

# Joanna Majchrzak

---

## Fundusze UE w równoważeniu infrastruktury transportu miejskiego w Polsce 2004-2006

---

Problemy Rozwoju Miast 4/1-2, 102-118

---

2007

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

## FUNDUSZE UE W RÓWNOWAŻENIU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU MIEJSKIEGO W POLSCE 2004-2006

**Abstrakt.** W artykule przedstawiona jest rola funduszy Unii Europejskiej w równoważeniu infrastruktury transportu miejskiego w Polsce w latach 2004-2006. Poruszane zagadnienia dotyczą analizy i oceny równoważenia tej infrastruktury poprzez środki uzyskiwane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego oraz Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Analizie i ocenie podlegają skala i proporcje środków finansowych oraz ich efekty rzeczowe. Rozpatrywane są konkretne projekty inwestycyjne współfinansowane przez te programy w nawiązaniu do przesłanek koncepcji rozwoju zrównoważonego. Omówione są również zakres i wyzwania perspektywy finansowej 2007-2013 z punktu widzenia równoważenia infrastruktury transportu w Polsce przy udziale funduszy UE.

**Słowa kluczowe:** zrównoważony system transportowy, fundusze Unii Europejskiej, Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR), Sektorowy Program Operacyjny Transport (SPOT), Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Regionalne Programy Operacyjne (RPO), Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej

### 1. Cel i zakres opracowania

W ostatnich kilkunastu latach coraz większa waga przykładana jest w Unii Europejskiej do kwestii ochrony środowiska życia człowieka. W krajach członkowskich Unii, w społeczeństwach europejskich wzrasta świadomość ekologiczna. Stanowi to wynik pojawiających od lat 70. raportów Klubu Rzymskiego i innych organizacji, wskazujących zagrożenia dla środowiska naturalnego. Od 1972 r. w pracach ONZ wprowadza się termin ekorozwój jako bliskoznaczny rozwojowi zrównoważonemu<sup>14</sup>. W latach 90. następuje znaczne rozszerzenie zakresu ochrony środowiska, nadające koncepcji rozwoju zrównoważonego charakter idei ustrojowo-cywilizacyjnej<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> R. Andrzejewski: *Ekologia i ekorozwój (w:) Polska przestrzeń a wyzwania XXI wieku*. Red. J. Kołodziejki, Biuletyn KPZK PAN, z. 176, Warszawa 2000 s. 247-257. E. Kośmicki: *Koncepcja zrównoważonego rozwoju*. „Nauka” 1996 nr 2, s. 97-112. G. Zabłocki: *Rozwój zrównoważony. Idee, efekty, kontrowersje*. Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń 2002, s. 46-63.

<sup>15</sup> M. Cesarski: *Mieszkalnictwo i osadnictwo w integracji europejskiej – możliwości i bariery*. (w:) *Integracja europejska – nowe bariery czy trwałe kryzys?* Red. naukowa K. Żukrowska, SGH Warszawa 2006, s. 167-81.

Transport uważany jest za najstarszy typ infrastruktury, tworzy (wraz z łącznością) system komunikacyjny w skali kontynentów, państw, regionów, aglomeracji i miast<sup>16</sup>. O niszczącym oddziaływaniu transportu na środowisko zamieszkiwania człowieka wiadomo od dawna, mimo zaliczania tej dziedziny do infrastruktury osadniczej<sup>17</sup>. W wyniku rosnącej dbałości państw o ochronę środowiska, lepszych metod mierzenia szkodliwego wpływu transportu w tym zakresie i jego oceny społeczno-ekonomicznej waga tej problematyki znacznie wzrosła. Wywiera realny wpływ na kształtowanie systemów transportowych w myśl zasad rozwoju zrównoważonego<sup>18</sup>. Rozwoju mającego oprócz wymiaru ekologicznego jeszcze dwa inne ważne wymiary: społeczny i ekonomiczny. Degradujący wpływ transportu na środowisko życia człowieka szczególnie uwidacznia się w miastach i aglomeracjach miejskich.

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej przyniosło obowiązki oraz przywileje. Obowiązkiem jest przede wszystkim dostosowanie się naszego kraju do regulacji prawnych UE oraz przyjęcie wymogów polityki prowadzonej przez Wspólnotę. Przywilejem jest natomiast – oprócz wielu ułatwień instytucjonalnych i ekonomicznych – możliwość korzystania z pomocy finansowej w ramach polityki strukturalnej. Polska, będąc członkiem Unii, musi dostosować swoją politykę transportową do standardów Unii dotyczących relacji transport – środowisko naturalne. Powodowane jest to przede wszystkim przez dynamiczny rozwój transportu samochodowego. W ostatnich trzydziestu latach liczba samochodów osobowych w Unii powiększyła się trzykrotnie i rośnie nadal o 3 mln rocznie<sup>19</sup>. W związku z tym podjęto w UE decyzję o przeciwdziałaniu zbyt dynamicznemu i chaotycznemu rozwojowi motoryzacji oraz zmniejszeniu roli transportu samochodowego w przewozach pasażerskich i towarowych. Zaczęto wprowadzać regulacje, które zmniejszą – jak się zakłada – degradujący wpływ transportu na środowisko m.in. poprzez wspieranie przyjaznych mu gałęzi i technologii transportowych<sup>20</sup>.

W 2000 r. grupa ekspertów Komisji Europejskiej zdefiniowała zrównoważony system transportowy jako taki, który<sup>21</sup>:

- zapewnia dostępność celów komunikacyjnych bezpieczną, nie zagrażającą zdrowiu ludzi i środowisku, jednakową dla obecnej i następnych generacji,

<sup>16</sup> Zob. *Infrastructure for the 21<sup>st</sup> century*. European Commission, European Investment Bank, 1996. s. 3 i dalsze; *Introduction*. (w:) *Transport Infrastructure*. Ed. R. Stough, R. Vickerman, K. Button, P. Nijkamp, Northampton, Massachusetts USA, Edward Elgar Publishing Inc., 2002, s. XIII-XV.

<sup>17</sup> Środowisko mieszkalne, które może być rozpatrywane w kategoriach przestrzeni ekologicznej, wyznaczone jest obszarem zamieszkiwania oraz składnikami środowiska naturalnego przetworzonymi przez człowieka i oddziałującymi na niego. Zob. M. Cesarski: *Mieszkalnictwo i osadnictwo...* op. cit.

<sup>18</sup> *Transport*. Red. W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005, s. 431-436.

<sup>19</sup> *Biała księga. Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów*, COM (2001) 370, Bruksela, 12.09.2001, s. 16.

<sup>20</sup> *Green Paper on the impact of transport on the environment. A Community strategy for "sustainable mobility"*. COM (92) 46 final. Brussels, 20 February 1992; *Biała księga Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów*, COM (2001) 370, Bruksela, 12.09.2001;

<sup>21</sup> Commission Expert Group on Transport and Environment – Working Group I. *Defining an environmentally sustainable transport system*, Luksemburg, 6 sept. 2000, s. 3 i dalsze.

