

Róża Stepaniuk, Artur Orzeł

# Transport miejski wojewódzkich ośrodków metropolitarnych Polski Wschodniej w świetle Programu Operacyjnego RPW 2007-2013

*W latach 2007–2013 podjęte zostały intensywne działania zmierzające do wyrównywania dysproporcji w rozwoju regionów. Szczególne znaczenie w tym okresie miał Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW), współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Umożliwił on realizację projektów pozwalających na rozwój najbardziej ubogich regionów – województw zlokalizowanych we wschodniej części Polski. W ramach Priorytetu III tego programu prowadzono działania mające na celu poprawę jakości funkcji metropolitarnych miast wojewódzkich, zwiększając tym samym mobilność mieszkańców. W niniejszym artykule przedstawiono najważniejsze osiągnięcia programu.*

## Wstęp

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej dobitnie ujawniło problem dysproporcji występujący pomiędzy poszczególnymi regionami – zarówno w skali państw, jak i w skali Wspólnoty jako całości [3]. Intensyfikacja procesów gospodarczych, dążących do integracji państw członkowskich Unii, wyraźnie pogłębiała szereg zagrożeń słabo rozwiniętych regionów. Trzeba jednak nadmienić, że procesy te wywierały pozytywny wpływ na sytuację gospodarczą regionów lepiej rozwiniętych. Słabo rozwinięte obszary nie mają szansy wykorzystania w pełni swojego wewnętrznego potencjału wzrostu, co w konsekwencji prowadzi do notorycznego zwiększania dystansu między zróżnicowanymi pod względem stopnia rozwoju regionami. Utrzymywanie się tych dysproporcji w długim okresie może doprowadzić do niespójności gospodarczej kraju, a w końcowym rozrachunku – również Unii Europejskiej.

Powyżej wymienione przesłanki wywarły wpływ na utworzenie na lata 2007–2013 funduszu z przeznaczeniem na rozwój 5 najbardziej ubogich regionów w Polsce (o najniższym PKB w przeliczeniu na mieszkańca). Należą do nich województwa: podkarpackie, lubelskie, świętokrzyskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie. Kierując się zasadą solidarności, w grudniu 2005 r. Rada Europejska zdecydowała o przyznaniu Polsce kwoty w wysokości 992 mln euro (tj. 120 euro na mieszkańca) z budżetu Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego [4]. Rząd RP podjął decyzję o opracowaniu Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007–2013. Zdecydowano tym samym, że program ten będzie stanowił szczególny rodzaj wsparcia procesów rozwojowych Polski Wschodniej. Dodatkowo zasilono ten projekt środkami w wysokości 1 281,6 mln euro z przeznaczonej dla Polski części EFRR. Z kolei w trakcie okresowego audytu programu dofinansowano go jeszcze o kwotę 62,92 mln euro z Krajowej Rezerwy Wykonania oraz o 51 mln euro z Dostosowania Technicznego. Wpłynęło to na zwiększenie kwoty finansowania z EFRR do 1 395,52 mln euro.

Nadrzędny cel realizacji Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 stanowi pobudzenie tempa rozwoju zarówno gospodarczego, jak i społecznego 5 najbardziej ubogich województw tzw. Polski Wschodniej [4]. Wspomniany cel został osiągnięty dzięki realizacji 6 osi priorytetowych w ramach tego programu.

Kluczowe znaczenie w tworzeniu konkurencyjności kraju na arenie międzynarodowej ma konkurencyjność poszczególnych re-

gionów. Ta z kolei kształtowana jest w największej mierze przez obszary metropolitarne, które bez wątpienia stanowią ośrodki dynamiki gospodarczej [3]. Rozwój metropolii znacząco wpływa również na rozwój miast i gmin, nawet w promieniu 100 km. Poprawa warunków życia w obszarze Polski Wschodniej w dużym stopniu uzależniona jest od wzmocnienia infrastruktury miast wojewódzkich. To z kolei warunkuje wzrost gospodarczy całych regionów tzw. Polski Wschodniej, a w konsekwencji – całej Polski.

Aby podnieść jakość życia mieszkańców obszarów metropolitarnych poprzez wspieranie potencjału rozwoju gospodarczego i swobody poruszania się, konieczne jest utworzenie zintegrowanych systemów transportu zbiorowego. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu miejskiego zwiększą mobilność przestrzenną i zawodową mieszkańców.

