

POliŚ 2007-2013 pozytywnie zakończony

Utworzono: wtorek, 02, maj 2017 08:48



Minął już miesiąc od przyjęcia sprawozdania końcowego z wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przez Komitet Monitorujący. POliŚ był największym programem operacyjnym realizowanym z funduszy unijnych. Na zapisane w nim działania przeznaczono ponad 28,3 mld euro, z czego aż 70 proc. (19,6 mld) na transport. Priorytetem była budowa autostrad, gdzie wsparcie wspólnotowe wyniosło ponad 8,5 mld euro (29% wartości podpisanych umów). Drugim, pod względem przyznanego dofinansowania, było promowanie czystego transportu miejskiego (2,96 mld euro, 10% wartości podpisanych umów).

Głównym beneficjentem pod względem wartości dofinansowania UE była Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Wartość umów podpisanych z organami władzy i administracji rządowej stanowiła 43% ogólnej wartości umów. Największym beneficjentem wśród przedsiębiorców były PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a najliczniejszą grupą podmiotów korzystających ze wsparcia POliŚ - jednostki samorządu terytorialnego, które zawarły 39% liczby umów o dofinansowanie, o wartości stanowiącej 17% wartości wszystkich podpisanych umów.

Województwem, w którym zrealizowane zostały projekty o najwyższej wartości, jest województwo mazowieckie (5,5 mld euro dofinansowania UE - 19% wartości umów). To w tym województwie realizowano największe inwestycje infrastrukturalne tj. II linię metra w Warszawie, budowę drogi S2 węzeł Konotopa-Węzeł Puławska czy drogi ekspresowej S8 odcinek węzeł Konotopa - węzeł Powązkowska. Kolejnym pod względem wartości przyznanego dofinansowania było województwo śląskie (2,97 mld euro - 10% wartości umów), a następnie łódzkie (2,5 mld euro - 9%). Województwami o najniższej wartości przyznanego dofinansowania były opolskie (440,9 mln euro) i podlaskie (504,2 mln euro).

Największe inwestycje zrealizowane w programie to m.in.:

- budowa autostrady A1, odcinek Pyrzowice - Maciejów - Sośnica;
- budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł Walichnowy - Łódź (A1);

POliŚ 2007-2013 pozytywnie zakończony

Utworzono: wtorek, 02, maj 2017 08:48

- udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna;
- budowa autostrady A1, odcinek Toruń-Stryków.

Zakończyła się realizacja rzeczowa i finansowa 3 277 spośród 3 306 dofinansowanych projektów. Łączna wartość dofinansowania z UE przyznana w umowach o dofinansowanie dla zakończonych inwestycji wyniosła 26,6 mld euro. Wszystkie te projekty zostały ukończone i są użytkowane.

Główny cel POliŚ, czyli podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej – został, zdaniem Komitetu, osiągnięty. Stało się tak dzięki realizacji kilku celów szczegółowych, m.in. budowie infrastruktury przy równoczesnym zachowaniu i poprawie stanu środowiska naturalnego, zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz alternatywnych, wobec transportu drogowego, środków transportu.

Najistotniejsze dla zmian okresu 2007 - 2015 były inwestycje drogowe, które pośrednio wpłynęły także na poprawę wskaźników dostępności lotniczej i wodnej śródlądowej, a lokalnie nawet kolejowej (dojazd do najbliższych stacji).

VI Oś priorytetowa: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T

Głównym celem VI osi priorytetowej była poprawa dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T oraz poprawa połączeń komunikacyjnych głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju poprzez rozwój sieci drogowej na terenie tych województw.

Cele szczegółowe:

1. poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu, nośności i jakości dróg sieci TEN-T w ruchu tranzytowym, połączeniach między dużymi miastami kraju, w tym głównymi ośrodkami Polski wschodniej, oraz przejazdach przez miasta;
2. zwiększenie przepustowości portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienie wysokiego standardu świadczonych usług.