- pozwala efektywnie funkcjonować państwu, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymywać gospodarkę oraz rozwój regionalny,
- ogranicza emisje i odpady do wielkości absorbowanej przez środowisko naturalne, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do odtworzenia, a zasoby nieodnawialne w skali umożliwiającej ich zastąpienie przez odnawialne substytuty, przy minimalizowaniu niezbędnego terenu i hałasu.

W Polsce zagadnienie zrównoważonego systemu transportowego jest regulowane dokumentem z 2001 r., obejmującym lata 2001-2015. Celem określonym w tym dokumencie jest osiągnięcie systemu transportowego zrównoważonego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym, w warunkach kraju rozwijającej się gospodarki rynkowej, z uwzględnieniem współpracy międzynarodowej głównie w skali europejskiej<sup>22</sup>. Przyjęto definicję transportu zrównoważonego, według której transport zgodny ze środowiskiem życia człowieka to taki, „...który nie zagraża ludzkiemu zdrowiu lub ekosystemom i spełnia potrzeby przemieszczania osób i towarów zgodnie z zasadami: wykorzystania odnawialnych zasobów poniżej ich możliwości regeneracji oraz wykorzystania nieodnawialnych zasobów poniżej możliwości rozwoju ich odnawialnych substytutów”<sup>23</sup>. Definicja ta eksponuje długookresowe środowiskowe cele rozwoju transportu dla obecnych i przyszłych pokoleń, których realizacja powinna być oparta na solidnych podstawach społeczno-ekonomicznych. Przytoczone definicje zawarte w dokumentach unijnych i polskich są zbieżne. Oddają w wystarczającym dla przedkładanego artykułu stopniu pożądane cechy zrównoważonej infrastruktury transportu miejskiego w Polsce.

Podczas szczytu w Goeteborgu w 2001 r. Rada Europejska przyjęła strategię zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej<sup>24</sup>. Zostało określone nowe podejście do polityki transportowej. Polega ono na zmniejszaniu niekorzystnych zmian w transporcie stosownie do wymogów trwałego zrównoważonego rozwoju. W roku tym zakończono również pracę nad Białą księgą dotyczącą europejskiej polityki transportowej do 2010 r. Proponuje się w niej budowę trwałego zrównoważonego systemu transportowego. Jej postanowienia muszą być uwzględnione przez Polskę<sup>25</sup>.

Polska po wstąpieniu do Unii dołączyła zatem do grona państw, w których problem zrównoważonego rozwoju infrastruktury transportu powinien stać się jednym z priorytetów rozwoju społeczno-gospodarczego. Tymczasem w latach 1990-2004 liczba samochodów zwiększyła się w naszym kraju z 5,2 mln do 11,9 mln, a samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych z 1 mln do 2,3 mln. Przewozy ładunków transportem samochodowym

<sup>22</sup> *Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2001, s. 13 i dalsze.

<sup>23</sup> Tamże, s. 29 i nast.

<sup>24</sup> *Komunikat. Zrównoważona Europa dla lepszego świata, Strategia Unii Europejskiej dotycząca zrównoważonego rozwoju*, COM (2001) 264, Bruksela 2001, s. 1-16.

<sup>25</sup> *Biała księga. Europejska polityka transportowa...*, op.cit. s. 18-47.

wzrosły w tych latach z 945,7 mln t do 956,9 mln t. W okresie 1991-2002 liczba tramwajów i trolejbusów, należących do proekologicznych środków transportu miejskiego, zmalała odpowiednio z 4,5 do 3,7 tys. oraz z 248 do 176. Pomniejszyła się liczba miejsc w środkach transportu pasażerskiego związanych głównie z obszarami zurbanizowanymi<sup>26</sup>.

Temat wpływu funduszy Unii Europejskiej na równoważenie infrastruktury transportu miejskiego w Polsce, tak ważny i aktualny, jest rzadko podejmowany. Problematyka ta jest doraźnie analizowana przez niektóre instytucje zarządzające problematyką zrównoważonego rozwoju<sup>27</sup>. Poruszana jest niekiedy w różnych aspektach, na ogół pośrednio, w periodykach poświęconym zagadnieniom transportowym<sup>28</sup>. W przedkładanym artykule podjęta jest w związku z tym próba bezpośredniej analizy roli funduszy UE we współfinansowaniu inwestycji z zakresu infrastruktury transportu miejskiego w Polsce w latach 2004-2006 z punktu widzenia wymogów równoważenia tej infrastruktury. Rozpatrywana w artykule infrastruktura transportu miejskiego obejmuje elementy mobilne (np. tabor komunikacji) oraz nieruchome (np. trakcję komunikacyjną). Artykuł ma również odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu fundusze UE przyczyniły się i mogą dalej sprzyjać równoważeniu infrastruktury transportu miejskiego w Polsce. W tym celu wskazane są konkretne projekty inwestycyjne współfinansowane przez Unię, analizowane pod kątem możliwości, wyników i wyzwań w tym zakresie.

## 2. Fundusze UE a rozwój infrastruktury transportu miejskiego

### – zakres i możliwości

Unia Europejska oferuje swym członkom cztery fundusze strukturalne<sup>29</sup>, z których Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), a także niezaliczany do funduszy strukturalnych

<sup>26</sup> Roczniki statystyczne GUS dla odpowiednich lat.

<sup>27</sup> Zob. m. in. *Fundusze UE na transport w latach 2004-2006 – szansa czy zagrożenie dla zrównoważonego rozwoju Polski?*, Warszawa 2004, Centrum Zrównoważonego Transportu, s. 5–25; *Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju – Raport 2002*, [www.eko.org.pl/dfe/dfe/dfe\\_rap\\_2002.pdf](http://www.eko.org.pl/dfe/dfe/dfe_rap_2002.pdf) z dn. 21.11.2006, s. 10-11; *Instrumenty finansowania zrównoważonego rozwoju w poszerzonej Unii Europejskiej. Raport z realizacji I roku projektu*, [wwf.pl/informacje/publikacje/fundusze\\_ue/raport.pdf](http://wwf.pl/informacje/publikacje/fundusze_ue/raport.pdf) z dn. 21.11.2006, s. 1-21; *Raport końcowy z realizacji pracy „Opracowanie modelu wdrożeniowego wskaźników zrównoważonego rozwoju na poziomie wojewódzkim w ramach banku danych regionalnych”*, Regionalny Ośrodek Ekorozwoju Fundacji Karkonoskiej, [www.mos.gov.pl/2materialy\\_informacyjne/raporty\\_opracowania/synteza1.pdf](http://www.mos.gov.pl/2materialy_informacyjne/raporty_opracowania/synteza1.pdf) z dn. 21.11.2006, s. 18-42.

<sup>28</sup>R. Tomanek: *Finansowanie rozwoju transportu miejskiego w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*, „Transport Miejski i Regionalny” nr 7-8/2003, s. 2-7. L. Michalski: *Plan zrównoważonego transportu miejskiego – nowy instrument planowania rozwoju transportu w miastach*, „Transport Miejski i Regionalny” nr 7-8 /2006, s. 96-99. T. Dyr: *Wsparcie rozwoju transportu publicznego z funduszy strukturalnych w pierwszym okresie członkostwa Polski w Unii Europejskiej*, „Transport Miejski i Regionalny” nr 9/2006, s. 2-9.

