

*MAGDALENA ZIOŁO**

*BLANKA TUNDYS***

NISKOEMISYJNY TRANSPORT MIEJSKI JAKO DETERMINANTA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU MIAST W KONTEKŚCIE ZAŁOŻEŃ STRATEGII EUROPA 2020. PERSPEKTYWA ORGANIZACYJNA I FINANSOWA

Transport miejski jest jednym z istotnych priorytetów inwestycyjnych objętych dofinansowaniem w perspektywie finansowej Unii Europejskiej w latach 2014–2020. Z punktu widzenia potrzeb transportowych w miastach istotne pozostają działania zaplanowane do finansowania w ramach priorytetu 4.5. POIiŚ zdefiniowanego jako „Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygujących”. Tak określone inicjatywy inwestycyjne będą wymagały realizacji przedsięwzięć dotyczących zarówno taboru, jak i infrastruktury transportowej (w tym komplementarnej). Szczególna rola w kontekście aktywności zaplanowanych w ramach priorytetu 4.5. przypisywana jest jednostkom samorządu terytorialnego (JST) jako szczególnej grupie beneficjentów objętych wsparciem finansowym. JST są bowiem podmiotami odpowiedzialnymi za kreowanie zrównoważonego rozwoju na poziomie lokalnym i regionalnym, co znajduje wyraz w zaplanowanych dla JST działaniach polegających m.in. na opracowaniu planów gospodarki niskoemisyjnej. Jednocześnie podejmowane i finansowane przez samorządy inwestycje transportowe wspomagać mają ograniczenie wielkości ruchu motoryzacyjnego, zwiększenie jego płynności oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Celem artykułu jest usystematyzowanie stanu wiedzy w zakresie transportu niskoemisyjnego w miastach oraz w sferze źródeł jego finansowania z uwzględnieniem przesłanek realizacyjnych koncepcji zrównoważonego rozwoju.

Słowa kluczowe: Strategia Europa 2020, niskoemisyjny transport miejski

* Magdalena Ziolo, dr hab., Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, e-mail: magdalena.ziolo@wzieu.pl.

** Blanka Tundys, dr, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, e-mail: blanka.tundys@wzieu.pl.

Wstęp

Zrównoważony przestrzennie i funkcjonalnie regionalny system osiedleńczy był przedmiotem zainteresowań urbanistów już w 1915 r. i ewoluował w wyniku nasilającej się ekspansji miast. Postępujące współcześnie procesy urbanizacji determinują poszukiwanie odpowiedzi na pytania o prawidłową strukturę przestrzenną miasta i powiązania regionalne zapewniające wypełnienie postulatów zrównoważonego rozwoju społecznego, ekonomicznego i przyrodniczego¹. Szczególną rolę odgrywa w tym zakresie transport miejski, którego rozwój warunkowany jest rozwojem przestrzeni miejskiej. Warto zwrócić uwagę, że transport miejski jest jednym z istotnych priorytetów inwestycyjnych objętych dofinansowaniem w perspektywie finansowej Unii Europejskiej w latach 2014–2020. Z punktu widzenia potrzeb transportowych w miastach istotne pozostają działania zaplanowane do finansowania w ramach priorytetu 4.5. POIiŚ zdefiniowanego jako „Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygacyjnych”. Tak określone inicjatywy inwestycyjne będą wymagały realizacji przedsięwzięć dotyczących zarówno taboru, jak i infrastruktury transportowej (w tym komplementarnej).

Celem artykułu jest usystematyzowanie stanu wiedzy w zakresie transportu niskoemisyjnego w miastach oraz w sferze źródeł jego finansowania z uwzględnieniem przesłanek realizacyjnych koncepcji zrównoważonego rozwoju.

Jednostki samorządu terytorialnego jako podmioty odpowiedzialne za kreowanie zrównoważonego rozwoju miast

Jednostki samorządu terytorialnego jako podmioty, na które delegowano uprawnienia w sferze realizacji zadań publicznych, odpowiadają za świadczenie usług publicznych w zakresie zdefiniowanym przez ustawy kompetencyjne, odpowiednio: ustawę z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, ustawę z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym oraz ustawę z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa². Dodatkowo obowiązki JST określone zostały

¹ A.T. Kowalewski, *Rozwój zrównoważony w procesach urbanizacji*, „Nauka” 2005, nr 1, s. 135.

² Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy

przez przepisy szczególnie precyzujące działania tych podmiotów w ramach poszczególnych sfer ich aktywności (m.in. ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, ustawa o systemie oświaty etc.).

W kontekście wyzwań stojących przed JST w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej 2014–2020 warto uwypuklić działania w zakresie zrównoważonego rozwoju miast oraz transportu miejskiego. Katarzyna Właźlak wskazuje, że rozwój zrównoważony to jedno z pojęć (obok rozwoju trwałego, rozwoju gospodarczego, rozwoju społecznego) składających się na rozwój regionalny i zaznacza zarazem, że infrastruktura transportowa, a ponadto kwestie komunikacji miejskiej determinują poziom tego rozwoju³. Natomiast Jarosław Gorący, odnosząc się do problemu zrównoważonego rozwoju w kontekście uwarunkowań polskich, podkreśla proveniencję pojęcia, które po raz pierwszy użyte zostało w XVIII w. przez Hansa Carla von Carlowitza w kontekście dewastacji lasów⁴. Definicja zrównoważonego rozwoju zapisana została natomiast w Raporcie Brundtland⁵ i dotyczy rozwoju, „który zaspokaja potrzeby obecne, nie zagrażając możliwościom zaspokojenia potrzeb przyszłych pokoleń”⁶.

Rozpatrując problem rozwoju w kontekście zadań JST, należy zwrócić uwagę na ustawy kompetencyjne oraz ustawę z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁷. Podstawowym dokumentem stanowiącym ramy realizacyjne dla polityki rozwoju są strategie i programy. Strategiami rozwoju

o samorządzie gminnym, Dz.U. 2013, nr 0, poz. 594); Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie powiatowym, Dz.U. 2013, nr 0, poz. 595); Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie województwa, Dz.U. 2013, nr 0, poz. 596).