W związku z powyższym w niniejszym artykule kluczowe znaczenie odgrywa Oś priorytetowa III „Wojewódzkie ośrodki wzrostu”, ukierunkowany na wsparcie realizacji działań związanych z systemami miejskiego transportu zbiorowego, a szczególnie z różnymi formami transportu (np. tramwaj, trolejbus, autobus). Priorytetem było usprawnienie komunikacji publicznej w miastach wojewódzkich, które objęte zostały wsparciem, tj. w Białymstoku, Kielcach, Lublinie, Olsztynie i Rzeszowie [3].

## Postępy realizacji Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013

W tabeli 1 zamieszczono dane obrazujące ilość środków przeznaczonych na realizację Osi priorytetowej III w kolejnych latach trwania projektu.

W sprawozdaniach za lata 2007 i 2008 nie odnotowano postępów w realizacji zarówno wskaźników finansowych, jak i fizycznych w zakresie infrastruktury transportowej. Prowadzono natomiast intensywne prace przygotowawcze w obszarze stworzenia systemu instytucjonalnego dla rozpoczęcia wdrażania programu [4]. Alo-

**Tab. 1.** Informacje finansowe dotyczące Osi priorytetowej III „Wojewódzkie ośrodki wzrostu” (euro)

	Wydatki poniesione przez beneficjentów, zawarte we wnioskach o płatność	Odpowiadający wkład publiczny	Wydatki prywatne	Wydatki poniesione na rzecz beneficjentów	Procentowy poziom wykorzystania alokacji [%]	Łączne płatności otrzymane od Komisji
2007	0,00	0,00	-	0,00	0	-
2008	0,00	0,00	-	0,00	0	-
2009	27 211 765,10	27 211 765,10	-	27 211 765,10	16,01	16 451 448,74
2010	103 683 322,47	103 683 322,47	-	103 683 322,47	23	450 797 054,22
2011	230 000 000	230 000 000	-	230 000 000	55	418 181 818
2012	423 840 000	423 840 000	-	423 840 000	99	428 121 212
2013	423 840 000	423 840 000	-	423 840 000	97	436 948 453,6

Źródło: oprac. własne na podst. [4–10].

**Tab. 2. Rzeczowe i finansowe postępy w realizacji Priorytetu III „Wojewódzkie ośrodki wzrostu”**

Wskaźniki		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Wsk. III.1. Liczba projektów z zakresu zintegrowanego ekologicznego transportu miejskiego (szt.)	Realizacja	0	0	0	0	0	1	1
	Cel	-	-	-	2	0	0	3
	Sytuacja wyjściowa	0	0	0	0	0	0	0
Wsk. III. 4. Liczba zakupionego taboru komunikacji miejskiej (szt.), w tym: autobusy, tramwaje, pozostałe	Realizacja	0	0	0	0	0	48	48
	Cel	-	-	-	116	0	0	245
	Sytuacja wyjściowa	2	107	0	0	0	0	0
Wsk. III. 5. Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego (mln)	Realizacja	0	0	0	0	0	0	2,59
	Cel	-	-	-	3	0	0	5
	Sytuacja wyjściowa	404	0	0	0	0	0	0

Źródło: oprac. własne na podst. [4-10].

kacja dla Priorytetu III w roku 2007 wyniosła 452 621 636 euro, co stanowi 19,91% środków programu. Realizacja wskazanego Priorytetu w roku 2010 polegała na budowie i modernizacji zintegrowanego systemu transportu miejskiego. Podpisano wówczas 3 umowy o dofinansowanie tych inwestycji o łącznej wartości 103 683 322,47 euro, przy czym zagospodarowano 23% alokacji Osi priorytetowej III Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 [7].

Do końca 2011 r. podpisanych zostało 8 umów o wartości 230 mln euro. Dzięki temu przedsięwzięciu wykorzystano wówczas 55% alokacji Osi priorytetowej III. W roku 2012 z kolei rozlokowano 420,86 mln euro, co pozwoliło na 99-procentową alokację Osi priorytetowej III [8].

W 2013 r. w ramach PO RPW na rozwój wojewódzkich ośrodków wzrostu przeznaczono 423,84 mln euro, co stanowi 97% alokacji Osi priorytetowej III.