<sup>29</sup> Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego ma za zadanie niwelowanie dysproporcji w poziomie rozwoju regionalnego poszczególnych krajów Unii. Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej składa się z dwóch sekcji: Sekcji Gwarancji skierowanej na finansowanie Wspólnej Polityki Rolnej, oraz Sekcji Orientacji, powołanej do finansowania rozwoju i modernizacji obszarów wiejskich. Finansowy Instrument Orientacji Rybołówstwa wspiera rybołówstwo w państwach Wspólnoty. Europejski Fundusz Społeczny zajmuje się aktywnym wspieraniem walki z bezrobociem, przeciwdziałaniem wykluczeniu społecznemu, rozwojem powszechnego kształcenia ustawicznego, doskonaleniem kadr gospodarki oraz rozwojem przedsiębiorczości oraz aktywizacją zawodową kobiet. Fundusz Spójności uczestniczy w finansowaniu transeuropejskich sieci transportowych i ochrony środowiska. Zob. [www.fundusze-strukturalne.gov.pl](http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl) z dn. 18.10.2006 r.

ralnych Fundusz Spójności (FS), mają realne znaczenie w finansowaniu infrastruktury transportu<sup>30</sup>. Są pomocne przy tworzeniu zrównoważonego systemu transportowego w Polsce. Z EFRR finansowana jest rozbudowa regionalnego układu transportowego oraz rozwój transportu miejskiego w aglomeracjach. Projekty finansowane przez ten fundusz służą poprawie komunikacyjnej dostępności regionów przez rozbudowę i modernizację sieci drogowej oraz wzmacnianiu atrakcyjności miast poprzez modernizację transportu publicznego. Fundusz Spójności współfinansuje inwestycje w zakresie modernizacji, przebudowy i rozbudowy korytarzy drogowych, kolejowych i morskich, tworzących transeuropejskie sieci transportowe. Fundusz ten współfinansujący projekty duże, lecz niezlokalizowane w miastach nie podlega dalszej analizie.

W ramach polityki strukturalnej na lata 2004-2006, zakładającej wstąpienie do Unii Europejskiej, stworzono w naszym kraju Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR) i pięć sektorowych programów operacyjnych<sup>31</sup>, w tym Sektorowy Program Operacyjny Transport (SPOT). Na poziomie krajowym EFRR współfinansuje infrastrukturę w ramach ZPORR i SPO T. Obydwa programy finansują w znacznym stopniu projekty dotyczące transportu w aglomeracjach miejskich. Program ZPORR realizowany jest między innymi poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury służącej wzmacnianiu konkurencyjności regionów (priorytet 1), w tym modernizację i rozbudowę regionalnego układu transportowego (działanie 1) w zakresie infrastruktury drogowej (poddziałanie 1.1.1), infrastruktury transportu publicznego (poddziałanie 1.1.2) oraz rozwoju transportu publicznego w aglomeracjach (działanie 1.6). Inwestycje realizowane poprzez działanie 1.6 mogą dotyczyć zintegrowanych węzłów komunikacyjnych łączących różne rodzaje transportu, odnowienia istniejących linii transportu publicznego oraz zakupu urządzeń infrastruktury transportu publicznego (łącznie z zakupem taboru).

Celem ZPORR jest poprawa powiązań infrastrukturalnych, szczególnie pomiędzy ośrodkami regionalnymi i pozostałymi obszarami województw, oraz uzupełnienie powiązań z krajowym i międzynarodowym układem transportowym. Ponadto zwiększenie zasięgu oddziaływania programów rozbudowy i modernizacji sieci infrastrukturalnych planowanych w ramach innych programów operacyjnych w tym w zakresie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.

Na Sektorowy Program Operacyjny Transport (SPO T) składają się m.in.: zrównoważony gałęziowo rozwój transportu (priorytet 1), w tym modernizacja sieci kolejowej w rela-

<sup>30</sup> *Fundusze Unii Europejskiej, doświadczenia i perspektywy*. Red. J. Babiak, Studio EMKA, Warszawa 2006, s. 15–17.

<sup>31</sup> Sektorowy Program Operacyjny Transport (SPO T), Sektorowy Program Operacyjny Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw (SPO WKP), Sektorowy Program Operacyjny Restrukturyzacja i Modernizacja Sektora Żywnościowego (SPO ROL), Sektorowy Program Operacyjny Rozwój Zasobów Ludzkich (SPO RZL), Sektorowy Program Operacyjny Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb (SPO RYBY) oraz Program Operacyjny Pomoc Techniczna (PO PT). Zob. J. Skrzypek, *Jak ko-rzystać z funduszy strukturalnych UE*, Twigger, Warszawa 2004, s. 22-44.

cjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach (działanie 1.1) w zakresie przebudowy linii kolejowych (poddziałanie 1.1.1) i zakup pasażerskiego taboru kolejowego (poddziałanie 1.1.2). Zadaniem jest tu usprawnienie obsługi pasażerskiej między aglomeracjami oraz poprawa infrastruktury kolejowej poprzez modernizację linii kolejowych łączących centra miejskie o znaczeniu ogólnokrajowym i zakup nowego taboru<sup>32</sup>. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa (priorytet 2), w tym usprawnienie przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu (działanie 2.2), tworzy drugi, istotny dla równoważenia miejskiej infrastruktury transportu, człon SPO T. Celem tego działania jest poprawa tranzytu przez miasta dzięki budowie obwodnic oraz odbudowie dróg miejskich. Proponowane w SPOT i w ZPORR działania zintegrowane są z tzw. strategią lizbońską, nawiązują do zasad zrównoważonego rozwoju. Przyczyniać się mogą do zmniejszania niekorzystnego oddziaływania transportu na środowisko zamieszkiwania człowieka.

### **3. Uzyskiwanie funduszy UE na infrastrukturę transportu miejskiego**

#### **– skala i wyniki**

ZPORR współfinansuje bezpośrednio na podstawie tzw. poddziałania 1.1.2 oraz działania 1.6 rozwój transportu publicznego w aglomeracjach. Z poddziałania 1.1.2 wspierane są projekty dotyczące budowy, rozbudowy lub odnowienia systemów transportu publicznego miast liczących powyżej 50 tys. mieszkańców wraz z obszarami funkcjonalnie z nimi powiązanymi. Dofinansowywana może być także budowa, przebudowa, rozbudowa lub modernizacja infrastruktury transportu publicznego wraz z zakupem sprzętu w celu stworzenia nowych systemów, przedłużenia lub odnowienia linii transportu publicznego razem z niezbędną infrastrukturą. Projekty realizowane w zakresie poddziałania 1.1.2 (kolejność nie świadczy o skali projektów) to:

- „Zakup taboru tramwajowego wraz z wykonaniem remontu torowiska w ul. Ku Słońcu w Szczecinie” (dofinansowanie 2,9 mln euro, tj. 74% ogólnej wartości projektu),
- „Rozbudowa systemu transportu publicznego – trakcja tramwajowa w Elblągu” (odpowiednio: 10,6 mln euro, 70%),
- „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białego-stoku” (11,1 mln euro, 60%),
- „Budowa i modernizacja miejskiego systemu transportowego Łomży i okolic” (1,1 mln euro, 79%),
- „Przebudowa ciągu tramwajowo-autobusowego w ulicach Monte Cassino – Kapelanka – Brożka” w Krakowie (4,8 mln euro, 74%),

---

<sup>32</sup> *Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004-2006*, Ministerstwo Infrastruktury oraz Ministerstwo Gospodarki i Pracy, Warszawa 2004, s. 55-60.

