

Anna Pająk, Artur Orzeł, Róża Stepaniuk

Strategia zrównoważonego systemu transportu miejskiego Rzeszowa w perspektywie Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020

W ramach Działania „Zrównoważony transport miejski” (Działanie 2.1.) II Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014–2020 objęte nim województwa złożyły 14 projektów inwestycji o łącznej wartości 2,1 mld zł; 1,5 mld zł to środki pochodzące z programu. W ramach programu przewidziane jest dofinansowanie kompleksowych projektów ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego. Wsparcie obejmuje 5 województw Makroregionu Polski Wschodniej: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie. Projekty w ramach Działania 2.1. realizowane są w trybie pozakonkursowym. W trwającej perspektywie Rzeszów złożył 3 wnioski o dofinansowanie projektów. Ich główne założenia to: rozbudowa Rzeszowskiego Inteligentnego Systemu Transportu Miejskiego (RIST), utworzenie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (RCK), poszerzenie miejskiej floty autobusowej o pojazdy elektryczne.

Wstęp

Specyfika sytuacji społeczno-gospodarczej Polski Wschodniej sprawia, że jest to region stanowiący przedmiot szczególnego zainteresowania polityki regionalnej, co znajduje swoje odzwierciedlenie we wszystkich kluczowych dokumentach strategicznych polityki rozwoju kraju [3]. Dysproporcje w rozwoju regionów były podstawą do stworzenia Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013; jego odpowiednikiem w trwającej obecnie perspektywie finansowej 2014–2020 jest Program Operacyjny Polska Wschodnia (POPW), który został przyjęty przez Komisję Europejską (KE) w dniu 16.12.2014 r. [15]. Realizowane w ramach działań inwestycje mają na celu wzrost konkurencyjności regionów poprzez inwestycje w systemy transportu zbiorowego, które to cele wpisują się bezpośrednio w strategię rozwoju funkcji metropolitalnych na obszarze Polski Wschodniej. W ramach Działania „Zrównoważony transport miejski” (Działanie 2.1.) II Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014–2020 objęte nim województwa złożyły 14 projek-

tów inwestycji o łącznej wartości 2,1 mld zł; 1,5 mld zł to środki pochodzące z programu (dane Ministerstwa Rozwoju z dnia 11 stycznia 2017 r.).

Podstawowe założenia i cele programu niezmiennie odnoszą się do zagadnień wyrównywania dysproporcji rozwojowych i poprawy konkurencyjności makroregionu, na uwagę zasługuje jednak ich kompleksowość i bardziej specyficzne ukierunkowanie na konkretne problemy i wyzwania. Zauważalne jest to również w kontekście działania 2.1. Zrównoważony transport miejski, realizowanego w ramach II Osi Priorytetowej Nowoczesna Infrastruktura Transportowa, którego celem jest efektywne wsparcie w przechodzeniu na gospodarkę niskoemisyjną w ramach wszystkich sektorów.

Kluczowym pojęciem, podobnie jak w przypadku pozostałych narzędzi polityki spójności Unii Europejskiej, jest pojęcie zrównoważonego rozwoju, które w kontekście transportu publicznego odnosi się zarówno do jakości życia mieszkańców (przystosowywanie transportu publicznego do zróżnicowanych potrzeb użytkowników, lepszy dostęp do infrastruktury, poprawa bezpieczeństwa, lepsza komunikacja z obszarami otaczającymi ośrodki miejskie), jak i problemu ochrony środowiska naturalnego (ograniczenie emisji spalin i hałasu, zwiększenie efektywności energetycznej systemu transportowego).

W perspektywie na lata 2007–2013 inwestycje w systemy transportu miejskiego odnosiły się do kształtowania infrastruktury stolic województw, które w naturalny sposób stały się kandydatami do pełnienia funkcji ośrodków metropolitalnych w regionie, w którym – zgodnie z „Regionalnym Indekssem Innowacyjności” Komisji Europejskiej – niska dostępność transportowa stanowiła 1 z kluczowych czynników ograniczających konkurencyjność [5]. Działalnie to wpisywało się jednocześnie w ramy Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, która zakładała opracowanie systemowych rozwiązań i inwestycji dedykowanych rozwojowi funkcji metropolitalnych w regionie [6]. Perspektywa na lata 2014–2020 obejmuje infrastrukturę drogową i transport miejski w ramach 1 odrębnej osi priorytetowej.

