

Tadeusz Dyr, Karolina Ziółkowska

Wsparcie inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu z funduszy Unii Europejskiej

Inwestycje w infrastrukturę transportu stanowią istotny czynnik wyrównywania dysproporcji w rozwoju regionów. Działania te, zgodnie z *Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* [2], obejmują m.in. wsparcie finansowe z Funduszu Spójności oraz z funduszy strukturalnych. W perspektywie finansowej 2007–2013 środki zaangażowane w realizację *Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia* (NSRO), zwanych również *Narodową Strategią Spójności*, wyniosą ok. 85,6 mld euro, w tym:

- 67,3 mld euro z budżetu UE,
- 11,9 mld euro z krajowych środków publicznych (w tym ok. 5,9 mld euro z budżetu państwa),
- ok. 6,4 mld euro ze środków prywatnych [5].

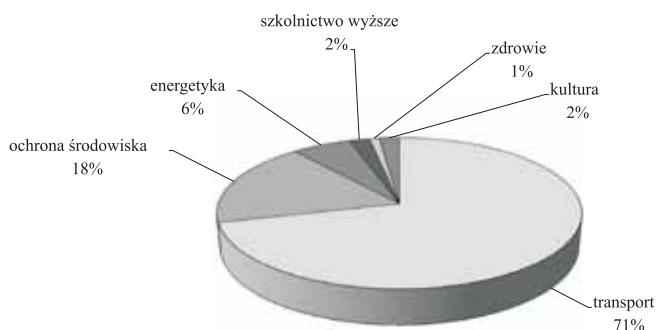
Transportowe inwestycje infrastrukturalne, współfinansowane z funduszy Unii Europejskiej, realizowane są w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* (POLiŚ) [8], *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej* (PORPW) [10] oraz szesnastu regionalnych programów operacyjnych. Zaplanowano, że łączna wartość środków na wsparcie tych inwestycji w bieżącym okresie programowania wyniesie ponad 24,9 mld euro, tj. niemal 37% dostępnej alokacji. Środki te przeznaczone zostaną zarówno na elementy infrastruktury punktowej i liniowej różnych gałęzi transportu, jak i na zakup taboru oraz wdrażanie inteligentnych systemów transportowych.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

POLiŚ jest największym programem, w ramach którego realizowana jest w Polsce polityka spójności. Zaangażowanie środków z funduszy Unii Europejskiej w tym programie wynosi ponad 28 mld euro, tj. ok. 42% alokacji NSRO. Jest to także najważniejszy program rozwoju infrastruktury transportowej. Przeznaczono na nią 71% wkładu Wspólnoty (rys. 1).

Inwestycje transportowe współfinansowane są w trzech spośród piętnastu osi priorytetowych POLiŚ. Są to:

- ✱ oś VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T,
- ✱ oś VII: Transport przyjazny środowisku,
- ✱ oś VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe.



Rys. 1. Struktura podziału środków z funduszy UE w POLiŚ według sektorów
Źródło: oprac. własne na podst. [6].

Planowane działania w ramach POLiŚ pozwolić miały na istotną poprawę stanu infrastruktury transportowej w Polsce. Syntetyczne zestawienie prognozowanych wskaźników produktu, będących bezpośrednimi i rzeczowymi efektami podjętych działań, zawiera tabela 1. Na ich podstawie można sformułować tezę, że zrealizowany program inwestycyjny w niewielkim stopniu przyczyni się do poprawy stanu infrastruktury transportowej.

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej skierowany jest do pięciu województw we wschodniej części Polski, tj. podkarpackiego, lubelskiego, podlaskiego, warmińsko-mazurskiego i świętokrzyskiego. Są one zaliczane do najbardziej niezdolnych regionów Unii Europejskiej.

W PORPW wyodrębniono 6 osi priorytetowych. W trzech spośród nich zaplanowano inwestycje z zakresu infrastruktury transportu. Są to:

- ❖ oś priorytetowa III: Wojewódzkie ośrodki wzrostu,
- ❖ oś priorytetowa IV: Infrastruktura transportowa,
- ❖ oś priorytetowa V: Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne.

Realizacja transportowych inwestycji infrastrukturalnych obejmuje przede wszystkim budowę i przebudowę dróg, zakup taboru komunikacji miejskiej oraz rozwój tras rowerowych. Syntetyczne zestawienie prognozowanych wskaźników produktu w PORPW zawiera tabela 2.