- „Budowa trakcji trolejbusowej w ulicach Roztocze – Orkana – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Wileńska – Głęboka” w Lublinie (1,2 mln euro, 80%),
- „Zakup sprzętu wraz z modernizacją infrastruktury dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o.” w Inowrocławiu (0,1 mln euro, 9%),
- „Odnowa infrastruktury transportu publicznego w Toruniu w latach 2005-2006” (1,3 mln euro, 50%),
- „Rozwój i modernizacja transportu publicznego” w Głogowie (1,7 mln euro, 77%).

W związku z wymienionymi projektami dofinansowywanymi z funduszy podziałania 1.1.2 podpisano 9 umów. Całkowita wartość tych projektów wynosi 53,1 mln euro, a suma dofinansowania przez Unię – 34,7 mln euro, czyli 65,4%. Największą kwotę dofinansowania otrzyma „Rozbudowa systemu transportu publicznego – trakcja tramwajowa w Elblągu” – 10,6 mln euro, natomiast najwyższy udział środków Unii wykazuje „Budowa i modernizacja miejskiego systemu transportowego Łomży i okolic” – 79%. Najniższymi oboma parametrami charakteryzuje się projekt „Zakup sprzętu wraz z modernizacją infrastruktury dla MPK” – 0,1 mln euro, 9%. Średnie dofinansowanie wynosiło ok. 70% wartości projektu. Do 30 września 2006 r. z całego działania 1.1 wykonano 26% refundacji na lata 2004-2006.

Działanie 1.6 jest dostępne dla aglomeracji powyżej 500 tys. mieszkańców: warszawskiej, górnośląskiej, łódzkiej, krakowskiej, poznańskiej, trójmiejskiej i wrocławskiej. W ramach tego działania dofinansowanie otrzymały istotne projekty przyczyniające się do równoważenia infrastruktury transportu miejskiego poprzez promowanie alternatywnego w stosunku do transportu indywidualnego transportu zbiorowego:

- „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej” (dofinansowanie 30 mln euro, tj. 41% ogólnej wartości projektu)<sup>33</sup>,
- „Elektroniczne tablice informacyjne w poznańskich węzłach przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym (aglomeracja poznańska)” (odpowiednio: 0,2 mln euro, tj. 50%),
- „Rozbudowa trasy tramwajowej Bemowo – Młociny (aglomeracja warszawska)” (4 mln euro, 40%),
- „Przebudowa średnicowej linii tramwajowej Północ-Południe we Wrocławiu” (15,1 mln euro, 37%),
- „Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni (aglomeracja trójmiejska)” (5,6 mln euro, 40%),
- „Gdański projekt komunikacji miejskiej (aglomeracja trójmiejska)” (20,9 mln euro, 41%),

<sup>33</sup> [www.fundusze-strukturalne.gov.pl](http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl) z dn. 18.10.2006 r.



- „Przebudowa multimodalnego węzła komunikacyjnego Pl. Powstańców Wielkopolskich we Wrocławiu, Etap 1 i 2” (12,6 mln euro, 40%),
- „Zintegrowany system sterowania ruchem na ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu” (0,6 mln euro, 50%),
- „Budowa Zintegrowanego Dworca Autobusowego na Os. Jana III w Poznaniu” (1,9 mln euro, 50%),
- „Budowa trasy tramwajowej od ul. Jana Pawła II do ul. Podgórnjej w Poznaniu” (7,2 mln euro, 50%),
- „Modernizacja infrastruktury autobusowej transportu publicznego na terenie gmin Będzin, Dąbrowa Górnicza i Sosnowiec (aglomeracja górnośląska)” (7,7 mln euro, 42%),
- „Zintegrowany system zarządzania ruchem (Warszawa)” (10,4 mln euro, 50%),
- „Modernizacja trasy tramwajowej w Al. Jerozolimskich odcinek pętla Banacha – pętla Gościłówek (Warszawa)” (25,4 mln euro, 41%),
- „Łódzki tramwaj regionalny Łódź – Zgierz – Pabianice, Zadanie I, Etap I” (28,3 mln euro, 38%).

Z puli ZPORR w zakresie działania 1.6 najwięcej środków otrzyma w perspektywie finansowej 2004-2006 aglomeracja warszawska – 128,0 mln zł, następnie krakowska – 115,2 mln zł, łódzka – 108,7 mln zł, wrocławska – 106,2 mln zł, trójmiejska – 101,5 mln zł, poznańska – 37,8 mln zł i górnośląska – 29,4 mln zł. Łączna suma dofinansowania to 169,8 mln euro. Największą kwotę z Unii otrzyma „Łódzki Tramwaj Regionalny” – 28,3 mln euro, natomiast najmniejszą inwestycja „Elektroniczne tablice informacyjne” – 0,2 mln euro. W pięciu projektach dofinansowanie stanowi 50%, najmniej (37%) w przypadku „Przebudowy średnicowej linii tramwajowej Północ-Południe we Wrocławiu”. Średnio projekty otrzymają 40% dofinansowania.

W ramach programu SPO T w zakresie działania 1.1 podpisano 9 umów o dofinansowanie projektów inwestycyjnych. Trzy z nich wpływają bezpośrednio na równowagę infrastruktury transportu i będą miały znaczny wpływ na rozwój największych miast w Polsce. Inwestycje z projektów „Zakup nowego, kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi relacji Warszawa – Łódź – Warszawa” oraz „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, Etap I Skierniewice – Łódź” nie są zlokalizowane w miastach, lecz będą miały istotne znaczenie dla mieszkańców całych aglomeracji<sup>34</sup>. Linia Warszawa – Łódź połączy dwa największe pod względem liczby ludności miasta w Polsce. Linia ta będzie ekologiczną alternatywą dla transportu samochodowego, szczególnie indywidualnego. Nacisk transportu samochodowego może się bowiem zwiększyć po uruchomieniu odcinka autostrady Warszawa – Łódź.

<sup>34</sup> [www.spot.gov.pl](http://www.spot.gov.pl) z dn. 17.10.2006 r.

Celem obu projektów jest usprawnienie przewozów pasażerskich pomiędzy Warszawą i Łodzią. Inwestycje te zwiększą także ekonomiczną konkurencyjność usług kolejowych na rynku grupowych przewozów pasażerskich między tymi miastami. Oba projekty zakładają ogólne obniżenie kosztów zewnętrznych transportu przez przeniesienie części ruchu pasażerskiego z dróg kołowych na kolej szynową, znaczną redukcję szkód ekologicznych poprzez zmniejszenie zanieczyszczeń, hałasu, wibracji, terenochłonności, zatłoczenia dróg kołowych itp. Dofinansowanie z UE zakupu nowego, kolejowego taboru pasażerskiego wyniesie 70,2 mln zł (29% całego kosztu), a modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź 226,3 mln zł (20%). Termin zakończenia obu projektów planowany jest w 2008 r.