³ K. Właźlak, *Rozwój regionalny jako zadanie administracji publicznej*, Wolters Kluwers business, Warszawa 2010, s. 44, 46.

⁴ J. Gorący, *Zrównoważony rozwój – szansą dla Polski?*, w: *Zrównoważony rozwój. Debiut Naukowy 2012*, red. T. Jemczura, H.T. Kretek, Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Raciborzu, Racibórz 2013, s. 53.

⁵ Od nazwiska przewodniczącej komisji, która opracowała raport Gro Harlem Brundtland.

⁶ L. Pawłowski, *Rola monitoringu środowiska w realizacji zrównoważonego rozwoju*, „Rocznik Ochrony Środowiska” 2011, t. 13, s. 333.

⁷ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 maja 2009 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. 2009, nr 84, poz. 712).

odnoszącymi się do regionów są w szczególności: krajowa strategia rozwoju regionalnego, strategia ponadregionalna oraz strategia rozwoju województwa⁸.

Zarządzanie rozwojem lokalnym i regionalnym przez JST z wykorzystaniem dokumentów strategicznych w postaci strategii, planów i programów powinno uwzględniać specyfikę, uwarunkowania rozwojowe i potencjał JST. W kontekście rosnącej roli miast oraz polityki miejskiej istotne znaczenie mają determinanty rozwoju zidentyfikowane w: teorii geograficznych centrów wzrostu, teorii lokalizacji oraz teorii rozwoju zrównoważonego⁹. Współcześnie miasta i obszary metropolitalne pełnią znaczącą rolę w kreowaniu procesów wzrostu i rozwoju¹⁰, a rozwój funkcji metropolitalnych jest często identyfikowanym celem strategicznym na poziomie lokalnym i regionalnym.

Ekspansja miast oraz zapewnienie ich zrównoważonego rozwoju stanowią dla JST istotne wyzwanie, bowiem zjawiska te, obok korzyści, kreują także problemy wymagające interwencji ze strony JST. W kontekście korzyści należy zauważyć, że rozwijające się miasta są ośrodkami wzrostu oraz dyfuzji innowacji, a także – na co często zwraca się w uwagę w kontekście gęstości zaludnienia – cechuje je potencjał oszczędności energii i przekształceń w kierunku gospodarki niskoemisyjnej. Rozwiązań systemowych i kompleksowego zarządzania ze strony JST wymagają kwestie: bezrobocia, nierówności dochodowych, szeroko rozumianego wykluczenia (społeczne, transportowe, cyfrowe itp.), polaryzacji przestrzennej, negatywnego oddziaływania na środowisko (w tym zagrożenie ekosystemów miejskich), czy tzw. rozlewania się miast¹¹. W warunkach zagrożeń wynikających z tzw. *new and old social risk* problemy te stają się szczególnie ważne z punktu widzenia skutków, jakie potencjalnie mogą wywoływać w sferze

⁸ Tamże, art. 9.

⁹ T.G. Grosse, *Polityka regionalna Unii Europejskiej. Przykład Grecji, Włoch, Irlandii i Polski*, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa 2004, s. 25–27; K. Głębicka, M. Grewiński, *Europejska polityka regionalna*, ELIPSA, Warszawa 2003, s. 20–31.

¹⁰ W dokumencie Unii Europejskiej *Miasta przyszłości – Wyzwania, wizje, perspektywy* (Luksemburg 2011) podkreśla się, że Europa jest jednym z najbardziej zurbanizowanych kontynentów na świecie, a ponad dwie trzecie ludności Europy mieszka na obszarach miejskich i odsetek ten stale wzrasta. Tym samym to rozwój miast będzie warunkował rozwój UE w sferze gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Zob. http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgen/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final_pl.pdf (dostęp 30.06.2014).

¹¹ Tamże, s. 6.

społeczno-gospodarczej. Zatem rolą JST jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju miast poprzez kompleksowe zarządzanie procesem, a w szczególności¹²:

- tworzenie systemów zarządzania, które reagują w sposób elastyczny na zmiany otoczenia;
- koordynowanie podejścia horyzontalnego i wertykalnego (współdziałanie z innymi szczeblami zarządzania i współpraca z innymi miastami w celu realizacji wspólnych zamierzeń);
- budowanie systemów zarządzania opartych na partycypacji społecznej (m.in. budżety obywatelskie);
- stymulowanie innowacji społecznych zapewniających spójność zaangażowania społecznego, kreatywności i innowacji;
- wykorzystanie metody *foresight* jako metody zarządzania procesami transformacji.

Wiele z tych działań dokonuje się współcześnie i dotyczy m.in. zmian polityki prowadzonej przez JST w zakresie gospodarki odpadami, gospodarki wodno-ściekowej, niskoemisyjnego transportu miejskiego, czyli działań wkomponowanych w założenia zrównoważonego rozwoju i sprzyjających zachowaniu równowagi w triadzie – ekonomia, społeczeństwo, ochrona środowiska. Coraz częściej inwestycje publiczne podejmowane przez JST lub jednostki powiązane mają także charakter inwestycji społecznie odpowiedzialnych lub partnerstwa publiczno-społecznego. Mając na uwadze kontekst polityki europejskiej w zakresie rozwoju miast postrzegany poprzez pryzmat kierunków określonych w dokumencie Europa 2020, należy oczekiwać, że trendy te będą kontynuowane.

Transport miejski jako przedmiot zainteresowań Strategii Europa 2020

Zastępująca Strategię Lizbońską Strategia „Europa 2020” obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety¹³:

- rozwój inteligentny – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;

¹² Tamże, s. 7.

¹³ *EUROPA 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2010, COM (2010) 2020.

- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Ten nowy długookresowy program rozwoju społeczno-gospodarczego Europy ma służyć zapewnieniu konkurencyjnej gospodarki europejskiej, bazując na doświadczeniach i osiągnięciach Strategii Lizbońskiej. Aby osiągnąć założone cele, na poziomie UE zostały stworzone zintegrowane wytyczne obejmujące unijne priorytety ogólne i wymierne cele. Stworzenie konkurencyjnej, inteligentnej, zrównoważonej i sprzyjającej włączeniu społecznemu gospodarki wymaga podjęcia różnorodnych działań, w tym odnoszących się do transportu i prób jego zrównoważenia gałęziowego. W tym zakresie do najważniejszych elementów należy zaliczyć modernizację sektora transportu i przede wszystkim zmniejszenie jego udziału w emisji związków węgla. Tego typu działania mogą zostać zrealizowane w zakresie infrastruktury, ITS, inteligentnego zarządzania ruchem, logistyki miejskiej, jak również opracowania europejskiej inicjatywy ekologicznych samochodów mającej na celu promowanie nowych technologii obejmującej samochody z napędem elektrycznym i hybrydowym.

Transport w mieście powoduje duże zagęszczenie ruchu, przyczyniając się do kongestii oraz negatywnego wpływu na środowisko naturalne, dlatego też istotne będzie odpowiednie zarządzanie transportem w mieście. Właściwie sam transport i jego rola w strategii „Europa 2020” nie został w sposób szczególny wyróżniony czy uwypuklony. Jednakże realizacja priorytetów strategii nieodłącznie wiąże się z realizacją zagadnień związanych z inwestycjami w obszarze transportu. Zarówno sama infrastruktura transportu, jak i środki transportu wpływają na realizację priorytetów strategii, w tym inteligentnego i zrównoważonego rozwoju (szczególnie odnosząc się do miast i obszarów metropolitalnych). Do priorytetów działań UE należą: stworzenie nowoczesnych połączeń komunikacyjnych w miastach, powiązanie nowoczesnym systemem transportowym centrów miast z ich przedmieściami, a także innymi ośrodkami i regionami. Nowoczesne połączenia to nie tylko infrastruktura, ale umiejętne przeniesienie potrzeb transportowych na bardziej ekologiczne, niskoemisyjne środki transportu, wykorzystanie *modal split* i zasad zrównoważonego rozwoju. Nowoczesna sieć transportowa sprzyja tworzeniu spójności terytorialnej, a wydajny, zrównoważony i bezpieczny system transportowy sprzyja mobilności. Takie rozwiązania wiążą się z inteligentnym rozwojem, obniżaniem kosztów ponoszonych przez użytkowników i włączaniem społecznym.

Unia Europejska w ramach Strategii „Europa 2020” wyznaczyła konkretne cele rozwojowe, których spełnienia albo lepiej realizacji oczekuje się w 2020 r. Jednocześnie KE monitoruje postępy w realizacji strategii. Odbywa się to na podstawie zbioru wskaźników przypisanych do określonych pięciu celów rozwojowych (wskaźniki i główne cele zawarte zostały w tabeli numer 1). Z punktu widzenia niniejszych rozważań najważniejszy jest cel 3. Osiągnięcie założenia 20/20/20 jest możliwe, ale tylko przy właściwie prowadzonej zarówno polityce w tym zakresie, jak i działaniom edukacyjnym motywującym do zmiany sposobu podróżowania.

Tabela 1

Cele i wskaźniki Strategii „Europa 2020”

| Lp. | Cele główne strategii | Główne wskaźniki |
|-----|--|--|
| 1. | Wzrost wskaźnika zatrudniania osób w przedziale wiekowym 20–64 do poziomu 75% | Wskaźnik zatrudniania osób w wieku 20–64 lata |
| 2. | Przeznaczenie 3% PKB UE na inwestycje w badania i rozwój (B+R) | Nakłady na B+R (w % PKB) |
| 3. | Osiągnięcie celów „20/20/20” w zakresie klimatu i energii – zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w porównaniu do 1990 r., zwiększenie do 20% udziału energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii oraz zwiększenie efektywności energetycznej o 20% | Emisja gazów cieplarnianych (1990 = 100) Udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto Zużycie energii pierwotnej |
| 4. | Podniesienie poziomu wykształcenia przez zmniejszenie odetka osób zbyt wcześnie kończących naukę do poniżej 10% oraz zwiększenie do co najmniej 40% odetka osób w wieku 30–34 lata z wykształceniem wyższym lub równoważnym | Młodzież niekontynuująca nauki Osoby w wieku 30–34 lata posiadające wykształcenie |
| 5. | Zmniejszenie ubóstwa poprzez wydzwignięcie co najmniej 20 mln osób z ubóstwa lub wykluczenia społecznego | Wskaźnik zagrożenia ubóstwem lub wykluczeniem społecznym (wskaźnik zbiorczy trzech poniższych) Wskaźnik bardzo niskiej intensywności pracy w gospodarstwie domowym Wskaźnik zagrożenia ubóstwem (po uwzględnieniu transferów społecznych) Wskaźnik pogłębionej deprivacji materialnej |

Źródło: wskaźniki Strategii „Europa 2020”, www.stat.gov.pl (dostęp 06.2014).

Osiągnięcie celu trzeciego w zakresie transportu odnosi się przede wszystkim do zmniejszenia ilości emitowanych do atmosfery gazów cieplarnianych. Komisja Europejska zaplanowała już działania, które mają dążyć do osiągnięcia tego celu. Zawarte zostały one w Białej Księdze Transportu z 2011 r.¹⁴ Wskazuje się w niej zalecenie do zmniejszenia o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r., jak również zmniejszenie negatywnego wpływu procesów logistycznych związanych z emisją CO₂ do atmosfery w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r. Trzeba jednakże do tych założeń podejść krytycznie i wskazać, że sama w sobie idea jest słuszna, ale jej wykonanie raczej niemożliwe, przynajmniej w tak krótkim czasie. Zaprezentowane cele są zgodne z wytycznymi Strategii „Europa 2020”, co wskazuje jednoznacznie, że działania w zakresie transportu, mimo że niewypukłone w sposób szczególny, w strategii będą i są realizowane na podstawie innych dokumentów uzupełniających czy wspomagających działania na rzecz zrównoważonego transportu.

Priorytety rozwojowe w sferze transportu w świetle zapisów osi i programów objętych współfinansowaniem ze środków Unii Europejskiej w perspektywie 2014–2020.

Wraz z przyjęciem przez Radę Unii Europejskiej w maju 2010 r. *Strategii rozwoju inteligentnego, zrównoważonego i przeciwdziałającego wykluczeniu społecznemu Europa 2020*, priorytetem rozwojowym stało się stworzenie nowoczesnego systemu transportowego, który będzie zapewniał sprawną i wydajną infrastrukturę, a jednocześnie spełni cele gospodarki niskoemisyjnej. Obecnie wskazania KE mówią o tym, że gospodarka ma być jednocześnie konkurencyjna i spełniająca wymogi niskiej emisyjności. Aby tak się stało, na terenie kraju musi istnieć spójna sieć transportowa, wsparcie ekologicznych form transportu jako tych bardziej konkurencyjnych, integracja gałęzi transportu.

Zrównoważony transport ma na celu zmniejszenie koncentracji ruchu, obniżenie hałasu i obniżenie poziomu zanieczyszczeń, jakie powoduje dla środowiska naturalnego. Tworzenie np. stref niskiej emisji przez wprowadzanie zakazów wjazdów jest jednym z rozwiązań powyższych problemów. UE promowanie ekologicznych pojazdów komunikacji miejskiej w ramach finansowanych przez KE projektów, np. CUTE (czysta komunikacja miejska dla Europy Civitas, czystszy

¹⁴ Biała Księga Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM (2011) 144.

transport w miastach), jednakże są to działania i inicjatywy ograniczone, gdyż odnoszą się tylko do miast uczestników. Dlatego biorąc pod uwagę zarówno Strategię Spójności, regionalne programy operacyjne na lata 2014–2020 oraz Strategię „Europa 2020”, należy wskazać elementy organizacyjne i finansowe, które będą wspierały niskoemisyjny transport miejski jako element wspierający zrównoważony rozwój transportu. Oprócz tego ważnym elementem jest wykorzystanie ITS – inteligentnych systemów transportowych. Jednym z elementów jest inicjatywa „inteligentny samochód”. Jej cele to zmniejszenie poziomu wypadków drogowych, kongestii, zużycia paliwa oraz emisji CO₂.

Ważnym elementem realizacji Strategii „Europa 2020” jest Polityka Spójności. W ramach urzeczywistniania celów KE i Polityki Spójności powstał Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020¹⁵. Jest to dokument, który stanowi odpowiedź na cele rozwojowe Polityki Spójności w zakresie infrastruktury zrównoważonego rozwoju, biorąc pod uwagę jednocześnie krajowe uwarunkowania. W programie zawarto krajowe cele w obszarze zrównoważonego rozwoju przy zachowaniu spójności i równowagi pomiędzy działaniami inwestycyjnymi w zakresie niezbędnej infrastruktury oraz wsparcia skierowanego do wybranych obszarów gospodarki. Do głównych celów tematycznych¹⁶ należy zaliczyć: gospodarkę niskoemisyjną, adaptację do zmian klimatu, ochronę środowiska i efektywne wykorzystanie zasobów oraz transport zrównoważony. Działania dotyczące realizacji założeń niskoemisyjnego transportu dotyczą realizacji celów zawartych w Białej Księdze Transportu 2011 (odnosząc się do mobilności o wysokiej jakości przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami), jak również w Strategii Rozwoju Kraju (SRK), w zakresie transportu zostały rozwinięte w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – SRT, a sposób ich realizacji został zawarty w Dokumencie Implementacyjnym w zakresie wymaganym w ramach warunkowości *ex-ante*. W zakresie transportu przyjęto założenia (tab. 2).

¹⁵ Opracowano na podstawie Projektu Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, 8 stycznia 2014, Warszawa 2014.

¹⁶ Tamże.

Tabela 2

Przegląd uzasadnienia wyboru celów tematycznych i priorytetów inwestycyjnych

| Cel tematyczny | Priorytet inwestycyjny | Uzasadnienie |
|---|--|---|
| 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach | 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu | Wsparcie adresowane do miast jako obszarów strategicznej interwencji polityki państwa (OSI) wymienionych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego i innych dokumentach strategicznych (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Strategia Rozwoju Kraju). Rozwój planów gospodarki niskoemisyjnej na obszarach miejskich, które odpowiadają za największy udział emisji CO ₂ . Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczeń stanowiących istotny problem środowiskowy. Potrzeba odciążenia infrastruktury miejskiej od nadmiernego ruchu drogowego oraz poprawy integracji miast z otoczeniem poprzez rozwój systemu niskoemisyjnego transportu zbiorowego |
| 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych | 7.1. Wspieranie rozwoju multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego (Single European Transport Area – SEA) przez inwestycje w sieci TEN-T | Ograniczona dostępność zewnętrzna kraju wymagająca dokończenia budowy nowoczesnej sieci drogowej podjętej w okresie 2007–2013. Realizacja wytycznych UE w sprawie rozwoju kolejowej i drogowej sieci TENT oraz umowy dotyczących kluczowych linii dla transportu kolejowego AGTC. Niska konkurencyjność sektora kolejowego względem innych form przewozu towarów i osób, kluczowa dla zapewnienia bardziej zrównoważonego systemu transportowego (tzw. <i>modal split</i>). Zgodność z Zaleceniami Rady (<i>country specific recommendations</i>) dotyczącymi zapewnienia efektywnego i terminowego wdrażania projektów kolejowych. Wkład w osiągnięcie celów Białej Księgi transportu dotyczących tworzenia warunków do przeniesienia drogowego transportu towarów na inne środki transportu, w tym na transport kolejowy. Wkład w realizację europejskiej strategii w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i zgodność z planami wprowadzenia w Europie do 2020 r. zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) w ramach prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym (SES) |