Regionalne programy operacyjne

Regionalne programy operacyjne są instrumentami zdecentralizowanego zarządzania procesami rozwojowymi. Celem działań podejmowanych w ramach tych programów jest przede wszystkim poprawa konkurencyjności regionu.

Zakres rzeczowy transportowych inwestycji infrastrukturalnych w ramach regionalnych programów operacyjnych obejmuje przede wszystkim budowę i przebudowę dróg, modernizację linii kolejowych, zakup taboru, inwestycje w portach lotniczych oraz wdrażanie inteligentnych systemów transportowych. Szczegółowa analiza tych programów wskazuje, że program inwestycyjny obejmuje m.in.:

- budowę dróg regionalnych i lokalnych – 764 km,
- modernizację dróg regionalnych i lokalnych – 5 614 km,
- modernizację i rewitalizację linii kolejowych – 978 km,
- zakup taboru kolejowego i komunikacji miejskiej (głównie autobusy) – 564 jednostki,
- modernizację sieci tramwajowej i trolejbusowej – 50 km [4].

Alokacja środków z funduszy Unii Europejskiej

Indykatorywna alokacja środków z funduszy Unii Europejskiej na realizację transportowych projektów inwestycyjnych w perspektywie finansowej 2007–2013 wynosi ponad 25,2 mln euro (tab. 3). Stanowi to ok. 38% ogólnego wkładu Wspólnoty w wykonanie NSRO.

Wśród projektów transportowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej największe wydatki przeznaczone zostały na drogi – 15,4 mld euro. Stanowi to 61% alokacji środków unijnych na inwestycje transportowe w Polsce. Na inwestycje w transporcie kolejowym przeznaczono 5,5 mld euro (21,7%). Inwestycje w tych dwóch gałęziach stanowią więc niemal 83% alokacji.

Inwestycje w perspektywie 2014–2020

Planowane wsparcie dla Polski w latach 2014–2020 wynosi 82,5 mld euro. Na kwotę tę składają się:

- ✱ ok. 76,9 mld euro dostępnych w programach operacyjnych,
- ✱ ok. 700 mln euro dostępnych w programach Europejskiej Współpracy Terytorialnej,

- ✱ 4,1 mld euro na projekty infrastrukturalne o znaczeniu europejskim w obszarze transportu, energetyki i technologii informacyjnych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (instrument ten omówiono w artykule [3]),
- ✱ ok. 473 mln euro z Europejskiego Funduszu Pomocy Najbardziej Potrzebującym (FEAD) na programy, które zapewnią żywność dla osób najuboższych oraz odzież i inne podstawowe artykuły dla osób bezdomnych oraz dzieci znajdujących się w trudnej sytuacji materialnej,
- ✱ ok. 287 mln z zarządzanej przez KE ogólnej puli przeznaczonej na pomoc techniczną,
- ✱ ok. 71 mln euro na działania innowacyjne związane z rozwojem obszarów miejskich.

Tab. 1

Prognozowane wskaźniki produktu POLiŚ dotyczące infrastruktury transportowej

Nazwa wskaźnika	Zakładana wartość w roku docelowym 2013 (2015)
Oś priorytetowa VI: Drogową i lotniczą sieć TEN-T	
Liczba projektów	15 (50)
Wybudowane autostrady w sieci TEN-T [km]	122 (433)
Wybudowane drogi ekspresowe w sieci TEN-T [km]	382 (610)
Drogi w sieci TEN-T przebudowane do nośności 115 kN/oś [km]	96 (113)
Przebudowane lotniska w sieci TEN-T	4 (8)
Oś priorytetowa VII: Transport przyjazny środowisku	
Liczba projektów	15 (100)
Zmodernizowane linie kolejowe [km]	100 (611)
Długość zrewitalizowanych linii kolejowych [km]	0 (507)
Liczba jednostek zakupionego bądź zmodernizowanego taboru kolejowego	68 (309)
Wybudowane i zmodernizowane nabrzeża portowe [km]	1,5 (2,5)
Wybudowane lub zmodernizowane sieci transportu szynowego i trolejbusowego [km]	100 (200)
Zbudowane i rozbudowane centra logistyczne oraz terminale kontenerowe	3 (5)
Liczba jednostek zakupionego bądź zmodernizowanego taboru komunikacji miejskiej	350 (590)
Drogi wodne zmodernizowane [km]	4 (86)
Oś priorytetowa VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe	
Liczba projektów	45 (60)
Wybudowane i zmodernizowane drogi ekspresowe [km], w tym: w sieci TEN-T	167 (281)
Drogi krajowe przebudowane do nośności 115 kN/oś [km]	47 (154)
Liczba przebudowanych miejsc niebezpiecznych	118 (141)
Liczba przebudowanych lotnisk w zakresie ochrony i bezpieczeństwa	15 (20)
Liczba przebudowanych lotnisk w zakresie ochrony i bezpieczeństwa	5 (8)