Pierwszy cel szczegółowy realizowany był przez projekty dotyczące inwestycji drogowych w ramach działań 6.1 oraz 6.2., na które wydano w sumie ok. 97% przyznanego dofinansowania w tej osi priorytetowej.

W wyniku realizacji projektów powstała sieć drogowa o znacznie podwyższonych parametrach użytkowych i stworzony został zasadniczy szkielet dróg o dużej przepustowości, stanowiący sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. Nastąpiła redukcja zatłoczenia w rejonach wielkich miast oraz skrócenie czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi miastami. Zapewniona została

też płynność przebiegającego przez Polskę ruchu tranzytowego.

Realizacja zadań przyczyniła się też do poprawy bezpieczeństwa w transporcie pozwalającej na ograniczenie wysokich kosztów społecznych i ekonomicznych wypadków drogowych, a także wzrostu dostępności komunikacyjnej terenów Polski wschodniej.

W ramach priorytetu VI zatwierdzono wnioski o płatność końcową dla wszystkich 64 projektów. Do końca 2016 roku zakończono realizację i oddano do ruchu wszystkie inwestycyjne projekty drogowe.

Głównymi beneficjentami, którzy pozyskali wsparcie w ramach tego priorytetu, były: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, miasta i gminy. Projekty drogowe miały na celu połączyć wielkie aglomeracje. Chodzi głównie o budowę autostrad A1, A2 i A4, a także dróg ekspresowych S2, S3, S5, S7, S8, S17, S69 oraz projekt budowy autostradowej obwodnicy Wrocławia A8. Oprócz odcinków autostrad oraz dróg ekspresowych w ramach priorytetu VI realizowane były budowy obwodnic, które pozwalają na ominięcie obszaru miejskiego i odciążenie go z ruchu tranzytowego. Inna grupa projektów dotyczyła przebudowy odcinków dróg krajowych znajdujących się w sieci TEN-T, w tym przede wszystkim odcinków w miastach na prawach powiatu.

Zadania mające na celu poprawę sytuacji sektora transportu, realizowane w ramach VI osi priorytetowej, polegały m.in. na: rozbudowie i poprawie stanu istniejącej sieci dróg szybkiego ruchu oraz dróg lokalnych czy poprawie bezpieczeństwa w transporcie poprzez obniżenie liczby wypadków i ofiar śmiertelnych.

Środki wydatkowane w ramach POliŚ stanowiły istotny czynnik wpływający na zmianę warunków funkcjonowania sieci transportowych. Realizacja projektów drogowych przyczyniła się przede wszystkim do poprawy płynności ruchu (poprzez likwidację tzw. „wąskich gardeł”), skrócenia czasu przejazdu w ruchu tranzytowym i połączeniach między dużymi miastami kraju, poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz przejezdności przez miasta w ramach sieci TEN-T, a co za tym idzie obniżenia liczby wypadków oraz liczby ofiar śmiertelnych, a także wzmocnienia dróg krajowych do nośności 115 kN/oś.

Największe znaczenie dla redukcji wąskich gardeł, poprawy dostępności i skrócenia czasów podróży miały projekty duże, realizowane na dłuższych odcinkach tras o charakterze międzymiastowym. Projekty POliŚ w większym stopniu miały na celu poprawę spójności wewnętrznej kraju, czyli spójności powiązań międzymiastowych, niż spójności wewnątrzwojewódzkiej.

Dzięki projektom zrealizowanym w ramach POliŚ 2007-2013, nastąpił przede wszystkim znaczący przyrost długości dróg szybkiego ruchu - w stosunku do roku 2005 o 2 248 km. Przez ponad 10 lat przybyło około tysiąc kilometrów autostrad oraz 1 240 km dróg ekspresowych. Znacząca większość wybudowanych odcinków była finansowana ze środków programu, a wraz z poprawą sieci autostrad oraz dróg

ekspresowych nastąpiła poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach.