| | | |
|---|--|---|
| 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych | 7.2. Zwiększanie mobilności regionalnej przez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T | Potrzeba tworzenia warunków do rozwoju policentrycznej struktury osadniczej w kraju, opartej na sieci miast średniej i mniejszej wielkości (tzw. regionalnych i subregionalnych określonych w KPZK). Ograniczona dostępność mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających wymagająca inwestycji, które zapewnią rozwój i integrację lokalnych rynków pracy. Konieczność eliminacji ograniczeń blokujących rozwój miast, związanych z przeciążeniem ich infrastruktury ruchem tranzytowym ciężkich pojazdów |
| | 7.3. Rozwój przyjaznych dla środowiska, w tym „cichych” (<i>low-noise</i>) i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty, połączenia multimodalne i infrastrukturę lotniskową w celu promowania zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności | Zgodność z celami Białej Księgi Transportu postulującymi większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu i tworzenie warunków do przeniesienia drogowego transportu towarów na inne środki transportu, w tym na transport wodny. Realizacja wytycznych UE w sprawie rozwoju sieci TEN-T na drogach wodnych śródlądowych, portów morskich i terminali przeładunkowych. Zgodność z inicjatywą KE dotyczącą tworzenia tzw. zielonych korytarzy transportowych wykorzystujących współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się środków przewozu dla umożliwienia wyboru transportu. Konieczność zabezpieczenia obsługi rosnącego poziomu przeładunków kontenerów w portach morskich oraz zintegrowanie ich z zapleczem w głębi kraju |
| | 7.4. Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego | Zgodność z Zaleceniami Rady (<i>country specific recommendations</i>) dotyczącymi zapewnienia efektywnego i terminowego wdrażania projektów kolejowych. Niska konkurencyjność sektora kolejowego względem innych form przewozu towarów i osób, kluczowa dla zapewnienia bardziej zrównoważonego systemu transportowego (tzw. <i>modal split</i>). Potrzeba ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu w miastach, odciążenia infrastruktury miejskiej od nadmiernego ruchu drogowego i poprawy ich integracji z otoczeniem przez rozwój systemów kolejowych na ich obszarze |

Źródło: POiŚ, s. 18–22.

W ramach realizacji osi priorytetowej I zaplanowano działania inwestycyjne odnoszące się do celu tematycznego 4. *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach*. W tabeli 3 scharakteryzowano wybrane priorytety inwestycyjne związane z realizacją osi III i IV.

Tabela 3

Priorytety inwestycyjne w zakresie transportu i infrastruktury transportowej przyjaznej środowisku

| Oś priorytetowa | III | <p>Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej</p> <p>Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie legodzące na zmienny klimat</p> |
|--|--|---|
| Priorytet inwestycyjny 4.5. (realizowany w ramach osi priorytetowej III) | | |
| Cel szczegółowy | <p>Działania przewidziane w przedmiotowym priorytecie ukierunkowane będą na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, co przyczyni się do poprawy jakości powietrza na terenach miejskich. Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast.</p> | |
| Wskaźnik rezultatu | <p>Wskaźnik</p> <p>Jednostka miary</p> <p>liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich</p> | <p>Wartość bazowa</p> <p>167,1</p> <p>Rok bazowy</p> <p>2011</p> <p>Wartość docelowa</p> <p>226,6</p> <p>Źródła danych</p> <p>GUS na potrzeby Strategii Rozwoju Transportu i bazy STRATEG</p> <p>Częstotliwość pomiaru</p> <p>rocznie</p> |
| Zakres interwencji | <p>Wsparcie transportu publicznego: w obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu do środowiska naturalnego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. Wsparcie będzie dotyczyło przede wszystkim w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast, służących podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Przewiduje się wdrażanie projektów, które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływanie hałasu/drgan/zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego i zwiększenie przestrzeni zielonych miasta. Projekty będą realizowane według najlepszej środowiskowo spośród badanych racjonalnych opcji ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązania danego problemu komunikacyjnego przy jak najmniejszym wpływie na klimat akustyczny i jakość powietrza (w szczególności minimalizacji emisji zanieczyszczeń powietrza) oraz redukcji gazów cieplarnianych. W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego. Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny (w tym budowa, przebudowa, konserwacja taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, a także kompleksowy, obejmujący obydwa typy projektów. Realizowane będą także projekty wzbożone o pozostałe komplementarne względem podstawowej infrastruktury liniowej elementy (inwestycje), w tym ITS, usprawniające funkcjonowanie całego systemu transportowego, dzięki którym nastąpi integracja infrastrukturalna istniejących środków transportu oraz dostosowanie systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Inwestycje w programie krajowym będą komplementarne z pozostałymi przedsięwzięciami i realizowanymi w programach regionalnych, dotyczącymi przebudowy infrastruktury miejskiej wyprzedzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy na rzecz transportu zbiorowego i wspomagających integrację przestrzenną oraz funkcjonalną poszczególnych podsystemów transportowych.</p> | |

| | | | | | | |
|---|--|--|-----------------|------------------|---------------|-----------------------|
| Beneficjenci | W obszarze transportu miejskiego beneficjentami będą jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki i porozumienia), w szczególności miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne, miasta regionalne i subregionalne (organizatorzy publicznego transportu zbiorowego) oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządy infrastruktury służącej transportowi miejskiemu oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła miast i ich obszarów funkcjonalnych, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z miejskiej infrastruktury transportowej i środków transportu zbiorowego dofinansowanych ze środków UE. | | | | | |
| Terytorialny obszar realizacji | Miasta i ich obszary funkcjonalne | Wskaźniki typu <i>output</i> | Jednostka miary | Wartość docelowa | Źródła danych | Częstotliwość pomiaru |
| Zasady wyboru projektów do finansowania | Tryb konkursowy i pozakonkursowy | Całkowita długość nowych lub ulepszonych linii tramwajowych i linii metra | km | 168 | SL 2014–2020 | rocznie |
| Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej | Forma bezzwrotna | Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (w szt.) | szt. | 600 | SL 2014–2020 | rocznie |
| Cel szczegółowy | <p>Priorytet inwestycyjny 7.1. Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T</p> <p>Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego stworzenia spójnej, jednolitej sieci transportowej TEN-T obejmującej obszar całego kraju, a dodatkowo przyczyni się do poprawy stanu krajowych połączeń kolejowych.</p> | | | | | |
| Wskaźnik rezultatu | <p>Wskaźnik</p> <p>Liczba miast wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi lub autostradami</p> <p>Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h</p> | | | | | |
| | Jednostka miary | Wartość bazowa | Rok bazowy | Wartość docelowa | Źródła danych | Częstotliwość pomiaru |
| | szt. | 6/18 | 2008 | 18/18 | GDDK i A.MIR | rocznie |
| | szt. | 4/18 | 2008 | 18/18 | PKP PKL/MIR | rocznie |