W zakresie działania 1.1 uruchomiony jest projekt „Zakup autobusów szynowych w celu wyrównania podaży alternatywnych środków transportu w Lubuskiem”. Projekt ten również nie jest zlokalizowany w jednym mieście. Celem inwestycji jest wprowadzenie czterech autobusów szynowych na trasach Zielona Góra – Kostrzyn, Rzepin – Zbąszynek oraz Kostrzyn – Krzyż. Inwestycja ta jest zgodna ze strukturalnym i gałęziowym zrównoważeniem polskiego transportu poprzez promowanie transportu szynowego. Transport ten jest najbardziej ekologiczny i bezpieczny. Charakteryzuje się wysoką efektywnością ekonomiczną. Kwota dofinansowania tej inwestycji to 15,6 mln zł (50%), natomiast jej zakończenie planowane jest w 2008 r.

Środkami związanymi z Priorytetem 1 (w zakresie działania 1.1.3) zostanie dofinansowana budowa ostatniego fragmentu I linii metra – odcinek od szlaku B20 (Park Kaskada) do stacji A23 Młociny w Warszawie. Prace nad odpowiednią umową trwają. Zakończenie inwestycji zmniejszy – jak się zakłada – natężenie transportu indywidualnego, głównie samochodowego, na korzyść transportu zbiorowego. Nastąpi spadek zanieczyszczeń i hałasu wywoływanych ruchem drogowym. Metro będzie pod powierzchnią ziemi, więc nie trzeba na nie dodatkowego cennego obszaru miejskiego<sup>35</sup>.

W działaniu 2.2 podpisano 37 umów o dofinansowanie z beneficjentami końcowymi. Z liczby tej 17 niżej opisanych inwestycji wpływa na równoważenie infrastruktury transportu miejskiego. Projekty te skierowane są na poprawę dróg kołowych oraz budowę obwodnic. Nie powodują rozbudowy alternatywnych do transportu drogowego środków transportu w miastach. Jednak przez obniżenie emisji zanieczyszczeń i hałasu, poprawę bezpieczeństwa ruchu w miastach oraz niekiedy przeniesienie ruchu tranzytowego poza miasto przyczyniają się do równoważenia miejskiej infrastruktury drogowej.

Zadaniem projektu „Modernizacja drogi krajowej nr 70 – Al. Rataja na terenie miasta Skierniewice” jest odnowienie odcinka drogi krajowej i likwidacja wielu utrudnień na

<sup>35</sup> W dni powszednie z metra korzysta około 290 tys. osób dziennie. Ukończenie I linii i dalsza rozbudowa warszawskiego metra przyczyni się do odblokowywania ulic biegnących wzdłuż trasy metra, zmniejszenia zatłoczenia, korków, hałasu, emisji spalin. W dalszej perspektywie konieczne jest sfinansowanie budowy II linii metra w Warszawie.

tej drodze. Powstanie dwupasmowa droga ze ścieżką pieszo-rowerową. Przez zastosowanie ekranów nastąpi poprawa parametrów akustycznych i zmniejszenie bezpośredniego przenikania spalin do poziomu CO, NO<sub>2</sub> – 19%; SO<sub>2</sub> – 4%; węglowodanów, pyłów – 93%. Projekt zostanie dofinansowany w kwocie 7,8 mln zł (54%) i zrealizowany do końca 2006 r. Analogiczne cele ma projekt „Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 88” (obejmującej miasto Gliwice), który zakończy się w 2007 r. i otrzyma wsparcie w wysokości 39,7 mln zł (69%) oraz projekt „Usprawnienie przejazdu w południowym korytarzu tranzytowym w Częstochowie”, który obejmuje budowę wiaduktu drogowego nad linią Częstochowa – Kielce wraz z przebudową układu drogowego. Inwestycja zakończy się w 2006 r. i dofinansowana będzie w wysokości 26,2 mln zł (64%).

Celem zamierzenia „Modernizacja ulicy Szosa Lubicka w Toruniu od skrzyżowania z ul. Olsztyńską przez Strugę Lubicką do węzła Lubicz (A1) Zadanie 1 Odcinek od skrzyżowania z ul. Olsztyńską do Strugi Lubickiej” jest poprawa parametrów tego odcinka do standardu drogi krajowej na terenie zurbanizowanym. Według założeń tego projektu liczba wypadków zmniejszy się o 40%, a koszty emisji substancji toksycznych obniżą się o 60%. Termin zakończenia modernizacji przypada w 2008 r. Dofinansowanie z Unii wyniesie 41,7 mln zł (50%). Podobne cele ma inwestycja „Przebudowa mostu Szczytnickiego we Wrocławiu – ciąg drogi krajowej nr 8”. W jej wyniku wskaźnik wypadkowości zmniejszy się o 40%, natomiast poziom hałasu spadnie o 2 dB. Zakończenie przebudowy było przewidywane na 2006 r. Zostanie dofinansowana w wysokości 13,1 mln zł (40%). W wyniku projektu „Przebudowa ulicy Autostrada Poznańska, Etap I i II – budowa nowych mostów przez rzekę Odrę i Regalicę” powstaną dwa mosty o wymaganych dla dróg krajowych parametrach. Będzie to zwiększać komfort i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zastosowanie urządzeń czyszczących ścieki opadowe (separatory tłuszczu, piaskowniki) poprawi stan wód powierzchniowych, do których te ścieki są odprowadzane. Zakończenie przebudowy przewidywane jest w 2007 r. Wsparcie wyniesie 44,3 mln zł (74%). Sfinansowanie inwestycji „Przebudowa odc. drogi krajowej nr 3 w Gorzowie Wlkp. – ul. Grobla – Most Staromiejski” zmniejszy – jak się przewiduje – liczbę wypadków i kolizji o 30%. W wyniku realizacji projektu powstaną obustronne chodniki i ścieżki rowerowe wzdłuż ul. Grobla do wysokości ul. Woskowej. Po między ul. Woskową a ul. Owczą ścieżka rowerowa będzie jednostronna. Ścieżki rowerowe o szerokości 2 m oraz chodniki o minimalnej szerokości 2 m będą oddzielone – w miejscach, gdzie to będzie możliwe – pasem zieleni o szerokości 3 m. Zakończenie inwestycji planowane jest na koniec 2006 r., dofinansowanie w kwocie 21,5 mln zł (75%). Także „Przebudowa ciągu komunikacyjnego ulic Limanowskiego – Aleksandrowska na odcinku od Al. Włókniarzy do ul. Bielicowej – droga krajowa nr 72” zredukuje negatywne oddziaływanie ruchu samochodowego. Inwestycja została zakończona i uzyskała wsparcie w kwocie 22,0 mln zł (75%). „Remont południowego wiaduktu drogowego Krzywa Góra wraz z modernizacją dojazdów

w ciągu drogi krajowej nr 1 we Włocławku” przyniesie zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zmniejszy koszty wypadków o 13% i zanieczyszczenie środowiska o 11,4%. Remont został zakończony z udziałem środków Unii w wysokości 1,1 mln zł (65%). Poza tym „Przebudowa ulic Rzeszowa w ciągu drogi krajowej nr 4 – dostosowanie do wymogów Unii Europejskiej” zwiększy bezpieczeństwo użytkowników drogi, zmniejszy uciążliwość dla życia mieszkańców oraz wzmocni ochronę zabytkowej części miasta. Przebudowa zakończy się w 2006 r. z dotacją 42,9 mln zł (70%).

