

Róża Stepaniuk, Artur Orzeł

# Intensyfikacja rozwoju komunikacji miejskiej Kielc poprzez PO RPW 2007–2013

*W latach 2007–2013 nastąpił znaczny rozwój infrastruktury komunikacyjnej miasta Kielce. Zostały wówczas zainicjowane działania mające na celu poprawę jakości i sprawności transportu miejskiego. Działania te stanowiły nadrzędny cel wdrażanego projektu „Rozwój Systemu Komunikacji Publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym”. Program ten realizowany w ramach III Osi Priorytetowej „Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu”, Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 wydatnie przyczynił się do poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej stolicy województwa świętokrzyskiego. Eskalacja usług w lokalnym transporcie zbiorowym to również efektywniejsza obsługa intensywnie urbanizujących się obszarów miasta i rejonów przyległych. Celem artykułu jest zaprezentowanie istotnych dokonań poszczególnych etapów programu.*

Uzyskanie przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej stworzyło szansę rozwoju gospodarczego dla naszego kraju. Jednocześnie obecność w strukturach europejskich uwidoczniała rozbieżności występujące między poszczególnymi krajami wspólnoty, jak również dysproporcje wewnątrz naszego państwa. Trudności, z którymi borykały się uboższe obszary kraju, skutkowały pogłębianiem się już istniejących różnic [14]. Mniej rozwinięte okręgi nie mają możliwości w pełni zagospodarować własnego kapitału, co w konsekwencji prowadzi do ustawicznego zwiększania dystansu pomiędzy regionami. Utrzymywanie się dysproporcji w dłuższej perspektywie czasowej może doprowadzić do niekoherencji gospodarczej państwa, a w finalnym rozrachunku – także Unii Europejskiej [15].

Panaceum na rozwiązanie przedstawionego problemu jest zintensyfikowanie rozwoju społecznego i gospodarczego najbardziej ubogich regionów. Instrumentem umożliwiającym przeprowadzenie tego projektu stał się Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013. Działaniem tym zostały objęte województwa o najniższym PKB w przeliczeniu na mieszkańca, a mianowicie: lubelskie, podlaskie, podkarpackie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie. Fundamentalnym zamysłem wymienionego programu jest stymulowanie tempa rozwoju ekonomicznego, jak i społecznego. Wzrost konkurencyjności danego regionu stanowi o jego zdolności do przyciągania i utrzymywania na jego obszarze przedsiębiorstw ze stabilnymi lub rosnącymi udziałami rynkowymi oraz do stabilnego lub rosnącego standardu życia gospodarstw domowych [3]. Zamiar ten został osiągnięty poprzez materializację sześciu osi priorytetowych w ramach wspomnianego programu [4].

Atrakcyjność danego obszaru, poza jego granicami, modelowana jest przez budowanie efektywności wewnątrz niego samego. Ta z kolei formowana jest w istotnej mierze poprzez ośrodki centralne, które bez wątpienia stanowią centrum aktywności gospodarczej. Rozwój metropolii przyczynia się do wzrostu mobilności przestrzennej i łatwości przemieszczania się.

Aby wspomagać rozwój gospodarczy i swobodę poruszania się, konieczne jest stworzenie zintegrowanych systemów transportu miejskiego [16].

Cel ten został osiągnięty poprzez opracowanie w ramach III Osi Priorytetowej „Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu” projektu „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym”. Inicjatywa ta była największym i najbardziej złożonym przedsięwzięciem miasta Kielce, współfinansowanym ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007–2013. Całkowita wartość projektu wyniosła 341,57 mln zł, z czego ponad 227,75 mln zł pochodzi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

## Ewolucja programu „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym”

W 2006 r. Gmina Kielce złożyła w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego zgłoszenie projektu do Planu Inwestycyjnego PO RPW 2007–2013. Podstawowymi założeniami tegoż zamysłu było podniesienie atrakcyjności systemu transportu miejskiego w mieście Kielce oraz wzrost konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do indywidualnych potrzeb poprzez polepszenie komfortu podróży taborem zbiorowym, progres dostępności osób niepełnosprawnych, ludzi starszych do środków transportu publicznego [2].