W sprawozdaniach za lata 2007 i 2008 nie ma możliwości dokonania oceny stopnia osiągnięcia zakładanych wskaźników na poziomie Priorytetu III, gdyż program znajdował się w początkowej fazie realizacji [5].

W roku 2009 postęp w realizacji rzeczowych wskaźników nadal nie nastąpił z uwagi na niezakończony projekt w ramach zintegrowanego ekologicznego transportu miejskiego. Należy jednak zauważyć, iż projekty Osi priorytetowej III wyraźnie łączą się z Priorytetem II „Rozwój Przedsiębiorczości” i IV „Rozwój i modernizacja infrastruktury oraz zapewnienie warunków konkurencji w sektorach sieciowych” Krajowego Programu Reform [6]. W związku z powyższym wszystkim tym działaniom przyświeca 1 cel: zrównoważony rozwój Polski Wschodniej. Jednak bez zintegrowanych działań we wszystkich wymienionych obszarach nie ma najmniejszych szans na jego osiągnięcie.

Dla zwiększenia mobilności mieszkańców Polski Wschodniej, a także poprawienia efektywności transportu miejskiego w 2010 r., rozpoczęto wdrażanie 2 projektów: w Białymstoku i w Kielcach. Wartość wspomnianych projektów wyniosła 99 458 083,88 euro [7]. Wskaźnik „liczba zakupionego taboru komunikacji miejskiej” nie został zrealizowany, podobnie jak nie zmienił się przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego.

Ze sprawozdania za rok 2011 wynika, że nie zrealizowano żadnego z planowanych projektów. Natomiast zakończył się II etap projektu „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku”. W jego ramach zakupiono 48 sztuk taboru komunikacji miejskiej, zmodernizowano 5 km linii

komunikacji miejskiej, wybudowano 21 zatok autobusowych oraz zainstalowano 10 tablic informacyjnych [8].

Rok 2012 przyniósł zakończenie wspomnianego powyżej projektu dotyczącego transportu miejskiego w Białymstoku. Uwzględniając projekty, które do końca okresu sprawozdawczego nie zostały zakończone, należy wspomnieć, iż łącznie zakupiono 233 sztuki taboru w ramach PO RPW [9].

W roku 2013 dokonały się istotne zmiany w liczbie pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej – zaobserwowano tendencję wzrostową. Prawdopodobnie wpłynął na to fakt, iż zakup nowego taboru pozwolił zwiększyć pojemność autobusów o 6,2 tys. pasażerów. Uwzględniając projekty, których nie ukończono w roku 2013, zakupiono łącznie 343 sztuki taboru w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej [10].

### Podsumowanie

Cel działań podejmowanych w ramach Osi priorytetowej III „Wojewódzkie ośrodki wzrostu” stanowi pobudzenie rozwoju najistotniejszych funkcji metropolitalnych miast wojewódzkich Wschodniej Polski. Oznacza to, że ich potencjał jest niewystarczający – nie oddziałuje właściwie na swoje otoczenie. Potrzebne są bodźce, które podniosą konkurencyjność i skutecznie poprawią atrakcyjność całego regionu. Tymi bodźcami są inwestycje realizowane w ramach Osi priorytetowej III, polegające na tworzeniu zwartych systemów miejskiego transportu publicznego oraz modernizacji infrastruktury sprzyjającej rozwojowi tego typu transportu. Osiągnięcie zakładanych rozwiązań ma znaczny wpływ na wzmocnienie pozycji peryferyjnie położonego makroregionu. Dzięki programowi znacznie poprawiła się jakość miejskiego transportu we wszystkich głównych miastach tego obszaru, jednak nadal widoczne są pewne braki.

### 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. Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013.
4. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 za 2007 rok.
5. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 za rok sprawozdawczy 2008.
6. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 za rok sprawozdawczy 2009.
7. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 za rok sprawozdawczy 2010.
8. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 za rok sprawozdawczy 2011.
9. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 za rok sprawozdawczy 2012.
10. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 za rok sprawozdawczy 2013.

### Autorzy:

mgr **Róża Stepaniuk** – doktorantka na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu  
mgr **Artur Orzel** – doktorant na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu