

Róża Stepaniuk, Artur Orzeł

Transport miejski wojewódzkiego ośrodka metropolitarne- go w świetle projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”

Lata 2007–2013 stanowią kluczowy okres w dynamicznym rozwoju miasta Lublin. Zostały wówczas podjęte efektywne działania zmierzające do poprawy jakości jak i efektywności miejskiego transportu, a co za tym idzie również polepszenia mobilności mieszkańców. Szczególnie ważny w tym aspekcie okazał się Program „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”, realizowany w ramach III Osi Priorytetowej „Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu”, w płaszczyźnie Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Niniejszy artykuł zawiera ocenę najistotniejszych osiągnięć programu.

Wstęp

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej bezspornie uwidoczniło dysproporcje występujące pomiędzy regionami wysoko rozwiniętymi a tymi, które charakteryzowały się niskim poziomem rozwoju gospodarczego. Problemy, z którymi borykały się biedniejsze obszary Polski, powodowały, że – zamiast wyjść z kryzysu – popadały one w stagnację, tym samym jeszcze bardziej pogłębiając już i tak wyraźną dysproporcję. Jedyną receptę na ten stan rzeczy stanowi pobudzenie rozwoju najistotniejszych obszarów potencjału wzrostu miast Polski Wschodniej. Narzędziem umożliwiającym to przedsięwzięcie stał się Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007–2013, który powstał z myślą o stymulowaniu tempa rozwoju zarówno gospodarczego, jak i społecznego. Cel ten został osiągnięty dzięki realizacji sześciu osi priorytetowych w ramach tego projektu, odnoszących się do różnych obszarów gospodarczych.

Nie ulega wątpliwości, że konkurencyjność kraju poza granicami kształtowana jest poprzez tworzenie konkurencyjności poszczególnych regionów tego kraju. Wiadomo również, że w Polsce występuje pięć obszarów, których konkurencyjność pozostawia wiele do życzenia; należą do nich województwa: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie. Niewątpliwie można uznać, że wspomnianą konkurencyjność tworzą obszary metropolitarne, stanowiące ośrodki dynamiki gospodarczej. Jednym z najbardziej kluczowych czynników budowania metropolii jest zwiększenie mobilności przestrzennej i umożliwienie swobodnego przemieszania się ludności. Aby wspomagać potencjał rozwoju gospodarczego, a także swobodę poruszania się dla poprawienia jakości życia mieszkańców obszarów metropolitarnych, należy utworzyć sprawnie działający zintegrowany system transportu zbiorowego.

W związku z powyższym w niniejszym artykule poddano analizie kluczowy aspekt poruszonego problemu w obrębie obszaru metropolitarne-
go miasta Lublin. W ramach III Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 „Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu” opracowano projekt „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”.

Przedsięwzięcie to zostało podjęte z tego powodu, że po wstąpieniu Polski do Unii Lublin okazał się być miastem bardzo słabo rozwiniętym w porównaniu do innych miast. Uznano wówczas, iż działania, które szybko zaczęły być wdrażane, są w tym mieście po prostu niezbędne. Zatem Priorytet III „Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu” w ramach działania III.1, a więc „Systemu Miejskiego Transportu Zbiorowego w Lublinie”, został sfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, przy czym całkowita wartość projektu wyniosła 520 635 102 zł.

Do podstawowych celów tegoż planu zaliczamy podniesienie atrakcyjności systemu transportu publicznego w Lublinie oraz wzrost konkurencyjności transportu publicznego w Lublinie w stosunku do indywidualnych potrzeb poprzez poprawę komfortu podróży transportem zbiorowym, polepszenie dostępności osób niepełnosprawnych do środków transportu publicznego. Ważny był również wzrost efektywności, jak i niezawodności funkcjonowania transportu miejskiego. Niebagatelne znaczenie miała maksymalna redukcja niekorzystnego oddziaływania tegoż transportu na środowisko.

Przedmiotem projektu była m.in. rozbudowa 26 km traktacji trolejbusowej z systemem zasilania w 9 podstacjach trakcyjnych. Ważny element stanowiła ponadto przebudowa ulic na odcinku ok. 3 km i 4 skrzyżowań w związku z rozbudową traktacji trolejbusowej. Konieczny stał się zakup 100 pojazdów taboru autobusowego, 70 pojazdów taboru trolejbusowego i 3 wozów technicznych. Zaplanowano w dodatku budowę zajezdni trolejbusowej oraz Systemu Zarządzania Ruchem i Systemu Zarządzania Transportem Publicznym.

Ewolucja adaptacji Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej w latach 2007–2013 w ramach III Osi Priorytetowej na obszarze Lublina

Rok 2007 zakończył się wpisem projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” na indywidualną listę kluczowych projektów Osi Priorytetowej III Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Wartość projektu wyniosła wówczas 91,98 mln euro, przy czym wartość dofinansowania kształtowała się na poziomie 78,18 mln euro [1].

21.05.2008 r. podpisano preumowę z Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości, dotyczącą przygotowania projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” do realizacji. Przygotowanie technicznej dokumentacji studium wykonalności planowano na koniec II kwartału 2010 r. Natomiast prognozowany termin złożenia wniosku o dofinansowanie założono na 31.12.2010 r. [2].

Ze sprawozdań z wdrażania Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 jednoznacznie wynika, iż przewidywane terminy nie zostały dotrzymane. Odnotowano opóźnienie terminu złożenia wniosku o dofinansowanie o trzy miesiące, gdyż beneficjent wnioskował o zmianę rzeczowego

zakresu projektu. W rezultacie proces przygotowawczy dokumentacji projektowej się przedłużył, gdyż zmiana podstawowych założeń zakresu projektu wymagała aktualizacji studium wykonalności, jak i wniosku o dofinansowanie. Niniejszy wniosek ostatecznie został złożony z końcem marca 2011 r. [3].

1.09.2011 r. w ramach III Osi Priorytetowej podpisano umowę o dofinansowanie dla projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”. Była to druga umowa spośród 4 planowanych do realizacji dużych projektów III Osi Priorytetowej w działaniu III.1 [4]. Jedynym elementem zakończonym w tym okresie jest budowa trakcji trolejbusowej z systemem zasilania przy ul. Grygowej (15.11.2011 r.). Długotrwały proces opiniowania dokumentacji miasta Lublina w ramach działania III.1 spowodował przesunięcie terminów złożenia wniosków o dofinansowanie do Instytucji Pośredniczącej Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Doprowadził do tego brak przygotowania merytorycznego beneficjenta w zakresie analizy ryzyka, a także analizy finansowo- ekonomicznej przedsięwzięcia, dlatego zorganizowano szkolenia tematyczne we wspomnianym obszarze właśnie dla beneficjentów.

Rok 2012 okazał się już znacznie bardziej owocny w sferze prac dokonanych przy realizacji projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” [5]. Podpisano wówczas szereg umów na realizację różnych elementów mieszczących się w ramach przedsięwzięcia. Jedną z tych umów obejmuje budowę systemu zarządzania ruchem, czy też budowę systemu zarządzania transportem publicznym. Sporządzono również umowy dotyczące zakupu taboru autobusowego i trolejbusowego, umowy na dostawę 20 autobusów mini, 27 autobusów mega, a także 53 autobusów maxi. Kolejne podpisane umowy wiązały się z budową trakcji trolejbusowej wraz z systemem zasilania przy ul. Wilewskiej i Głębokiej w al. Unii Lubelskiej, ul. Podzamcze i ul. Unickiej oraz przy ul. Zemborzyczej i ul. Diamentowej. Zaplanowano ponadto przebudowę ul. Droga Męczenników Majdanka i ul. Doświadczalnej. Istotną informacją stanowi ponadto fakt, że 21.12.2012 r. na mocy aneksu nr POPW.03.01.00-06-001/11-02 zwiększono maksymalną wartość dofinansowania projektu do kwoty 340 403 217 zł.

Do końca 2013 r. zawarto wszystkie planowane umowy w ramach projektu [6]. Zakończono również budowę nowych odcinków trakcji trolejbusowych z systemem zasilania w al. Unii Lubelskiej, ul. Podzamcze i ul. Unickiej, na odcinku ul. Zemborzycza-Diamentowa oraz w ul. Bohaterów Monte Cassino. Dobięta końca także przebudowa ul. Droga Męczenników Majdanka i Doświadczalnej z budową pętli, jak i przebudowa

Tab. 1. Harmonogram zrealizowanych umów w zakresie budowy i przebudowy elementów programu „Zintegrowany System Transportu Publicznego w latach 2007-2013”

Rok	Zrealizowana umowa
2011	Zakończenie budowy trakcji trolejbusowej z systemem zasilania w ul. Grygowej
2013	Zakończenie budowy nowych odcinków trakcji trolejbusowej z systemem zasilania w: - al. Unii Lubelskiej, ul. Podzamcze i ul. Unickiej - ul. Zemborzycza-Diamentowa - ul. Bohaterów Monte Cassino
	Zakończono przebudowę: - ul. Męczenników Majdanka i ul. Doświadczalnej wraz z budową pętli - skrzyżowania ul. Jana Pawła II-Armii Krajowej

Źródło: oprac. własne na podst. [1-7].



Lublin jako pierwsze miasto w Polsce zakupiło przegubowe trolejbusy. Na fot. Solaris Trollino 18 [9]

skrzyżowania Jana Pawła II – Armii Krajowej. Zakupiono ponadto 70 nowoczesnych trolejbusów. Planowano, iż pozostałe rozpoczęte roboty budowlane związane z trakcją trolejbusową, które nie zostały ukończone do końca 2013 r., zostaną zakończone do 31.12.2015 r. Wówczas możliwe będzie dokonanie weryfikacji prawdziwości niniejszych deklaracji.

Podsumowanie rzeczowej realizacji projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”

W tabeli 1 zestawiono przegląd rozpoczętych i zakończonych działań w zakresie budowy czy też przebudowy w ramach programu „Zintegrowany System Transportu Publicznego w Lublinie” w latach 2007–2013.

Ukończenie pozostałej części rozpoczętych i przyjętych do realizacji elementów w latach 2007–2013 zaplanowano do roku 2015.

W tabeli 2 przedstawiono podsumowanie zakupionego taboru komunikacji miejskiej przez miasto Lublin w ramach Priorytetu III Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013.

Analiza niniejszych danych potwierdza, iż projekt „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” nie został w całości ukończony, natomiast zawiera się aktualnie w Osi Priorytetowej II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia 2014–2020.



Nowe pojazdy zostały wyposażone w dwufunkcyjne kasowniki [9]

Tab. 2. Harmonogram zakupu nowych trolejbusów i autobusów w ramach projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” w latach 2011–2015

Rok	Liczba nabytych trolejbusów		Liczba nabytych autobusów		
	Wyposażonych w napęd pomocniczy	Bez napędu pomocniczego	Mini	Maxi	Mega
2011	–	–	–	20	20
2012	10	–	–	23	7
2013	–	10	–	10	–
2014	10	15	10	–	–
2015	–	25	10	–	–
Razem	20	50	20	53	27

Źródło: oprac. własne na podst. [1–7].

Istotnym elementem projektu była budowa nowej zajezdni trolejbusowej. Jej budowa trwała od czerwca 2013 r. do kwietnia 2015 r. Wykonawcą robót była warszawska firma BUDIMEX S.A. Koszt wybudowania zajezdni to ponad 42 mln zł. Obiekt przystosowany został do obsługi 100 trolejbusów oraz 25 pojazdów zaplecza technicznego. Dla trolejbusów wybudowano dwie duże wiaty, pod którymi będą parkować pojazdy. To nowe rozwiązanie, którego nie było na dotychczasowej zajezdni przy al. Kraśnickiej. Nowością w zajezdni jest system Vetra umożliwiający automatyczne sterowanie zwrotnicami na terenie zajezdni. Projekt objął także m.in. budowę hali obsługowo-naprawczej z nowoczesną myjnią i lakiernią, która spełni rolę w pełni wyposażonego warsztatu i budynek administracyjny z zapleczem spełniającym najwyższe standardy [9].

