

Artur Orzeł, Róża Stepaniuk

Zrównoważony transport miejski miasta Lublin w perspektywie Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020

Lata 2014–2020 stanowią kolejny etap znaczącej poprawy stopnia rozwoju miasta Lublin. Na ten okres zaplanowane zostały konkretne kroki zmierzające ku polepszeniu jakości i poprawie efektywności zrównoważonego transportu miejskiego. W pierwszej kolejności działania te mają w znacznym stopniu obniżyć emisję spalin, a także wpłynąć pozytywnie na mobilność mieszkańców. W tym celu opracowano II Oś Priorytetową Nowoczesna Infrastruktura Transportowa, realizowaną w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020. Niniejszy artykuł rozwija tematykę w zakresie planowanych działań.

Wstęp

Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 opracowano w oparciu o rozporządzenie parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Niniejsze rozporządzenie traktuje o wspólnych przepisach dotyczących Europejskiego Funduszu Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego [9]. POPW 2014–2020 jest swoistą kontynuacją Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013. Stanowi ponadto ukierunkowany terytorialnie instrument wsparcia finansowego 5 województw Polski Wschodniej, tj.: lubelskiego, podlaskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego. Wspomniany program wzmacnia i uzupełnia działania prowadzone w ramach regionalnych i krajowych programów operacyjnych.

Podstawę powziętych kierunków rozwoju makroregionu Polski Wschodniej w POPW 2014–2020 stanowi zaktualizowana Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej, przy-

jęta przez Radę Ministrów w dniu 11 lipca 2013 r. Zasadniczy cel Programu Operacyjnego Polska Wschodnia stanowi wzrost konkurencyjności i innowacyjności makroregionu, przy czym tematyka niniejszej pracy, w największym stopniu, skupia się na poprawie efektywności układów transportowych oraz zróżnicowaniu transportu miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych [6]. W tym zakresie podejmowane są działania w obszarze II Osi Priorytetowej Nowoczesna Infrastruktura Transportowa, a ściślej działania 2.1. Zrównoważony Transport Miejski [2].

Miasto Lublin w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 podjęło wiele znaczących inwestycji, przyczyniających się w znacznym stopniu do rozwoju zintegrowanego systemu miejskiego transportu publicznego, między innymi poprzez zakup 100 pojazdów taboru autobusowego i 70 pojazdów taboru trolejbusowego, przebudowę 3 km ulic, 4 skrzyżowań i 26 km trakcji w związku z rozbudową transportu trolejbusowego [4]. Wymienione działania nie wystarczyły jednak, by zniwelować zupełnie różnice w rozwoju transportu miejskiego pomiędzy wschodnim miastem Lublin a miastami lepiej rozwiniętymi pod względem gospodarczo-społecznym. W związku z powyższym pojawiły się kolejne potrzeby zarówno dalszej rozbudowy, jak i modernizacji transportu, co stało się podstawą opracowania Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020, także w aspekcie transportu miejskiego Polski Wschodniej, a tym samym miasta Lublin [7]. W tym aspekcie wzięto pod uwagę szczególnie rozwój transportu miejskiego w kontekście ochrony środowiska i przechodzenia do modelu gospodarki niskoemisyjnej [5].

Plan działania na rzecz wdrożenia II Osi Priorytetowej POPW

Zbiorowa komunikacja miejska na obszarze Lublina opiera się głównie o system transportu autobusowego. Istotne znaczenie w użytkowaniu tego rodzaju sieci transportowej ma struktura wieku pojazdów. Mimo dokonywania zakupów taboru, szczególnie z wykorzystaniem unijnych środków do roku 2013, nadal dominują pojazdy mające powyżej 10 lat. W porównaniu z innymi miastami Polski o podobnej liczbie ludności (np. Szczecin, Toruń, Bydgoszcz, Opole czy też Radom) sytuacja Lubelskiego Ośrodka Metropolitalnego nie przedstawia się korzystnie. Pod względem rodzaju użytkowanego silnika w taborze autobusowym aż około 20% stanowią pojazdy niemieszczące się w żadnych normach emisji zanieczyszczeń Euro, co oznacza, iż są to pojazdy wysokoemisyjne [5]. Duży problem stanowi ponadto niska dostępność wewnątrzregionalna, co skutkuje ograniczoną dostępnością do ośrodka wojewódzkiego, jakim jest samo miasto Lublin. Ponadto aż 50% ludności makroregionu mieszka w obrębie 60 min drogi od stolicy, przy czym w takiej samej odległości swoje siedziby ma 55% wszystkich firm funkcjonujących w aglomeracji Lublin, a odsetek osób dojeżdżających do pracy spoza miasta wynosi 25%. Można zatem twierdzić, że niedostatecznie rozwinięta i słabo zintegrowana infrastruktura transportowa utrudnia przepływ *know-how*, a także wzmacnianie powiązań funkcjonalnych Lublina z ośrodkami należącymi do makroregionu [10].