„Budowa Obwodnicy Śródmiejskiej od ul. Grabiszyńskiej do ul. Szwajcarskiej we Wrocławiu” pozwoli przyjąć ruch tranzytowy, w związku z czym odciążone będą inne ulice w mieście oraz zmniejszy się poziom drgań. Budowa zostanie ukończona w 2006 r. z dofinansowaniem 39,6 mln zł (61%). Podobne efekty przyniosą dwa następne projekty. Zakończona „Modernizacja drogi krajowej nr 32 – Trasa Północna w Zielonej Górze” objęła przebudowę położonego w granicach miasta odcinka Trasy Północnej i uzyskała pomoc w wysokości 3 mln zł (58%). Zrealizowana „Budowa obwodnicy Zachodniej Legnicy – Etap ID – odcinek od ul. Nowodworskiej do autostrady A4” zyskała dofinansowanie w kwocie 17,8 mln zł (60%). Oprócz wymienionych dodatkową cechą projektu „Budowa obwodnicy północnej dla Miasta Opola” będzie zapewnienie lepszych warunków ruchu lokalnego. Budowa miała się zakończyć do końca 2006 r. Uzyskała wsparcie w kwocie 43,6 mln zł (74%). Następną przeprowadzaną inwestycją jest „Budowa dróg dojazdowych (krajowych) do II przeprawy mostowej w Płocku – etap I. Budowa odcinków I i II”, która będzie oddana do użytku w 2007 r. z dotacją 91,3 mln zł (70% zł). Inwestycja „Przeprawa przez rzekę Wartę – nowy przebieg drogi krajowej nr 25” stworzy lepsze warunki tranzytowego i dojazdowego ruchu do Konina. Spowoduje zmniejszenie liczby samochodów ciężarowych, przejeżdżających przez istniejącą drogę nr 25. Ukończenie planowane jest na 2007 r., a dofinansowanie w wysokości 148,5 mln zł (74%). Poza już wskazanymi „Budowa Trasy Średnicowej w Grudziądzu Etap I” przyczyni się do ograniczenia ruchu drogowego w centrum miast. Zmniejszy uciążliwość ruchu drogowego, ograniczy niekorzystne oddziaływanie na środowisko. Trasa zostanie zbudowana w 2007 r. i uzyska wsparcie w wysokości 65,4 mln zł (70%).

Trzy wskazane projekty związane z działaniem 1.1 zakończą się w 2008 r. i uzyskają dofinansowanie z Unii Europejskiej w kwocie 764,7 mln zł. Największą inwestycją jest „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź”. Z projektów dotyczących działania 2.2 zakończone zostały cztery, do końca roku 2006 planowano ukończenie jeszcze siedmiu, pięciu w 2007 r. i jednego w 2008 r. Kwota dotacji wyniesie 669,4 mln zł. Największą kwotę otrzyma „Przeprawa przez rzekę Wartę” – 148,5 mln zł, najmniejszą „Remont wiaduktu drogowego Krzywa Góra” 1,1 mln zł. Dofinansowanie projektów przez Unię stanowi 40-75% wartości inwestycji.

Projekty realizowane w działaniu 2.2 podzielić można na realizowane w miastach oraz wokół nich, w postaci obwodnic. Inwestycje ulokowane w miastach mają na celu poprawę przepustowości remontowanych ulic i mostów, zmniejszenie hałasu, emisji spalin, zanieczyszczeń oraz liczby wypadków. Budowa obwodnic natomiast przyczyni się do przeniesienia ruchu tranzytowego poza miasta. Spowoduje również zmniejszenie poziomu spalin, zanieczyszczeń, hałasu w centrach miast. Z 17 projektów 10 dotyczy inwestycji w miastach i zostanie dofinansowane w kwocie 260,2 mln zł, natomiast pozostałych 7 polega na budowie obwodnic, które będą dofinansowane w wysokości 409,2 mln zł. Tak więc inwestycje w zakresie tworzenia obwodnic uzyskują prawie dwa razy większą kwotę wsparcia.

Dokończenie większości z przedstawionych inwestycji, wykorzystanie funduszy z lat 2004-2006 oraz uzyskanie dotacji w perspektywie finansowej 2007-2013 na te oraz kolejne projekty stanowi duże wyzwanie.

#### **4. Fundusze UE w równoważeniu infrastruktury transportu miejskiego – wyzwania**

ZPORR oraz SPOT obowiązują w latach 2004-2006. Ostateczny termin obowiązywania zwrotu wydatków w ramach tych programów mija jednak w dniu 31 grudnia 2008 r.<sup>36</sup>. Polska jest zatem w połowie tej perspektywy finansowej. Kraj nasz wydał jak dotąd stosunkowo niewielką kwotę na inwestycje infrastrukturalne z środków przyznanych przez Unię Europejską w ramach funduszy strukturalnych. Do końca września beneficjenci SPOT otrzymali 92 mln euro. Z programu SPOT Polska wykorzystwała więc jedynie 7,9% dostępnych środków<sup>37</sup>. W ramach ZPORR wartość podpisanych umów o dofinansowanie projektu osiągnęła kwotę 10,2 mln zł, stanowiącą 86,6% wszystkich dostępnych środków<sup>38</sup>. Do tego czasu całkowita wartość płatności przekazanych z kont programowych wyniosła ponad 3 mld zł, co stanowi 25,8% ogólnopolskiej kwoty przewidzianej w latach 2004-2006. W zakresie działania 1.6 wartość dofinansowania wynikającego z umów podpisanych z beneficjentami stanowi 92,2% kwoty na lata 2004-2006, a wartość dokonanych refundacji z kont programowych wynosi tylko 8,6%. Można też mówić o pewnych dysproporcjach przestrzennych w rozmieszczeniu środków ZPORR na podstawie tzw. działania 1.6. Szczególne różnice dotyczą skali środków uzyskanych przez aglomeracje górnośląską i poznańską (38 i 30 mln zł) w porównaniu z warszawską, krakowską, łódzką, wrocławską i trójmiejską (100-130 mln zł).

Największe problemy związane z wydatkowaniem funduszy sprawiają procedury związane z ochroną środowiska, w tym konsultacje społeczne oraz prawo zamówień publicznych.

<sup>36</sup> Art. 6 Decyzji Komisji Wspólnot Europejskich; z dn. 29.06.2004 r.

<sup>37</sup> D. Gašowska: *Powoli, ale do przodu*, Puls Biznesu 5/10/2006, s. 20.