**Tab. 1.** Zestawienie planu działań w realizacji III Osi Priorytetowej „Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu”

Lp.	Cel	Realizacja
1.	Budowa węzła drogowego u zbiegu ulic: Żelazna, 1 Maja, Zagnańska wraz z przebudową Ronda im. Gustawa Herlinga-Grudzińskiego	2011
2.	Budowa ulic usprawniających obsługę komunikacyjną w zachodniej części miasta	2011
3.	Budowa pętli i zatok autobusowych	2010
4.	Zakup 40 autobusów wraz z automatami mobilnymi do sprzedaży biletów	2009/2010
5.	Zakup i montaż elektronicznych tablic informacyjnych i stacjonarnych automatów do sprzedaży biletów	2011/2014
6.	Budowa buspasów w ciągu ulicy Grunwaldzkiej i al. Szajnowicza-Iwanowa na odcinku od ul. Podklasztornej do ul. Massalskiego	2014
7.	Budowa buspasów w ciągu ulic Tarnowska–Źródłana-al. Solidarności	2014
8.	Budowa pętli autobusowej na Bukówce wraz z parkingiem przesiadkowym i infrastrukturą towarzyszącą	2014
9.	Wprowadzenie Systemu Kieleckiej Karty Miejskiej	2013
10.	Wyposażenie autobusów w monitoring wizyjny	2014
11.	Uzupełnienie sieci elektronicznej informacji pasażerskiej o 36 tablic przystankowych	2014
12.	Budowa zintegrowanych nowoczesnych peronów przystankowych	2015
13.	Budowa pętli autobusowej przy ul. Olszewskiego	2014

Źródło: oprac. własne na podst. danych Urzędu Miasta w Kielcach [5].

21 maja 2008 r. podpisano umowę z Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości, dotyczącą przygotowania wspomnianego projektu [8]. Zaplanowane przedsięwzięcie składało się z 13 zadań mających na celu usprawnić komunikację publiczną oraz zwiększyć bezpieczeństwo i komfort pasażerów.

W sprawozdaniach za lata 2007 i 2008 nie zanotowano postępów zarówno wskaźników finansowych, jak i fizycznych w sferze infrastruktury transportowej. Przeprowadzono natomiast intensywne prace przygotowawcze w obrębie stworzenia systemu instytucjonalnego dla rozpoczęcia wdrażania programu [7]. W październiku 2009 r. nastąpiło zatwierdzenie przez Instytucję Zarządzającą Programem Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej wniosku o dofinansowanie, co stanowiło rekomendację do podpisania umowy na dofinansowanie projektu. Miesiąc później, tj. 12.11.2009 r., w ramach III Osi Priorytetowej zatwierdzono umowę o subsydiowaniu dla projektu „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Ośrodku Metropolitalnym”. Był to drugi kontrakt, obok miasta Białystok, podpisany w obszarze działania III.1. Łączna wartość tego kontraktu wyniosła 113,3 mln euro, w tym EFRR 85,1 mln euro, co stanowiło 23,65% alokacji środków UE. Płatności zrealizowane na rzecz beneficjentów w 2009 r. ogółem (EFRR) wyniosły 24,3 mln euro, co stanowiło 6,76% alokacji środków Unii Europejskiej na lata 2007–2013. Przeprowadzone kontrole nie stwierdziły nieprawidłowości w rozumieniu przepisów wspólnotowych [9].

W tym samym roku został sporządzony kontrakt z Solaris Bus & Coach S.A. na dostawę 40 nowoczesnych autobusów komunikacji miejskiej wraz z automatami mobilnymi do sprzedaży biletów. Wśród dostarczonych autobusów było 35 pojazdów dwunastometrowych oraz 5 dziesięciometrowych.