| | | | | | |
|---|--|--|-----------------|------------------|-------------------------|
| Zakres interwencji | <p>Uzupełnianie luk na głównych liniach (magistralach) kolejowych w TEN-T, dzięki czemu największe miasta zostaną połączone siecią nowoczesnych linii kolejowych. Inwestycje będą obejmować modernizację i rehabilitację istniejących szlaków kolejowych, budowę wybranych odcinków linii. Kontynuowane będą projekty w zakresie modernizacji infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz infrastruktury obsługi podróży (w tym dostosowanie do wymagań technicznych związanych z obsługą osób z ograniczoną mobilnością). Unowocześnianie taboru kolejowego. Środki unijne w ramach programu krajowego zostaną skoncentrowane na budowie dróg ekspresowych, budowa autostrad zostanie zakończona ze środków krajowych, natomiast drogi niższej kategorii będą finansowane z programów regionalnych. W ciągach inwestycji obejmujących budowę, przebudowę lub rozbudowę dróg ekspresowych, realizowane będą również obwodnice jego bezpieczeństwa. Dla usprawnienia ruchem drogowym, w szczególności na drogach o dużym natężeniu ruchu, wykorzystywane będą systemy ITS, które przyczynia się nie tylko do usprawnienia warunków ruchu, ale dzięki przekazywanym informacjom o stanie ruchu także do zwiększenia jego bezpieczeństwa. W ramach wsparcia rozwoju transportu lotniczego realizowane będą inwestycje służące poprawie przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych, zwiększeniu przepustowości przetrzeni powietrznej oraz poprawie bezpieczeństwa i ochronie ruchu lotniczego w ramach sieci TEN-T.</p> | | | | |
| Beneficjenci | <p>Zarządca krajowej infrastruktury drogowej, zarządcy infrastruktury kolejowej (w tym dworcowej) oraz przedsiębiorstwa kolejowych przewoźców pasażerskich i towarowych, a także spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego oraz samorządy terytorialne. Podmioty zarządzające portami lotniczymi leżącymi w sieci TEN-T oraz krajowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną. Dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne) oraz organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne oraz instytuty badawcze. Grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej w sieci TEN-T.</p> | | | | |
| Terytorialny obszar realizacji | Cały kraj | Wskaźniki typu output | Jednostka miary | Wartość docelowa | Częstotliwość pomiaru |
| Zasady wyboru projektów do finansowania | Pozakonkursowy (wyjątki konkursowy) | Całkowita długość nowych dróg, z czego: TEN-T | km | 820 | SL 2014–2020 rocznie |
| Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej | Bezwrotna | Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych z czego TEN-T | km | 503 | SL 2014–2020 rocznie |
| Cel szczegółowy | <p>Liczba zakupionych/zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego</p> <p>szt. 1103</p> <p>Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz promogowanie działań służących zmniejszeniu hałasu</p> <p>Priorytet inwestycyjny 7.4.</p> <p>Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego poprawy stanu krajowych połączeń kolejowych i systemu kolejowego w miejskich obszarach funkcjonalnych, a dodatkowo przyczyni się do rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast.</p> | | | | |

| Wskaźnik rezultatu | Wskaźnik | Jednostka miary | Wartość bazowa | Rok bazowy | Wartość docelowa | Źródła danych | Częstotliwość pomiaru |
|--------------------|--|-----------------|----------------|------------|------------------|---|-----------------------|
| Wskaźnik rezultatu | Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich | osoby | 167,1 | 2011 | 226,8 | GUS na potrzeby Strategii Rozwoju Transportu i bazy STRATEG | roczne |
| Zakres interwencji | Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h | szt. | 4/18 | 2008 | 18/18 | PKP PLK/ MIR | roczne |
| Beneficjenci | Wsparcie transportu kolejowego poza siecią TEN-T będzie dotyczyło infrastruktury linii kolejowych służących przewozom pasażerskim, jak i istotnych z punktu widzenia towarowego ruchu kolejowego oraz infrastruktury i taboru przewoźników działających na obszarach funkcjonalnych miast (koleje miejskie, metro). Realizacja wybranych odcinków linii kolejowych przyczyni się do poprawy spójności terytorialnej województw i dostępności do regionalnych ośrodków miejskich. Ze względu na znaczenie pasażerskich przewozów kolejowych w obszarze ciężenia metropolii (uznanych za perspektywiczne), realizowane będą inwestycje infrastrukturalne w rozwój systemu kolei miejskiej oraz metra na tych obszarach. Przewiduje się realizację inwestycji w odniesieniu zarówno do infrastruktury liniowej (podstawowej i systemów sterowania ruchem) oraz punktowej (przystanki kolejowe, dworce przesiadkowe), jak i taboru kolejowego. | | | | | | |
| | | | | | | | |