<sup>38</sup> *Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006 – stan wdrażania na dzień 30 września 2006 r.*, [www.fundusze-strukturalne.gov.pl](http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl) z dn. 18.10.2006 r.

W programie SPO Transport duże utrudnienie dla beneficjentów końcowych stanowi podręcznik procedur<sup>39</sup>.

W perspektywie, w latach 2007-2013, inwestycje z zakresu infrastruktury transportu będą finansowane z Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO), Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” oraz Programu Operacyjnego „Rozwój Polski Wschodniej”. Z programów RPO będą finansowane: infrastruktura drogowa, kolejowa, lotniska oraz transport publiczny<sup>40</sup>. W ramach transportu publicznego dotacje uzyskają:

- rozbudowa i modernizacja transportu publicznego wraz z infrastrukturą towarzyszącą wymianą taboru,
- rozbudowa i integracja węzłów transportu publicznego, tworzenie zintegrowanego systemu regionalnego transportu publicznego,
- poprawa dostępności i jakości usług w transporcie publicznym,
- poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz przystosowania transportu zbiorowego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością,
- powiązania komunikacji miejskiej z komunikacją lokalną,
- promowanie transportu czystego i przyjaznego środowisku, w tym stosowanie alternatywnych źródeł zasilania w transporcie publicznym.

Program Operacyjny „Infrastruktura i środowisko” będzie realizowany m.in. przez transport przyjazny środowisku (priorytet VII), w tym transport miejski na obszarach metropolitalnych (działanie 7.3)<sup>41</sup>. Działanie to skierowane będzie do 9 obszarów metropolitalnych wyznaczanych aglomeracjami: warszawską, łódzką, krakowską, poznańską, trójmiejską, wrocławską, toruńsko-bydgoską, szczecińską i katowicką. Zwłaszcza dokończenie budowy I linii metra w Warszawie będzie znacznie pozytywnie oddziaływać na środowisko miejskie, a tym samym na polepszenie warunków życia mieszkańców stolicy. Metro nie korzysta dotąd ze współfinansowania z funduszy strukturalnych. Uzyskanie dofinansowania i dokończenie tej budowy jest tym bardziej istotnym wyzwaniem. W ramach działania 7.3 będą wspierane projekty wartości co najmniej 25 mln euro całkowitych (wraz ze środkami krajowymi) kosztów kwalifikowanych<sup>42</sup>, promujące ekologiczny system transportu publicznego. Preferowane będą projekty, których wynikiem będzie integracja form transportu funkcjonujących na obszarach metropolitalnych. Dofinansowanie z działania 7.3 będą mogły otrzymać projekty zmniejszające hałas uliczny i emisję spalin oraz obejmujące adaptację, budowę, przebudowę, rozbudowę sieci szynowych, trolejbusowych, przystanków, stacji i węzłów przesiadkowych itp.

<sup>39</sup> Podręcznik jest zbiorem zasad pomocnych w realizacji projektu. Wymaga jednak od beneficjentów bardzo dużej szczegółowości opracowania, co przysparza im znacznych problemów i trwa zazwyczaj długo.

<sup>40</sup> *Wsparcie dla infrastruktury transportowej w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych oraz Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej*, s. 13, [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl) z dn. 18.10.2006.

<sup>41</sup> *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006, s. 151-152.

<sup>42</sup> Koszty kwalifikowane to koszty, których poniesienie jest merytorycznie uzasadnione, lub koszty, które spełniają kryteria zasadniczości, wyznaczone przez instytucję zarządzającą.

Z funduszy Programu Operacyjnego „Rozwój Polski Wschodniej” finansowana będzie rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu publicznego trzech potencjalnych obszarów metropolitalnych: Białegostoku, Lublina, Rzeszowa oraz dwóch ośrodków miejskich: Olsztyna i Kielc<sup>43</sup>.

Istotnym wyzwaniem będzie uzyskanie dotacji z wymienionych programów przez beneficjentów końcowych. Należy mieć nadzieję, że instytucje zarządzające funduszami UE i pośredniczące w ich uzyskiwaniu oraz podmioty ubiegające się o środki unijne, wzbogacone doświadczeniem lat 2004-2006, będą w znacznie większym stopniu wykorzystywały przysługujące Polsce kwoty.

## 5. Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzona analiza wskazuje, że projekty współfinansowane z puli Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego w zakresie poddziałania 1.1.2 i działania 1.6 oraz z Sektorowego Programu Operacyjnego Transport w ramach działania 1.1 oraz działania 2.2 są zgodne z koncepcją zrównoważonego rozwoju. Projekty realizowane w ramach ZPORR w zakresie poddziałania 1.1.2 i działania 1.6 oraz z SPOT poprzez działanie 1.1 wspierają bezpośrednio budowę zrównoważonej infrastruktury transportu w polskich miastach. Nastawione są na alternatywne wobec transportu samochodowego środki transportu: kolej, tramwaj oraz metro. Projekty inwestycyjne dotyczące działania 2.2 z programu SPOT równoważą natomiast rozwój miejskiej infrastruktury transportu pośrednio, nie promując alternatywnych jej form. Ograniczają jednak emisję zanieczyszczeń, zmniejszają hałas, zakładają redukcję liczby wypadków itp. Kwota dofinansowania przez Unię wszystkich wymienionych projektów pośrednio równoważących infrastrukturę (17 inwestycji) wyniesie 669,5 mln zł. Przewagę w skali pozyskanych środków mają więc projekty bezpośrednio równoważące infrastrukturę transportu miejskiego, większa jest także ich liczba (z ZPORR 9 z poddziałania 1.1.2 + 14 z działania 1.6 + SPOT 9 z działania 1.1). Jest to pozytywne z punktu widzenia sposobu spożytkowania funduszy UE w równoważeniu miejskiej infrastruktury transportu w Polsce.

Całkowita wartość projektów związanych z poddziałaniem 1.1.2 w ramach ZPORR wynosi 53,1 mln euro, a suma ich dofinansowania przez Unię 34,7 mln euro (65%). Projekty działania 1.6 opiewają na sumę 410,9 mln euro, przy dofinansowaniu w kwocie 169,8 mln euro (27%). Wartość trzech wskazanych projektów z działania 1.1 ze SPOT stanowi 1386,7 mln, a dofinansowanie 312,1 mln zł (23%), natomiast 17 inwestycji z działania 2.2. analogicznie, 993,4 mln zł i 669,4 mln zł (67%). Skrajne kwoty dofinansowania to: 10,6 mln euro i 0,1 mln euro (w zakresie poddziałanie 1.1.2.) 28,3 mln euro i 0,2 mln euro (działanie

---

<sup>43</sup> *Wsparcie...*, op. cit. s. 14.

1.6), 148,5 mln zł. i 1,1 mln zł (działanie 2.2). Średnio dofinansowanie wynosiło 70% w poddziałaniu 1.1.2 oraz 40% w działaniu 1.6. Dofinansowanie projektów z działania 2.2 przez Unię wynosi od 40 do 75% wartości inwestycji. Z trzech wymienionych inwestycji łączących się z działaniem 1.1 największe wsparcie wynosi 226,3 mln zł, najmniejsze 15,6 mln zł, co stanowi 20-50% wartości projektów.