Rok 2010 okazał się znacznie bardziej owocny w sferze prac dokonywanych przy realizacji projektu „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym”. Podpisano umowę dotyczącą budowy ulic usprawniających obsługę komunikacyjną rejonu Targów, obejmującą: wykonanie ulic ujętych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz budowę oczyszczalni wód deszczowych i pętli autobusowej. Kolejne porozumienie dotyczyło budowy i rozbudowy 3 pętli autobusowych przy ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego, Massalskiego i ul. Piekoszowskiej, w tym 2 z infrastrukturą dla obsługi pasażerów (dworce autobusowe). Pętle zostały zaplanowane w takich miejscach, aby mogły spełniać docelowo funkcję węzłów komunikacyjnych typu Park & Ride (wyposażone w miejsca postojowe dla samochodów osobowych). Zadanie to obejmowało również budowę 9 zatok autobusowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną przy ul. Krakowskiej, Domaszowskiej, Okrzei i Zagórskiej. Dodatkowo podpisano umowę na wykonanie pętli autobusowej w południowo-wschodniej części Kielc, tj. przy ul. Wojska Polskiego na Bukówce wraz z parkingiem przesiadkowym i infrastrukturą techniczną, zapewniającą bezpieczeństwo pasażerów, oraz w dzielnicy „Osiedle na Stoku” przy ul. Sikorskiego. Zadanie to obejmowało przebudowę istniejącej pętli, budowę pasa włączenia wraz z zatoką autobusową. Modernizacja wymienionych ulic ma na celu usprawnienie przemieszczania się przez najbardziej uczęszczane, kluczowe dzielnice miasta, a w efekcie końcowym ma przyczynić się do realizacji założonego początkowego celu – uatrakcyjnienia przejazdów miejskim transportem zbiorowym.

Projekt „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym” wraz z drugim realizowanym równocześnie programem pozwolił na zagospodarowanie w 2010 r. 23% alokacji na działanie III.1 PO RPW 2007–2013. Jednocze-



Realizacja projektu pozwoliła na zakup 35 dwunastometrowych i 5 dziesięciometrowych autobusów Solaris Urbino [6]



Dostarczone autobusy wyposażone zostały w automaty mobilne do sprzedaży biletów [6]

śnie uwidocznione i zidentyfikowane problemy podczas wdrażania projektów skutkowały organizacją pomocy w postaci szkoleń dla beneficjentów przygotowujących wnioski o dofinansowanie nt. analizy ekonomiczno-finansowej wraz z analizą ryzyka projektów [10].

W styczniu 2011 r. zawarto umowę na wykonanie zadania nr 5, którego przedmiotem był zakup i montaż elektronicznych tablic informacyjnych i stacjonarnych automatów do sprzedaży biletów. Zadanie obejmuje dostarczenie i instalację 24 tablic na przystankach autobusowych oraz węzłach komunikacyjnych w rejonach największego ruchu pasażerskiego. Wyświetlają one informacje o rzeczywistym czasie przyjazdu autobusu na przystanek oraz o ewentualnych opóźnieniach, a także komunikaty o zmianie taryf, zmianach w kursowaniu poszczególnych linii. Tablice te zostały wyposażone w system umożliwiający korzystanie z informacji zamieszczonych na ekranach plansz przez osoby niewidome i niedowidzące – za pomocą pilotów lub przycisków na słupach można uruchomić funkcję akustycznego przekazywania danych. Zawarto również 15.03.2011 r. umowę dotyczącą budowy węzła drogowego u zbiegu ulic Żelazna–1-go Maja wraz z przebudową

ul. Zagnańskiej na odcinku ulicy 1-go Maja do ul. Jesionowej, adaptację Ronda im. Gustawa Herlinga-Grudzińskiego wraz z ul. Czarnowską oraz rozbudowę niezbędnych odcinków przyległych do obszaru inwestycji ulic z infrastrukturą techniczną [11].

Do końca 2011 r. zagospodarowano 55% alokacji III Osi Priorytetowej. Prezentowany projekt miasta Kielce wraz z pozostałymi 7 w ramach PO RPW 2007–2013 przyczyniły się do realizacji szóstego priorytetu strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, jakim jest wsparcie funkcji metropolitalnych miast Polski Wschodniej.

