. Jałowiecki B., *Polskie miasta w procesie metropolizacji*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2005, nr 1 (19).
4. Komornicki T., Śleszyński P., Pomianowski W., *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, „Biuletyn KPZK” 2009, nr 241.
5. Komunikat nr COM (2013) 913 Komisji do Parlamentu Europejskiego Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-

-Społecznego i Komitetu Regionów, *Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach*, Załącznik *Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju*.

6. Miszcuk A., Smętkowski M., Płoszaj A., Celińska-Janowicz D., *Aktualne problemy demograficzne regionu Polski Wschodniej*, „Raporty i Analizy EUROREG” 2010, nr 5.
7. Pająk A., Orzeł A., *The economic effects of the implementation of the Operational Programme Development of Eastern Poland 2007–2013*, „Central European Review of Economics & Finance” 2016, Vol. 15, No. 5.
8. Rosik P., *Analiza potrzeb inwestycyjnych i uzasadnienie założeń operacyjnych dla Polski Wschodniej na lata 2014–2020 w obszarze transport miejski*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
9. Stepaniuk R., Orzeł A., *Transport miejski wojewódzkich ośrodków metropolitalnych Polski Wschodniej w świetle Programu Operacyjnego RPW 2007–2013*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2015, nr 7–8.
10. Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020, Warszawa 13 września 2016 r.
11. Then R., *Transport Publiczny jako element Polityki zrównoważonego rozwoju*, „Zarządzanie i Edukacja” 2012, nr 84.
12. Zaktualizowana strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 11 lipca 2013 r.

Autorzy:

mgr **Artur Orzeł**, mgr **Róża Stepaniuk** – doktoranci na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

Sustainable urban public transport within the framework of the Eastern Poland Operational Programme 2014–2020

The specific nature of socio-economic situation of Eastern Poland areas enforces taking necessary steps towards development of competitiveness and effectiveness within this particular region not only in the reference to Poland itself, but also in regard to the European Union as a whole. The level of urban public transport in the poorest voivodship cities fits in perfectly within the issues mentioned above, since, despite the investments made by the year 2013, the considerable deficiencies are still clearly visible. Thus, The Eastern Poland Operational Programme 2014-2020 was developed as the continuation of the Operational Programme Development of Eastern Poland 2007–2013, nonetheless, the objectives of the former programme were reformulated and updated. Within the several ongoing activities aimed at development and economic growth of the region, sustained efforts within the Priority Axis II: Modern transport infrastructure were undertaken in order to maximize the mobility of the population. The aim of this article is to present the main features of the Eastern Poland Operational Programme 2014-2020.