Poddane analizie projekty inwestycyjne równoważą infrastrukturę transportu miejskiego w Polsce przede wszystkim pod względem społecznym, rozumianym długofalowo. Poprawiają bowiem mobilność ludności, zmniejszają również zagrożenie wypadkami drogowymi poprzez modernizację, przebudowę dróg i mostów oraz budowę obwodnic itp. Umożliwiają mieszkańcom największych miast w Polsce lepsze przemieszczanie się, w tym większą przestrzenną dostępność miejsc pracy i usług. Największą rangę mają tu metro oraz połączenie kolejowe Warszawa – Łódź. Przedstawione projekty równoważą rozwój infrastruktury transportu miejskiego pod względem ekologicznym w wyniku ograniczania emisji zanieczyszczeń, redukcji hałasu i drgań, spadku terenochłonności tej infrastruktury. Wywołują zarazem korzystne efekty gospodarcze, gdyż realizowane w ich ramach inwestycje przeciwdziałają barierom wzrostu ekonomicznego. Usprawnienie linii kolejowej Warszawa – Łódź zwiększy np. możliwości aktywnego poszukiwania pracy. Równoważeniu podlega czynnik techniczny, ponieważ wskazywane projekty inwestycyjne poprawią standardy jakości ruchu oraz przepustowość ciągów i korytarzy transportowych.

Istniejąca w Polsce infrastruktura transportu miejskiego jest nadal znacznie niedofinansowana. Składniki miejskiej infrastruktury transportu: autobusy, tramwaje, wagony kolejowe, sieć trakcyjną, cechuje w wielu miastach wysoki stopień zużycia. Są one tym samym niebezpieczne dla pasażerów i środowiska. Stworzenie w Polsce zrównoważonej infrastruktury transportu jest trudnym zadaniem. Strukturalne efekty procesu równoważenia infrastruktury transportu miejskiego z udziałem środków UE staną się w Polsce widoczne dopiero po długim czasie. Realizacje większych projektów współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej jest i będzie istotnym krokiem w tym kierunku. Jest to duże wyzwanie, któremu trzeba sprostać. Oprócz funduszy unijnych na takie inwestycje jest i musi być jednak skierowany znaczny strumień środków krajowych, gdyż dopiero wówczas przyniesie to oczekiwane synergiczne korzyści. Niezbędne jest przy tym dobre wykorzystanie funduszy Unii Europejskiej nie tylko z lat 2004-2006, lecz także w kolejnej perspektywie finansowej 2007-2013. O równoważeniu infrastruktury transportu miejskiego w Polsce przy pomocy środków Unii świadczą, jak dotąd, przede wszystkim efekty finansowe – uzyskane i przekazane dotacje z funduszy strukturalnych. Na większe efekty rzeczowe trzeba jeszcze czekać.



## Streszczenie

W artykule przeprowadzono analizę i ocenę roli funduszy Unii Europejskiej w równoważeniu infrastruktury transportu miejskiego w Polsce w latach 2004-2006. Ukazane są skala, proporcje oraz efekty rzeczowe środków uzyskanych poprzez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR) oraz Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT). Przeanalizowane są konkretne inwestycje realizowane w miastach, współfinansowane ze środków unijnych oraz ich wpływ na równoważenie infrastruktury transportu w rozumieniu nawiązującym do wytycznych Unii Europejskiej. Według tych wytycznych, zrównoważony rozwój infrastruktury zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny i zdrowy dla ludzi, przyjazny dla środowiska zamieszkania obecnej i następnych generacji. Oferuje także możliwość wyboru środka transportowego oraz podtrzymuje gospodarkę i rozwój regionalny. Ogranicza ponadto emisję zanieczyszczeń, hałasu i odpadów oraz zużycie zasobów odnawialnych, minimalizuje też zużycie zasobów nieodnawialnych.

Przeprowadzona analiza wskazuje, że projekty współfinansowane z puli Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego oraz Sektorowego Programu Operacyjnego Transport są zgodne z koncepcją zrównoważonego rozwoju. Projekty realizowane w programach ZPORR oraz SPOT wspierają budowę zrównoważonej infrastruktury transportu w polskich miastach bezpośrednio i pośrednio. Równoważą rozwój infrastruktury transportu w sposób bezpośredni, gdy ukierunkowane są na rozwój alternatywnych wobec samochodu środków transportu (kolej, tramwaj, metro). Natomiast, gdy ograniczają emisję zanieczyszczeń, zmniejszają hałas, redukują liczbę wypadków itp., równoważą rozwój tej infrastruktury w sposób pośredni. Poddane analizie projekty inwestycyjne równoważą infrastrukturę transportu miejskiego w Polsce przede wszystkim pod względem społecznym, rozumianym długofalowo. Poprawiają mobilność ludności, zmniejszają zagrożenie wypadkami drogowymi poprzez modernizację, przebudowę dróg i mostów oraz dostępność obwodnic itp. Umożliwiają lepsze przemieszczanie się oraz zwiększają przestrzenną dostępność miejsc pracy i usług. Równoważą rozwój infrastruktury transportu miejskiego pod względem ekologicznym w wyniku ograniczenia emisji zanieczyszczeń, redukcji hałasu i drgań oraz spadku terenochłonności tej infrastruktury. Wywołują zarazem korzystne efekty gospodarcze, gdyż realizowane w ich ramach inwestycje przeciwdziałają barierom wzrostu ekonomicznego. Równoważeniu podlega także czynnik techniczny, gdyż wskazywane projekty techniczne poprawiają standardy jakości ruchu oraz przepustowość ciągów i korytarzy transportowych. W perspektywie finansowej 2007-2013 inwestycje z zakresu infrastruktury transportu będą finansowane z Regionalnych Programów Operacyjnych (PRO), Programu Operacyjnego Infrastruktura i środowisko oraz Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Programy te stwarzają szanse dalszego równoważenia rozwoju infrastruktury transportu w Polsce.

## EU FUNDS IN BALANCING THE URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN POLAND, 2004-2006

**Abstract.** This article presents the role of the EU funds in balancing the urban transport infrastructure in Poland in 2004-2006. The issues under discussion concern the analysis and evaluation of balancing the existing infrastructure, using the resources obtained from the European Regional Development Fund under the Integrated Operating Programme of Regional Development and the Sector Transport Operating Programme. Analyses and evaluations were applied to the scale and proportions of the financial resources, as well as their substantive effects. The author has considered specific capital projects that were co-financed by the Programmes, with reference to the premises of the conceptions of sustainable development. The author has also discussed the scope and challenges of the financial perspective

2007-2013 from the viewpoint of balancing the transport infrastructure in Poland, using the EU funds.

**Key Words:** balanced transport system, EU funds, Integrated Operating Programme of Regional Development (ZPORR), Sector Transport Operating Programme (SPOT), European Regional Development Fund, Regional Operating Programmes (RPO's), Operating Programme of Infrastructure and the Environment, Operating Programme of the Development of Eastern Poland

Mgr Joanna Majchrzak  
Kolegium Ekonomiczno-Społeczne – Studium doktoranckie  
Szkoła Główna Handlowa