Do końca 2013 r. zawarto wszystkie planowane umowy w ramach projektu. Dla podniesienia atrakcyjności, jak i stopnia wykorzystania autobusowej komunikacji zbiorowej, zrealizowane zostały pozostałe inwestycje rzeczowe, a mianowicie [12]:

- ♦ budowa buspasów w ciągu ul. Grunwaldzkiej i al. Szajnowiczalwanowa na odcinku od ul. Podklasztornej do ul. Massalskiego wraz ze skrzyżowaniami w ciągu ulic Tarnowska–Źródłana–al. Solidarności (na odcinku od ul. Bohaterów Warszawy do al. Tysiąclecia PP);



Budowa nowego minidworca na ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego poprawiła standard i bezpieczeństwo obsługi pasażerów komunikacji miejskiej



Tablica informacyjna przy nowym minidworcu [6]

- ♦ zwiększenie bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej poprzez wyposażenie wszystkich autobusów w monitoring wizyjny, składający się z kamer, rejestratora i monitora dla kierowcy;
- ♦ budowa pętli autobusowej przy ul. Olszewskiego w rejonie Kieleckiego Parku Technologicznego wraz z przebudową ul. Olszewskiego pod potrzeby buspasów i ścieżki rowerowej;
- ♦ budowa zintegrowanych nowoczesnych peronów przystankowych, zaprojektowanych i wykonanych z myślą o wszystkich użytkownikach komunikacji publicznej, tj. osobach z małymi dziećmi, ludziach niepełnosprawnych ruchowo, osobach na wózkach inwalidzkich, starszych. Przy nowych peronach zastosowane zostały specjalne podwyższone elementy galerii betonowej oraz systemy płytek wskaźnikowych, ułatwiających wsiadanie do autobusu osobom niedowidzącym i niewidomy. Konstrukcja peronów umożliwiła taki podjazd autobusu, aby był on jak najbliżej krawężnika chodnika. To rozwiązanie ułatwia korzystanie z komunikacji osobom o mniejszej mobilności. W wiatach przystankowych zastosowano przezroczyste ściany, które zapewniają pasażerom doskonałą widoczność. Na dużych przystankach wiaty zostały wyposażone w podświetlone gabloty z rozkładami jazdy i mapami komunikacji miejskiej.

W 2013 r. zakończono wdrażanie Systemu Kieleckiej Karty Miejskiej. System ten wraz z infrastrukturą Dynamicznej Informacji Pasażerskiej jest łącznym rozwiązaniem informatycznym dla prawidłowego i optymalnego funkcjonowania komunikacji publicznej. Rozwiązanie to umożliwia zamianę tradycyjnych, papierowych biletów okresowych i jednorazowych na nowy nośnik elektroniczny, który pozwala na generowanie danych o rzeczywistym popycie na usługę.

W kwietniu 2013 r., w związku z oszczędnościami po przetargach w kwocie około 90 mln zł kosztów kwalifikowanych, podjęto decyzję o zwróceniu się do Komisji Europejskiej o zgodę na wykorzystanie tych środków na realizację dodatkowych zadań. Komisja Europejska wydała decyzję zezwalającą na rozszerzenie projektu i w dniu 27.11.2013 r. podpisany został aneks do umowy, zwiększający projekt o 8 dodatkowych zadań. Do końca 2013 r. w ramach PO RPW na rozwój ośrodków wzrostu zagospodarowano 97% alokacji III Osi Priorytetowej. Poziom płatności na rzecz beneficjentów wzrósł o ponad 2/3 w stosunku do roku poprzedniego i łącznie od rozpoczęcia programu wyniósł ponad 50% alokacji dla osi [13].

Całość przedsięwzięcia zakończono zgodnie z umową o dofinansowaniu, tj. w dniu 31.12.2015 r.