Realizacja działań w ramach PO PW 2014–2020

Uruchomienie kontraktacji w działaniu 2.1. w ramach Osi Priorytetowej II uzależnione było od uzyskania pozytywnej opinii

Tab. 1. Umiejscowienie zadań w zakresie infrastruktury komunikacji miejskiej w ramach osi priorytetowych w dwóch perspektywach finansowych

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013	Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020
Oś priorytetowa III. Wojewódzkie ośrodki wzrostu	Oś priorytetowa II. Nowoczesna Infrastruktura transportowa
Działanie 3.1. Systemy miejskiego transportu zbiorowego	Działanie 2.1. Zrównoważony transport miejski
Działanie 3.2. Infrastruktura turystyki kongresowej i targowej	Działanie 2.2. Infrastruktura drogowa



<http://www.transport.rzeszow.pl/multimedia>

Tab. 2. Projekty zrealizowane, woj. podkarpackie (PO RPW 2007–2013, Działalność III.1)

Tytuł projektu	Nazwa beneficjenta	Wartość projektu (PLN)	Dofinansowanie z UE
„Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic”	Gmina Miasto Rzeszów	333 110 068,93	250 555 783,35
„Poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej w centrum Rzeszowa poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego i wprowadzenie strefy płatnego parkowania”	Gmina Miasto Rzeszów	188 469 013,45	155 262 361,25
		521 579 082, 38	405 818 144,60

Źródło: oprac. własne na podst. [2].

Tab. 3. Struktura taboru ZTM Rzeszów ze względu na wiek oraz normy emisji spalin. Stan na dzień 1 stycznia 2015

Wiek	Liczba autobusów	Udział procentowy w taborze
Do 4 lat	80	44,0
5–8 lat	29	16,0
9–15 lat	61	33,5
Powyżej 15 lat	12	6,5
Normy emisji spalin		
Brak	3	1,6
Euro 1	9	4,9
Euro 2	50	27,5
Euro 3	40	22,0
EEV5	80	44,0

Źródło: oprac. własne na podst. [16].

Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) poszczególnych województw (jednostką opiniującą było Ministerstwo Rozwoju) [5], stanowiących również narzędzie identyfikacji projektów komplementarnych oraz projektów realizowanych w ramach współpracy z obszarami powiązanymi funkcjonalnie. Warunki, na jakich elementy drogowe będące częścią zintegrowanych projektów mogą być uznane za infrastrukturę transportu publicznego (w ramach priorytetu inwestycyjnego dotyczącego „zrównoważonej mobilności miejskiej”), wyznaczyła Umowa Partnerstwa. Szczegóły wytycznych zawiera dokument wykonawczy „Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e). Postanowienia Umowy Partnerstwa. Wspólna interpretacja”. Zgodnie z wytycznymi realizowane projekty finansowane w ramach PI 4e związane z transportem miejskim powinny bezwzględnie spełnić łącznie 5 podstawowych kryteriów [10]:

- ✦ szersze wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego;
- ✦ zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych;
- ✦ lepsza integracja gałęzi transportu;
- ✦ niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie;
- ✦ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Celem nowej perspektywy są zatem zintegrowane i kompleksowe działania, wychodzące poza założenie modernizacji i rozbudowy systemów transportowych jako cel sam w sobie. Bardziej precyzyjne ukierunkowanie programu wsparcia dla Makroregionu Polski Wschodniej w perspektywie finansowej 2014–2020 wynika z jednej strony z faktu znacznej poprawy jakości infrastruktury będącej efektem poprzednich inwestycji, z drugiej zaś z doświadczeń płynących z realizacji projektów w ramach PO RPW w latach 2007–2013. Dane z roku 2013 potwierdziły prawie 5-procentowy przyrost przewozów komunikacją miejską w makroregionie Polski Wschodniej, względem wartości z roku 2010 (najistotniejszy wzrost dotyczył województwa lubelskiego – 35%). Dane te nabierają nowego znaczenia również w kontekście