Źródło: oprac. własne na podst. [8].

Tab. 2

Prognozowane wskaźniki produktu Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej dotyczące infrastruktury transportowej

Nazwa wskaźnika	Zakładana wartość w roku docelowym 2013 (2015)
Oś priorytetowa III: Wojewódzkie ośrodki wzrostu	
Liczba projektów z zakresu zintegrowanego, ekologicznego transportu miejskiego	3 (6)
Liczba zakupionego taboru komunikacji miejskiej, w tym:	245 (389)
autobusy	225 (308)
tramwaje	0 (11)
pozostałe	20 (70)
Oś priorytetowa IV: Infrastruktura transportowa	
Liczba projektów	19 (26)
Długość nowych dróg [km]	91,2 (174,4)
Długość przebudowanych dróg [km]	83,9 (129,7)
Liczba zbudowanych obwodnic	17 (19)
Oś priorytetowa V: Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne	
Długość nowych utwardzonych ścieżek rowerowych [km]	0 (430)
Długość nowych wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych [km]	0 (2 000)

Źródło: oprac. własne na podst. [8].

Tab. 3

Indykatorywna alokacja środków z funduszy Unii Europejskiej na transportowe inwestycje infrastrukturalne w ramach programów operacyjnych na lata 2007-2013 [mln euro]

Kod ¹⁾	Przeznaczenie	POIiŚ	PO RPW	RPO	Razem
16	Infrastruktura kolejowa	939,8	0,0	323,7	1 263,5
17	Infrastruktura kolejowa TEN-T	3 593,3	0,0	0,0	3 593,3
18	Tabor kolejowy	135,5	0,0	282,4	417,9
19	Tabor kolejowy do przewozów na sieci TEN-T	193,5	0,0	0,0	193,5
20	Autostrady i drogi ekspresowe	1 433,1	0,0	0,0	1 433,1
21	Autostrady i drogi ekspresowe (sieć TEN-T)	8 463,5	0,0	0,0	8 463,5
22	Drogi krajowe	1 686,9	362,9	40,0	2 089,8
23	Drogi regionalne, lokalne	0,0	334,2	3 042,6	3 376,8
24	Ścieżki rowerowe	0,0	58,5	50,3	108,8
25	Transport miejski	0,0	72,0	200,0	272,0
26	Transport multimodalny	0,0	0,0	56,2	56,2
27	Transport multimodalny (sieć TEN-T)	116,1	0,0	0,0	116,1
28	Inteligentne systemy transportowe	140,0	107,9	101,2	349,1
29	Porty lotnicze	403,5	0,0	224,8	628,3
30	Porty	477,3	0,0	19,0	496,3
31	Śródlądowe drogi wodne	85,5	0,0	19,2	104,7
52	Promocja czystej komunikacji miejskiej	1 969,7	179,9	101,3	2 250,9
	Razem	19 637,7	1 115,4	4 460,6	25 213,7

1) kody zgodne z [1]

Źródło: oprac. własne na podst. programów operacyjnych na lata 2007 - 2013.

Zgodnie z przyjętą Umową Partnerstwa [11] najwięcej środków przeznaczonych zostanie na infrastrukturę transportową. Inwestycje w tym zakresie realizowane będą – podobnie, jak w perspektywie 2007–2013 – w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko [7], Programu Operacyjnego Polska Wschodnia [9] oraz regionalnych programów operacyjnych.