## Podsumowanie

Celem działań podejmowanych w ramach III.1 Osi Priorytetowej „Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu” jest stymulowanie rozwoju wybranych funkcji metropolitalnych miast. Społeczny, gospodarczy i infrastrukturalny postęp jest kluczowy nie tylko z perspektywy ich wewnętrznego wzrostu i rozwoju, ale także silnie wpływa na ich bezpośrednie otoczenie i współzależności sieciowe wewnątrz regionów i całego makroregionu. Narzędziem do realizacji tego zamysłu na terenie województwa świętokrzyskiego był projekt „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym”. Przedsięwzięcie to zdecydowanie usprawniło komunikację publiczną oraz zwiększyło bezpieczeństwo i komfort podróżowania. Dzięki realizacji tak kompleksowego projektu wybudowano i przebudowano w Kielcach ponad 7 km dróg, ponad 4 km buspasów, utworzono 7 pętli autobusowych, 81 pionierskich przystanków. Ponadto mieszkańcy mogą korzystać z 40

nowoczesnych i bezpiecznych autobusów, Systemu Informacji Pasażerskiej, Kieleckiej Karty Miejskiej. Realizacja projektu jest częścią ewolucyjnie budowanego korytarza komunikacyjnego, zaplanowanego na kierunku północ–centrum–zachód, łączącego centrum miasta z 2 największymi osiedlami mieszkaniowymi.

Projekt ten znalazł się w gronie finalistów siódmej edycji konkursu Regio Stars 2014 Awards w kategorii „Citystar: projekty inwestycyjne zrównoważonego transportu miejskiego”.

## Bibliografia:

1. Dyr T., Kozubek P., *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2013.
2. [http://www.polskawschodnia.2007-2013.gov.pl/Projekty/Strony/Rozwój\\_systemkomunikacji\\_publicznej\\_w\\_kieleckim\\_obszarze\\_metropolitalnym.aspx](http://www.polskawschodnia.2007-2013.gov.pl/Projekty/Strony/Rozwój_systemkomunikacji_publicznej_w_kieleckim_obszarze_metropolitalnym.aspx) (dostęp z dnia 09.03.2016 r.).
3. Klasik A., *Przedsiębiorczość i konkurencyjność a rozwój regionalny – wprowadzenie*, [w:] tegoż (red.), *Przedsiębiorczość i konkurencyjność a rozwój regionalny*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2006.
4. Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013.
5. *Rozwój systemu komunikacji publicznej*: [http://www.um.kielce.pl/fundusze\\_unijne\\_komunikacja](http://www.um.kielce.pl/fundusze_unijne_komunikacja) (dostęp z dnia 10.03.2016 r.).
6. *Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym*: [http://www.projektkomunikacyjny.kielce.eu/s,5,Projekty\\_powiazane.html](http://www.projektkomunikacyjny.kielce.eu/s,5,Projekty_powiazane.html) (dostęp z dnia 05.03.2016 r.).
7. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za rok sprawozdawczy 2007.
8. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za rok sprawozdawczy 2008.
9. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za rok sprawozdawczy 2009.
10. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za rok sprawozdawczy 2010.
11. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za rok sprawozdawczy 2011.
12. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za rok sprawozdawczy 2012.
13. Sprawozdanie roczne z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za rok sprawozdawczy 2013.
14. Stepaniuk R., Orzeł A., *Ewaluacja zmian w systemie transportu miejskiego Białegostoku*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 1–2.
15. 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.
16. Stepaniuk R., Orzeł A., *Transport miejski wojewódzkiego ośrodka metropolitalnego w świetle projektu Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2015, nr 11.



Przebudowany węzeł drogowy u zbiegu ulic Żelazna–1-go Maja [6]



Nowa pętla autobusowa przy ul. Massalskiego [6]

## Autorzy:

mgr **Róża Stepaniuk** – doktorantka na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

mgr **Artur Orzeł** – doktorant na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

### Intensification of the public transport in the city of Kielce through the PO RPO 2007–2013

In the years of 2007–2013 we could observe notable development of communication infrastructure in Kielce. There were new initiatives started in order to improve the quality and efficiency of the city transport. Those were also the main purposes of the project “Development of the System of Public Transport in the Kielce Metropolitan Area”. Project where implementing in the frame of the third Priority Axis “Province Centers of Growth” within the Eastern Europe Development Operation Program 2007–2013 and had a great impact in improving the functioning of public transport in the main city of the swietokrzyskie region. This article presents important achievements of each stages of the project implementation.