Autosan Sancity 12LF

Źródło: <http://rpw.ztm.lublin.eu/galeria.html>

Wszystkie wymienione czynniki zostały uwzględnione w procedurze opracowania planu działania w ramach II Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020; tab. 1 zawiera wykaz projektów odnoszących się do rozwoju transportu miejskiego miasta Lublin, przyjętych do realizacji w poszczególnych okresach wdrażania programu.

Działanie 2.1. Transport Miejski na obszarze miasta Lublin ma na celu zwiększenie wykorzystania transportu miejskiego w jego obszarze funkcjonalnym. Realizowane inwestycje z zakresu tworzenia nowych lub rozbudowy już istniejących zintegrowanych ekologicznych sieci transportu miejskiego muszą obejmować zarówno zakup ekologicznego taboru, jak i komponent infrastrukturalny czy też telematyczny [9]. W ramach niniejszego działania zatem wspierane będą projekty przewidujące wdrażanie rozwiązań mających na celu:

- maksymalne skrócenie czasu podróży komunikacją miejską;
- upłynnienie ruchu transportu miejskiego w centrum miasta;
- rozszerzenie usług przewozów pasażerskich o tereny obszaru miejskiego, dotąd nieobsługiwane transportem publicznym;
- integrację funkcjonujących form transportu;
- efektywniejsze wykorzystanie przyjaznego środowisku systemu transportu publicznego, dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W ramach działania realizowane więc będą projekty w zakresie tworzenia nowych bądź rozbudowy istniejących ekologicznych, zintegrowanych sieci transportu miejskiego, obejmujące np.:

- ✦ przebudowę bądź budowę sieci autobusowych i trolejbusowych wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego;
- ✦ przebudowę bądź budowę infrastruktury na potrzeby publicznego transportu, np.:
 - dworców przesiadkowych;
 - sieci energetycznej i podstacji trakcyjnych trolejbusowych;
 - infrastruktury drogowej z infrastrukturą służącą obsłudze transportu publicznego (zatoczki, zjazdy, podjazdy, wysepki, przystanki) oraz infrastrukturą towarzyszącą (ścieżki rowerowe, chodniki);



Wyświetlacze dynamicznej informacji pasażerskiej

Źródło: <http://rpw.ztm.lublin.eu/galeria.html>

- zajezdni trolejbusowych i autobusowych wraz z infrastrukturą (zaplecze techniczne do konserwacji i obsługi taboru, urządzenia zasilania paliwem alternatywnym);
- węzłów przesiadkowych;
- ✦ zakupu vozów technicznych i urządzeń niezbędnych do prawidłowej eksploatacji taboru i infrastruktury;
- ✦ modernizację lub rozbudowę systemów telematycznych albo też wdrażanie nowych na potrzeby komunikacji miejskiej, np.:
 - systemy centralnego sterowania sygnalizacją;
 - systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzonej przez autobusy lub trolejbusy;
 - systemy monitorowania ruchu z informowaniem o aktualnym natężeniu ruchu;
 - systemy dystrybucji i identyfikacji biletów;
 - systemy nawigacji satelitarnej;

Tab. 1. Wykaz projektów miasta Lublin przyjętych do realizacji w ramach II Osi Priorytetowej POPW 2014–2020

Zakres projektu	Podmiot będący wnioskodawcą	Szacowana całkowita wartość projektu (PLN)	Szacowana wartość wydatków kwalifikowalnych (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Zakładane efekty projektu		Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	Przewidywany termin rozpoczęcia realizacji projektu	Przewidywany termin zakończenia realizacji projektu
					Wskaźnik	Wartość docelowa			
Rozbudowa sieci komunikacji zbiorowej dla potrzeb Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego	Gmina Lublin	81 050 000	75 060 000	63 800 000	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego komunikacji miejskiej (szt.)	15	III kwartał 2016	IV kwartał 2017	III kwartał 2018
					Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (km)	3,26			
Przebudowa strategicznego korytarza transportu zbiorowego wraz z zakupem taboru w centralnej części obszaru	Gmina Lublin	85 700 000	80 080 000	68 070 000	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego komunikacji miejskiej (szt.)	15	IV kwartał 2016	IV kwartał 2017	II kwartał 2020
					Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (km)	4,42			
Rozbudowa i udrożnienie sieci komunikacji zbiorowej dla obszaru specjalnej strefy ekonomicznej i strefy przemysłowej	Gmina Lublin	195 150 000	187 840 000	159 660 000	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego komunikacji miejskiej (szt.)	19	IV kwartał 2016	II kwartał 2017	III kwartał 2020
					Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (km)	4,42			
Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej	Gmina Lublin	166 600 000	145 610 000	123 770 000	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego komunikacji miejskiej (szt.)	44	IV kwartał 2016	II kwartał 2017	IV kwartał 2021
					Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (km)	3,5			

Źródło: oprac. własne na podst. [9].