W obszarze transportu miejskiego (kolej miejska) beneficjentami będą jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki i porozumienia) oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządcy infrastruktury służącej transportowi miejskiemu oraz przewoźnicy świadczący usługi w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. W obszarze transportu kolejowego poza miastami (linie poza siecią TEN-T) beneficjentami będą zarządcy infrastruktury kolejowej (w tym dworcowej) oraz przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, a także spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego oraz samorządy terytorialne. Ponadto dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa na kolei beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne). Grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z infrastruktury kolejowej i środków kolejowego transportu zbiorowego dofinansowanych ze środków UE.

| Terytorialny obszar realizacji | Cały kraj | Wskaźniki typu <i>output</i> | Jednostka miary | Wartość docelowa | Źródła danych | Częstotliwość pomiaru | |
|--|---|---|-----------------|-----------------------|---------------|-----------------------|-----------------------|
| Zasady wyboru projektów do finansowania | pozakonkursowy | Całkowita długość nowych lub ulepszonych linii tramwajowych i linii metra | km | 6 | SL 2014-2020 | rocznie | |
| Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej | Bezzwrotna | Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, z czego TEN-T | km | 503 | SL 2014-2020 | rocznie | |
| | | Liczba zakupionych/zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego | szt. | 1103 | SL 2014-2020 | rocznie | |
| Oś priorytetowa IV | | Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej | szt. | 102 | SL 2014-2020 | rocznie | |
| Zwiększenie dostępności do transportowej sieci Europejskiej | | | | | | | |
| Priorytet inwestycyjny 7.1. Wsparcie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T | | | | | | | |
| Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego stworzenia spójnej, jednolitej sieci transportowej TEN-T obejmującej obszar całego kraju. | | | | | | | |
| Wskaźnik rezultatu | | Wskaźnik | Jednostka miary | Wartość bazowa | Rok bazowy | Wartość docelowa | Częstotliwość pomiaru |
| | | Liczba miast wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi lub autostradami (regiony słabiej i lepiej rozwinięte) | szt. | 6/18 | 2008 | 18/18 | GDDKiA/MIR |
| Zakres interwencji | W ramach priorytetu inwestycyjnego realizowane będą projekty budowy dróg ekspresowych na sieci kompleksowej TEN-T, niezbędne do dokończenia tworzenia w pełni spójnej krajowej sieci drogowej o najwyższych parametrach. Dodatkowa względem działań inwestycyjnych w osi III interwencja ze środków EFRR jest niezbędna by w perspektywie finansowej 2014–2020 nastąpiło domknięcie realizacji głównych ciągów komunikacyjnych na parametrach dróg ekspresowych. Realizowane typy projektów (inwestycji) będą analogiczne, jak w przypadku interwencji drogowych w osi III na sieci TEN-T | | | | | | |
| Beneficjenci | W sektorze drogowym beneficjentem będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej. Grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej w sieci kompleksowej TEN-T. | | | | | | |
| Terytorialny obszar realizacji | Cały kraj | Wskaźniki typu <i>output</i> | Jednostka miary | Wartość docelowa | Źródła danych | Częstotliwość pomiaru | |
| Zasady wyboru projektów do finansowania | pozakonkursowy | Całkowita długość nowych dróg, z czego: TEN-T | km | 201 | SL 2014–2020 | rocznie | |
| Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej | | | | Bezzwrotnej (dotacji) | | | |

| Priorytet inwestycyjny 7.2. | Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drogowych i trziorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi | | | | |
|---|--|---|-----------------|------------------|--|
| Cel szczegółowy | Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego zwiększenia dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią podstawowych połączeń drogowych. | | | | |
| Wskaźnik rezultatu | Wskaźnik | Jednostka miary | Wartość bazowa | Rok bazowy | Wartość docelowa |
| Zakres interwencji | Dostępność transportowa miast objętych wsparciem (na podstawie W/MDT) | Syntetyczna miara wzajemnej potencjalnej dostępności czasowej węzłów transportowych | 0,3281 | 2010 | 0,3795 PAN (opracowanie dla MMR) |
| | W ramach priorytetu inwestycyjnego planuje się realizację projektów drogowych związanych z: połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T (drogi ekspresowe i drogi krajowe poza TEN-T), odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice, drogi wylotowe z miast, w tym drogi krajowe w miastach na prawach powiatu). Projekty będą realizowane przede wszystkim na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a także przez miasta na prawach powiatu. Będą one uzupełniane o inwestycje z zakresu montażu infrastruktury monitoringu i zarządzania ruchem (ITS) oraz systemów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast, w tym dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zostanie zaadresowana do tych miast, w których zidentyfikowano m.in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim, brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprawadzeniu ruchu z miast. Budowa obwodnic i tras wylotowych umożliwi wyprawadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miast o nieprzystosowanej do tego infrastruktury drogowej, przyczyniając się do poprawy płynności ruchu drogowego i ograniczenia generowanych przez transport kosztów środowiskowych, w tym redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, społecznych i ekonomicznych, co w efekcie przeloży się na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia w miastach. | | | | |
| Beneficjenci | Zarządca krajowej infrastruktury drogowej, a także jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z infrastruktury drogowej. | | | | |
| Terytorialny obszar realizacji | Cały kraj | Wskaźniki typu output | Jednostka miary | Wartość docelowa | Częstotliwość pomiaru |
| Zasady wyboru projektów do finansowania | Pozakonkursowy i konkursowy | Całkowita długość nowych dróg, z czego: TEN-T (słabiej rozwinięte) | km | 12 | SL 2014–2020 rocznie |
| Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej | Bezwrotnej (dotacji) | Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg, z czego TEN-T | km | 107 10 | SL 2014–2020 SL 2014–2020 rocznie rocznie |

Źródło: opracowanie własne na podstawie POIiS 2014–2020.