ogólnego spadku wspomnianego wskaźnika w Polsce o 7% [5]. Na uwagę zasługuje również fakt wzrostu indeksu konkurencyjności dla makroregionu Polski Wschodniej, który w roku 2013 osiągnął poziom większości polskich województw [2]. Nie mogło to jednak prowadzić do nadmiernego optymizmu, zważywszy na fakt, że jeszcze w 2014 . województwa Polski Wschodniej należały do grupy regionów najslabiej rozwiniętych w Unii Europejskiej [1]. Stolicy województw nadal stanowią główne ośrodki inwestycji w ramach programu.

Rzeszów w PO PW 2007–2013 i PO PW 2014–2020

W ramach Działania 3.1. III Osi Priorytetowej PO RPW 2007–2013 Rzeszów zrealizował 2 duże projekty inwestycyjne o łącznej wartości ponad 520 mln zł. Udział środków unijnych w finansowaniu inwestycji stanowił prawie 78% wartości projektów i był najwyższy w całym makroregionie (por. woj. lubelskie ponad 71,41%, woj. podlaskie 72,38%, woj. świętokrzyskie prawie 66,68%, woj. warmińsko-mazurskie 59,19%).

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w imieniu Miasta Rzeszowa na jego terenie jest Zarząd Transportu Miejskiego Rzeszów (ZTM Rzeszów). Usługi na zlecenie ZTM wykonuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Rzeszów Sp. z o.o. (MPK).

Zgodnie z danymi MPK Rzeszów systematycznie rośnie liczba realizowanych przez spółkę wozokilometrów. Podobnie jest w przypadku drugiego organizatora komunikacji publicznej w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego¹ – Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” (ZG PKS), który w roku 2014 zanotował ponad 3-procentowy wzrost względem roku 2010 [7]. Na przestrzeni lat 2012–2013 nastąpiła również znacząca odnowa taboru MPK Rzeszów. Według stanu na dzień 1 stycznia 2015 r. MPK Rzeszów dysponował 182 autobusami,



<http://www.transport.erzow.pl/multimedia>

Tab. 4. Wykaz złożonych wniosków oraz przewidywane wartości projektów² w ramach Działania 2.1. II Osi Priorytetowej PO PW 2014–2020 (woj. podkarpackie)

Tytuł/zakres projektu	Wnioskodawca	Szacowana całkowita wartość (mln PLN)	Szacowany wkład środków UE (mln PLN)	Zakładane efekty projektu		Przewidywany termin rozpoczęcia realizacji projektu	Przewidywany termin zakończenia realizacji projektu
				Wskaźnik realizacji	Wartość docelowa		
Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie	Gmina Miasto Rzeszów	199	144	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (szt.)	64	I kwartał 2017	IV kwartał 2018
				Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych (szt.)	3		
Integracja różnych form publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie	Gmina Miasto Rzeszów	199	146	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (szt.)	54	I kwartał 2018	IV kwartał 20121
				Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych (szt.)	2		
Rozbudowa systemu transportu publicznego w Rzeszowie.	Gmina Miasto Rzeszów	77	19	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych (szt.)	12	III kwartał 2019	II kwartał 2022
				Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych (szt.)	1		

Źródło: oprac. własne na podst. [9, 16].

których średnia wieku wynosiła 7,6 lat. 161 z nich (88,5%) to pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych [8].

Istotnymi problemami w zakresie komunikacji publicznej Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego pozostają:

- ❖ wyeksploatowany oraz częściowo przestarzały tabor odpowiedzialny za zanieczyszczenia środowiskowe;
- ❖ niska atrakcyjność oferty szybkiego przemieszczania się pasażerów komunikacją publiczną;
- ❖ infrastruktura przystankowa i niezadowolający stan infrastruktury technicznej;
- ❖ brak zastosowania podróży intermodalnych w transporcie publicznym oraz ułatwień przesiadek;
- ❖ utrudniony dostęp do informacji [7].

W ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, Działanie 2.1., Rzeszów złożył 3 wnioski o dofinansowanie projektów:

1. Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie;
2. Integracja różnych form publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie;
3. Rozbudowa systemu transportu publicznego w Rzeszowie.

Główne założenia projektów:

- ❖ rozbudowa Rzeszowskiego Inteligentnego Systemu Transportu Miejskiego (RIST);
- ❖ utworzenie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (RCK);

- ❖ poszerzenie miejskiej floty autobusowej o pojazdy elektryczne
- Realizacja planowanych inwestycji jest zgodna z zawartym w Strategii ZIT Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego Celem Rozwojowym ZIT2: „Podnoszenie jakości życia w ROF poprzez zwiększenie dostępu do nowoczesnych usług publicznych oraz rewitalizację przestrzeni publicznej”. W ramach schematu interwencji zaplanowano Działanie 2.1. Rozwój systemu transportu publicznego [7].

Podsumowanie

Wyraźnie podkreśla się znaczenie Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 w poprawie sytuacji w obszarze wysokiej jakości infrastruktury transportu publicznego, w tym komunikacji miejskiej makroregionu Polski Wschodniej, której osiągnięcie nie byłoby możliwe bez udziału środków unijnych. Poprawa jakości infrastruktury jest ważnym czynnikiem koncentracji w Rzeszowie funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym [14].

O pozytywnych efektach świadczą wzrastające wartości wskaźników, zarówno PKB województw Polski Wschodniej, jak również indeksu konkurencyjności i poszczególnych wskaźników dotyczących realizacji konkretnych celów PO RPW. Celem Programu Operacyjnego Polska Wschodnia w perspektywie finansowej na lata 2014–2020 jest nie tylko kontynuacja założeń poprzedniej perspektywy, ale przede wszystkim realizacja ukierunkowanych, zintegrowanych i kompleksowych działań, które uwzględniają szerszy kontekst środowiskowy, wpisując się w horyzontalną zasadę zrównoważonego rozwoju.

W zakresie Działania 2.1. Zrównoważony transport miejski, II Osi Priorytetowej Nowoczesna Infrastruktura transportowa, wspólnym mianownikiem stało się przechodzenie do modelu gospodarki niskoemisyjnej i transportu ekologicznego [13]. Złożone przez Rzeszów wnioski obejmują projekty wpisujące się w Priorytet Inwestycyjny 4e, a opracowana Strategia ZIT obejmuje projekty komplementarne (w tym Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014–2020), niezbędne do właściwej i najbardziej efektywnej realizacji założonych celów. Zakres rzeczowy 3 projektów w ramach PO PW obejmuje [7]:

- ❑ rozbudowę Inteligentnych Systemów Transportowych (System Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym, System Zarządzania Transportem Publicznym, System Elektronicznego Poboru Opłat za korzystanie ze środków komunikacji miej-



<http://www.transport.rzeszow.pl/multimedia>

skiej, System Informacji Pasażerskiej, System Obsługi Strefy Parkingowej);

- budowę lub rozbudowę parkingów (Park & Go, Park & Ride, Kiss & Ride), a także stworzenie miejsc postojowych dla autobusów wycieczkowych, rowerów;
- zakup nowoczesnego ekologicznego i przystosowanego dla osób niepełnosprawnych taboru autobusowego (w tym budowa niezbędnej do ich obsługi infrastruktury technicznej);
- budowę lub przebudowę oraz wyposażenie infrastruktury przystankowej usprawniającej funkcjonowanie transportu publicznego oraz ruchu pieszego i rowerowego, w tym węzłów przesiadkowych;
- przebudowę infrastruktury drogowej usprawniającej funkcjonowanie transportu publicznego (węzły komunikacyjne/ skrzyżowania/ulice) i pieszo-rowerowego.

Realizacja inwestycji ma na celu wzmocnienie i utrwalenie zrównoważonego systemu transportowego zgodnie z rekomendacjami Komisji Europejskiej w zakresie konkurencyjnej i ekologicznej mobilności w miastach, między innymi poprzez poprawę zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym łańcuchy ekomobilności oraz ułatwienia dla osób o ograniczonej mobilności, zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym redukcję hałasu i emisji spalin, redukcję zatłoczenia w ruchu ulicznym.