Z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko inwestycje w sektorze transportu finansowane będą w ramach:

- priorytetu III *Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej*, z którego środki przeznaczone zostaną na inwestycje z zakresu:
 - rozwoju drogowej i kolejowej infrastruktury w sieci TEN-T, połączeń kolejowych poza tą siecią oraz w aglomeracjach;
 - niskoemisyjnego transportu miejskiego, transportu śródlądowego, morskiego i intermodalnego;
 - poprawy bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;
- priorytetu IV *Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej*, obejmującego dofinansowanie inwestycji poprawiających przepustowość infrastruktury drogowej (w tym obwodnice i trasy wylotowe).

Z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia inwestycje w sektorze transportu finansowane będą w ramach:

- ✱ osi priorytetowej III *Nowoczesna infrastruktura transportowa*, obejmującej dofinansowanie inwestycji dotyczących:
 - budowy i przebudowy sieci szynowych, trolejbusowych i autobusowych wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru,
 - budowy i przebudowy niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalnych dworców przesiadkowych,
 - wdrażania nowych i rozbudowy lub modernizacji istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej;
- ✱ osi priorytetowej IV *Ponadregionalna infrastruktura kolejowa*, w ramach której przewiduje się inwestycje z zakresu modernizacji linii kolejowych.

Łączna alokacja środków na inwestycje transportowe w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko wyniesie 19,8 mld euro, w tym na priorytet III przeznaczony się 16,8 mld euro, a na priorytet IV –

3,0 mld euro. Na inwestycje transportowe w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia zaplanowano 1,1 mld euro, w tym na oś III 843,3 mln euro, natomiast na oś IV – 280, 4 mld euro.

Zakończenie

Pomimo relatywnie dużych środków z funduszy Unii Europejskiej zaangażowanych w inwestycje infrastrukturalne w sektorze transportu w perspektywie finansowej 2007–2013 dystans pomiędzy regionami o najwyższym poziomie rozwoju w Unii Europejskiej a regionami w Polsce nie zmniejsza się. W wielu państwach członkowskich UE dynamika przyrostu autostrad i dróg ekspresowych jest znacznie większa niż w Polsce. Niewielki jest także postęp w modernizacji linii kolejowych.

Zaawansowanie prac na dokumentami w perspektywie finansowej 2014–2020 ogranicza możliwość oceny wpływu funduszy Unii Europejskiej na rozwój infrastruktury, będący istotnym czynnikiem wzrostu konkurencyjności regionów. Dotychczas opracowane dokumenty wskazują, że kontynuowane będą inwestycje modernizacyjne w transporcie kolejowym oraz w zakresie budowy i przebudowy infrastruktury drogowej. Taki kierunek działań sprzyjał będzie wzmocnieniu transportu drogowego i stopniowej marginalizacji transportu kolejowego.

Bibliografia:

- [1] Commission Regulation (EC) No 1828/2006 of 8 December 2006 setting out rules for the implementation of Council Regulation (EC) No 1083/2006 laying down general provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund and the Cohesion Fund and of Regulation (EC) No 1080/2006 of the European Parliament and of the Council on the European Regional Development Fund. OJ L 371, 27.12.2006, p. 1.
- [2] *Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union*. OJ C 326, 26.10.2012, p. 47–390.
- [3] Dyr T., *Finansowanie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, „Technika Transportu Szynowego” 2012, nr 3.
- [4] Dyr T., Kozubek P. R., *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2011.
- [5] *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Narodowa Strategia Spójności*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007.
- [6] *O Programie Infrastruktura i Środowisko*, Centrum Unijnych Projektów Transportowych: <http://www.cupt.gov.pl/?id=572> (dostęp z dnia 25.08.2014 r.).
- [7] *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020* [projekt], Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014.
- [8] *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013*, Zaakceptowany przez Komisję Europejską 7 grudnia 2007 r. (wersja 4.0 zaakceptowana przez Komisję Europejską 27 stycznia 2014 r.).
- [9] *Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020* [projekt], grudzień 2014.
- [10] *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013*, Zaakceptowany przez Komisję Europejską 1 października 2007 r. (zaktualizowana wersja dokumentu zaakceptowana przez Komisję Europejską w dniu 11 marca 2014 r.).
- [11] *Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020. Umowa Partnerstwa*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Dokument zatwierdzony Komisją Europejską 23 maja 2014 r., Warszawa 2014.