W ramach tej osi promuje się także rozwiązania dotyczące „czystego transportu” miejskiego, uwzględniające rosnące potrzeby mobilności mieszkańców miast i ich obszarów funkcjonalnych. Połączenie różnych obszarów pozwala na lepszą realizację celów zrównoważonego rozwoju, lepszego gospodarowania zasobami czy poprawy stanu środowiska oraz promowanie niskoemisyjnego transportu (powiązanie z celami osi III – cel priorytetowy 4.5.). W ramach osi III połączono wybrane priorytety inwestycyjne z celów tematycznych 4 i 7, odnoszące się do *Wspierania przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach* oraz *Promowania zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych*. Całość inwestycji będzie finansowana z Funduszu Spójności (FS), co zapewni spójność oraz elastyczność w realizacji działań powiązanych ze sobą, choć mających różne cele tematyczne. Zintegrowanie w jednej osi działań transportowych zapewni spójność planowania i wdrażania projektów transportowych, w tym monitorowania postępu ich realizacji. Działania podejmowane w ramach tej osi będą odnosiły się również do realizacji celów określonych dla osi I dotyczącej gospodarki niskoemisyjnej. W ramach osi IV przewiduje się wsparcie dwóch priorytetów inwestycyjnych w ramach celu tematycznego 7. *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych*. Przewidziano interwencje dla różnych kategorii regionów, ponieważ wybrane do realizacji projekty drogowe będą zlokalizowane na terenie całego kraju. Wynika to z istniejących potrzeb w zakresie poprawy dostępności ośrodków do sieci TEN-T, wyprowadzania ruchu z miast oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego, które występują na terenie całego kraju, niezależnie od kategorii regionu. Działania w ramach osi IV stanowią integralną część inwestycji przewidzianych w ramach osi III.

Podsumowanie

Ekspansywny rozwój miast determinuje konieczność zapewnienia efektywnego transportu miejskiego pozwalającego na sprawną komunikację wewnątrz miasta i pomiędzy miastami. Pochodną tego procesu są, obok pozytywnych, także negatywne efekty zewnętrzne w formie kongestii, hałasu czy emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Zrównoważony rozwój miast wymaga zatem od władz publicznych na poziomie krajowym, jak i europejskim kreowania takich strategii i rozwiązań, które pozwolą na utrzymanie pozytywnych efektów rozwoju

transportu miejskiego odpowiadających na zapotrzebowanie po stronie popytu, przy jednoczesnym niwelowaniu skutków niepożądanych. Podkreśla się, że w obszarze transportu miejskiego należy kontynuować działania, które mają na celu zmniejszenie kongestii w miastach. Można tego dokonać za sprawą rozwoju sieci transportu szynowego oraz innych proekologicznych form transportu miejskiego. Plany gospodarki niskoemisyjnej miast muszą zawierać przedsięwzięcia w zakresie rozwoju transportu zbiorowego. Oznacza to że w perspektywie 2014–2020 najbardziej wspierany będzie transport tramwajowy i rozwój kolei miejskiej. W miastach, gdzie tego typu transport nie odgrywa znaczącej roli, finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego.

Bibliografia

- Biała Księga Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, KOM (2011) 144.
- Energy, transport and environment indicators, edition 2013*, EUROSTAT, EU 2013.
- EUROPA 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2010, COM (2010) 2020.
- Głąbicka K., Grewiński M., *Europejska polityka regionalna*, ELIPSA, Warszawa 2003.
- Gończy J., *Zrównoważony rozwój – szansą dla Polski?*, w: *Zrównoważony rozwój. Debiut Naukowy 2012*, red. T. Jemczura, H.T. Kretek, Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Raciborzu, Racibórz 2013.
- Grosse T.G., *Polityka regionalna Unii Europejskiej. Przykład Grecji, Włoch, Irlandii i Polski*, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa 2004.
- Kowalewski A.T., *Rozwój zrównoważony w procesach urbanizacji*, „Nauka” 2005, nr 1. Krajowy Program Reform na rzecz Realizacji Strategii „Europa 2020”. Aktualizacja 2014/2015.
- Mały Rocznik Statystyczny 2012*, GUS, Warszawa 2013.
- Miasta przyszłości – Wyzwania, wizje, perspektywy*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg 2011, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final_pl.pdf (dostęp 30.06.2014).
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie powiatowym, Dz.U. 2013, nr 0, poz. 595.
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie województwa, Dz.U. 2013, nr 0, poz. 596.

- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie gminnym, Dz.U. 2013, nr 0, poz. 594.
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 maja 2009 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego testu ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Dz.U. 2009, nr 84, poz. 712.
- Pawłowski L., *Rola monitoringu środowiska w realizacji zrównoważonego rozwoju*, „Rocznik Ochrony Środowiska” 2011, t. 13.
- Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM (2011) 144.
- Projekt Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, 8 stycznia 2014, Warszawa 2014.
- Właźlak K., *Rozwój regionalny jako zadanie administracji publicznej*, Wolters Kluwers business, Warszawa 2010.

**LOW-EMISSION URBAN TRANSPORT AS A DETERMINANT
OF SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT IN THE CONTEXT
OF THE OBJECTIVES OF THE EUROPE 2020 STRATEGY.
ORGANIZATIONAL AND FINANCIAL PERSPECTIVE**

Summary

Urban transport is one of the key investment priorities which are included in funding in the EU financial perspective 2014–2020. From the point of view of transportation, cities need remain important activities planned for funding under Priority 4.5. OPIE defined as “Promoting low-carbon strategies for all types of areas, particularly in urban areas, the promotion of sustainable urban transport and to take appropriate measures for adaptation and mitigation”. Like specific initiatives will require the implementation of investment projects on both rolling stock and transport infrastructure (including complementary). The special role in the context of the planned activities under Priority 4.5. is assigned to local government units (LGUs) as a specific group of beneficiaries covered by financial support. Local government entities are in fact responsible for the creation of sustainable development at local and regional level, which is reflected in the planned activities for the local government involving, among others, plans to develop a low carbon economy. At the same time undertaken and financed by local transportation investments help to limit the size of the automotive traffic, increase its liquidity and reduce the negative impact on the environment. This article aims to systematize the knowledge in the field of low-carbon transport in the cities and in the sphere of its funding sources including the execution grounds the concept of sustainable development.

Keywords: Strategy Europe 2020, low carbon urban transport

Translated by Magdalena Ziolo