Przypisy

¹ Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (ROF) tworzy 13 gmin i miast: gmina Boguchwała, gmina Chmielnik, gmina Czarna, gmina Czudec, gmina Głogów Małopolski, gmina Krasne, gmina Lubenia, gmina Łańcut, miasto Łańcut, miasto Rzeszów, gmina Świlcza, gmina Trzebownisko oraz gmina Tyczyn. ROF leży w środkowej części województwa podkarpackiego..

² Wartości przewidywane w dniu identyfikacji projektów przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego (30.06.2016 r.).

Bibliografia:

1. *Inwestycje na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Promowanie rozwoju i dobrego rządzenia w regionach UE i miastach. Szósty raport na temat spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej*, Komisja Europejska, Bruksela 2014.
2. Pająk A., Orzeł A., *The Economic Effects of the Implementation of the Operational Programme Development of Eastern Poland 2007–2013*, "Central European Review of Economics and Finance" 2016, Vol. 15, No 5.
3. *Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2014.
4. *Program Polska Wschodnia wspiera zrównoważoną mobilność miejską*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017; <https://www.mr.gov.pl/strony/aktualnosci/program-polska-wschodnia-wspiera-zrownowazona-mobilnosc-miejska/> (dostęp: 10.04.2017 r.).
5. *Raport. Rozwój makroregionu Polski Wschodniej po 2004 roku*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014.
6. *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008.
7. *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego*, Stowarzyszenie Wspierania Inicjatyw Gospodarczych DELTA PARTNER, Rzeszów-Cieszyn 2016.

8. *Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego*. Załącznik do Uchwały nr XVI/319/2015 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 13 października 2015 r., Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Rzeszów 2015.
9. *Szczegółowy opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020*. Załącznik 4. Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego [wersja obowiązująca od 06.04.2017 r.]: <https://www.polskawschodnia.gov.pl/strony/o-programie/dokumenty/szczegolowy-opis-osi-priorytetowych-programu-operacyjnego-polska-wschodnia-2014-2020/> (dostęp: 10.04.2017 r.).
10. *Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e). Postanowienia Umowy Partnerstwa. Wspólna interpretacja*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2016: <https://www.polskawschodnia.gov.pl/strony/o-programie/dokumenty/zrownowazona-intermodalna-mobilnosc-miejska-pi-4epostanowienia-umowy-partnerstwawspolna-interpretacja/> (dostęp: 10.04.2017 r.).
11. 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.
12. Orzeł A., Stepaniuk R., *Zrównoważony transport miejski w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 1–2.
13. Dyr T., *Konkurencyjna i zasobooszczędna mobilność w miastach*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2015, nr 1–2.
14. Dyr T., *Infrastruktura transportu w koncepcji zagospodarowania przetrzennego kraju*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 11.
15. *Sprawozdanie roczne Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020 za lata 2014–2015*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2016.
16. *Lista złożonych projektów. Działanie 2.1 Zrównoważony transport miejski, Programu Polska Wschodnia*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017: <https://www.mr.gov.pl/strony/aktualnosci/program-polska-wschodnia-wspiera-zrownowazona-mobilnosc-miejska/> (dostęp: 10.04.2017 r.).

Autorzy:

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

The strategy of sustainable public transportation system in the city of Rzeszów in the frame of Eastern Poland 2014-2020 Operational Programme

In the frame of Action 2.1. "Sustainable public transportation" of the II Priority Axis of the Eastern Poland 2014-2020 Operational Programme five voivodeships submitted 14 applications of investment projects of the total value of 2,1 billion PLN. The main aim of the Programme is to support complex projects of ecological integrated public transportation systems in the broad perspective of sustainable development. Three applications were submitted by the City of Rzeszów. The main aims of the projects are: the development of Intelligent Public Transportation System in Rzeszów, creation of the Communication Centre in Rzeszów as well as bus fleet modernization. The article refers to the characteristics of the projects in the context of current financial perspective of Eastern Poland Operational Programme.