Nowa zajezdnia trolejbusowa w Lublinie
Źródło: <http://rpw.ztm.lublin.eu/galeria.html>

- systemy informacji dla pasażerów (systemy online, elektroniczne tablice);
- systemy monitorowania bezpieczeństwa w taborze, na peronach, przystankach, węzłach i parkingach;
- systemy informacji o środowisku na potrzeby transportu miejskiego;
- systemy analiz i planowania komunikacyjnego.

Podsumowanie

Cel przedsięwzięcia podjętego w ramach II Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020 na terenie miasta Lublin stanowi promowanie strategii niskoemisyjnych, a w szczególności wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych, mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Lublin wraz z jego obszarem funkcjonalnym jest siłą sprawczą kształtowania konkurencyjności zarówno regionu, jak i całego kraju. Odgrywa ponadto istotną rolę w stymulowaniu rozwoju gospodarczego i społecznego. Należy podkreślić, że jako stolica województwa lubelskiego dysponuje potencjałem na tyle dużym, że daje szansę podniesienia konkurencyjności całego makroregionu Polski Wschodniej. Na tym terenie koncentrują się zarówno wyspecjalizowane usługi, jak i potencjał ludnościowy, przy czym to właśnie Lublin pozostaje największym wojewódzkim rynkiem pracy, a wsparcie jego rozwoju pozwoli osiągnąć efekt skali w postaci ewaluacji całego makroregionu.

Jednym z istotnych czynników wpływających na niską pozycję największego miasta województwa lubelskiego w krajowej sieci miejskiej jest jego relatywnie słaba dostępność transportowa. Pomimo pozytywnych zmian w tym obszarze, w wyniku inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych od 2004 r., infrastruktura transportowa nadal nie jest rozwinięta w wystarczającym stopniu.

Realizacja inwestycji wspierających rozwój nowoczesnej infrastruktury zintegrowanego transportu miejskiego miasta Lublin przyczynia się do poprawy stanu środowiska, w szczególności do redukcji emisji zanieczyszczeń, przez co ma znaczny wpływ na poprawę życia mieszkańców, ponadto zwiększa możliwości rozwojowe zarówno samego miasta, jak i całego makroregionu Polski Wschodniej. W ramach II Osi Priorytetowej Nowoczesna Infrastruktura Transportowa realizowane będą inwestycje w zakresie tworzenia nowych bądź rozbudowy istniejących ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego oraz poprawy układów transportowych 1 z 5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej.

Mimo znaczących inwestycji w zakresie transportu miejskiego do roku 2013 istnieją zdiagnozowane potrzeby kontynuacji interwencji na rzecz poprawy istniejących ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego w postaci kompleksowych projektów służących zrównoważonej mobilności miejskiej. Stopień realizacji zadań zaplanowanych w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020 możliwy będzie do zweryfikowania na podstawie corocznie publikowanych danych.

Bibliografia:

1. Dyr T., Kozubek P., *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2013.
2. Orzeł A., Stepaniuk R., *Zrównoważony transport miejski w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 1–2.
3. Prognoza Oddziaływania na Środowisko Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego, Samorząd Województwa Lubelskiego, Lublin 2016.
4. Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (POPW).
5. Rosik P., *Analiza potrzeb inwestycyjnych i uzasadnienie założeń operacyjnych programu dla Polski Wschodniej na lata 2014–2020 w obszarze transport miejski*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.
6. Sprawozdanie Roczne Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020 za lata 2014–2015, Ministerstwo Rozwoju.
7. 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.
8. 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.
9. Szczegółowy opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020, Warszawa, 13 września 2016 r.
10. Śleszyński P., Czapiewski K., Kozak M., *Znaczenie ośrodków miejskich oraz ich hierarchicznych powiązań dla regionalnego i lokalnego rozwoju ekonomicznego i społecznego Polski Wschodniej*, Warszawa 2011.

Autorzy:

mgr **Artur Orzeł**, mgr **Róża Stepaniuk** – doktoranci na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

Sustainable urban public transport of the Lublin city within the framework of the Eastern Poland Operational Programme 2014–2020

The 2014–2020 period constitutes a further phase of significant improvement in the scale of development of the Lublin city. The concrete steps aiming at improving the quality and effectiveness of sustainable urban public transport has been already planned for that period. The actions aimed at significant reduction of exhaust emissions level are to be taken in the first place, which should have positive impact on the mobility of the residents. For this purpose, the Priority Axis II Modern Transport Infrastructure implemented within the framework of the Eastern Poland Operational Programme 2014–2020 has been developed. This particular article refers to the implementation of the actions mentioned above.