Podsumowanie

Cel przedsięwzięcia podjętego w ramach działania III.1 Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 stanowi pobudzenie rozwoju najistotniejszych funkcji metropolitalnych miasta Lublin. Kluczowym aspektem oddziaływań było podniesienie komfortu podróży transportem publicznym i polepszenie jego dostępności dla osób niepełnosprawnych. Ponadto istotna była także stymulacja efektywności funkcjonowania, jak i zredukowanie szkodliwego wpływu tegoż transportu na środowisko naturalne. Niezbędne wobec tego stały się narzędzia, które mogą być skutecznym motorem poprawy atrakcyjności całego regionu, gdyż sprawnie funkcjonujący transport miejski bezsprzecznie zwiększa mobilność pasażerów. Wspomnianymi narzędziami są inwestycje ponoszone za pomocą projektu „System Miejskiego Transportu Zbiorowego w Lublinie”, polegające



Nowa zajezdnia w Lublinie u zbiegu ulic Grygowej i Pancerniaków [9]

go na tworzeniu zwartych systemów transportu miejskiego oraz modernizacji infrastruktury, sprzyjającej rozwojowi transportu tego typu. Wykonanie wspomnianego projektu pozytywnie wpłynęło na jakość publicznego transportu w Lublinie, choć nadal istnieją pewne niedociągnięcia i braki.

Na realizację programu „System Miejskiego Transportu w Lublinie” w ramach Priorytetu III.1 w latach 2007–2013 przeznaczono z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego 520 635 102 zł. Całość projektu nie została jednak w tym terminie zrealizowana, planowano wówczas zakończenie wszystkich rozpoczętych prac do roku 2015. Natomiast prawdziwość tych prognoz może zostać zweryfikowana jedynie dzięki badaniom kolejnych okresów. Postęp adaptacji podpisanych wcześniej umów dokumentowano już jednak w ramach II osi priorytetowej „Nowoczesna Infrastruktura Transportowa” w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia 2014–2020.

Bibliografia:

1. http://www.polskawschodnia.2007-2013.gov.pl/Projekty/Strozy/Zintegrowany_System_Miejskiego_Transportu_Publicznego_w_Lublinie.aspx (dostęp z dnia: 23.08.2015 r.).
2. Sprawozdanie roczne z wdrażania programu operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za 2007 rok.
3. Sprawozdanie roczne z wdrażania programu operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za 2008 rok.
4. Sprawozdanie roczne z wdrażania programu operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za 2010 rok.
5. Sprawozdanie roczne z wdrażania programu operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za 2011 rok.
6. Sprawozdanie roczne z wdrażania programu operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za 2012 rok.
7. Sprawozdanie roczne z wdrażania programu operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 za 2013 rok.
8. 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.
9. *Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie*. <http://rpw.ztm.lublin.eu/strona-glowna.html> (dostęp 2.11.2015).

Autorzy:

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

Urban transport of provincial metropolitan center in the project „Integrated System of Urban Public Transport in Lublin”

Years 2007–2013 are a key period in dynamic development of Lublin city. Then were taken effective actions leading to improve quality and also effectiveness urban transport, and what comes with it, also improve residents mobility. Particularly important in this aspect turn out the program „Integrated System Of Urban Public Transport in Lublin”, realized as part of 3rd Priority Axis „The Regional Centers Of Growth”, in the level of Operation Program of Eastern Poland Development 2007 – 2013, co-financed by the European Regional Development Fund. This article contains the most important achievements of the program.