Zwiększyła się dostępność komunikacyjna Polski i krajowych połączeń międzyregionalnych. Inwestycje objęte dofinansowaniem w ramach ww. działań przyczyniły się do podniesienia standardu dróg krajowych, dzięki czemu zwiększona została ich przepustowość, nastąpiło skrócenie czasu przejazdu oraz obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów oraz kosztów środowiskowych w transporcie drogowym.

W transporcie drogowym efekty poprawy infrastruktury drogowej były bezpośrednio związane z inwestycjami (skrócenie czasów podróży związane z oddawaniem kolejnych odcinków autostrad i dróg ekspresowych). Skrócenie czasu podróży o ponad 30% nastąpiło w następujących relacjach:

- Łódź-Gdańsk (42%) – efekt budowy północnego odcinka autostrady A1 (częściowy efekt inwestycji POLiŚ 2007-2013 między Toruniem a Strykowem);
- Rzeszów-Kraków (42%) – efekt budowy autostrady A4 (POLiŚ 2007-2013);
- Toruń-Łódź (33%) – efekt budowy autostrady A1 (POLiŚ 2007-2013);
- Łódź-Wrocław (32%) – efekt budowy drogi ekspresowej S8 (POLiŚ 2007-2013).

Efekt budowy drogi ekspresowej S3 między Szczecinem a Sulechowem jest również zauważalny - nastąpiło skrócenie czasów podróży na tym odcinku w relacjach Szczecina z Gorzowem Wlkp., Zieloną Górą oraz Poznaniem o ok. 25-29%). Inwestycje realizowane z innych środków, które skróciły podróż w relacjach międzywojewódzkich to przede wszystkim inwestycja koncesyjna A1 Gdańsk-Toruń i, sfinansowana z budżetu państwa, autostrada A2 Warszawa-Łódź.

Ponadto w niektórych relacjach, pomimo że efekt poprawy nie był bardzo duży, to jednak stanowił istotne dopełnienie inwestycji podjętych w poprzednim okresie programowania. Sytuacja taka miała miejsce w relacjach Warszawa-Kielce, gdzie istotne odcinki drogi ekspresowej S7 powstały w okresie programowania 2004-2006. W innych relacjach projekty POLiŚ 2007-2013 stanowiły pierwszy etap dla przyszłych inwestycji, a jednocześnie pozwoliły na usunięcie wąskich gardeł systemu drogowego, np. w przypadku odcinka drogi ekspresowej S12/S17 Piaski-Kurów (wraz z obwodnicą Lublina; w relacji Lublin-Warszawa), a także odcinka drogi ekspresowej S5 Poznań-Gniezno (w relacji Poznań-Bydgoszcz) oraz południowej obwodnicy Gdańska (droga ekspresowa S7; relacja Gdańsk-Olsztyn i Gdańsk-Warszawa).

VII Oś priorytetowa: Transport przyjazny środowisku

Głównym celem VII priorytetu POLiŚ 2007-2013 Transport przyjazny środowisku było zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu (alternatywnych w stosunku do transportu drogowego) w ogólnym przewozie osób i ładunków dla zrównoważenia systemu transportowego i zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Cel główny był realizowany poprzez 5 celów szczegółowych, w tym m.in. zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze

mieszkańców obszarów metropolitalnych - w ramach działania 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych.

Zrealizowane projekty w ramach działania 7.3, promujące przyjazny środowisku system transportu publicznego, polegały na:

- rozbudowie sieci szynowych (szybka kolej miejska, linie tramwajowe, metro) i trolejbusowych;
- zakupie nowego taboru, w tym także dostosowanego dla osób z niepełnosprawnościami;
- budowie stacji i węzłów przesiadkowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu;
- wdrożeniu systemów telematycznych poprawiających funkcjonowanie transportu publicznego.

W ramach projektów przebudowano także przystanki i perony, uwzględniając przy tym potrzeby osób starszych i niepełnosprawnych. Dodatkowo zainstalowano systemy transportu miejskiego objęte telematyką, a także wybudowano obiekty typu „park&ride” i „bike&ride”.

Powyższe działania wpłynęły pozytywnie na funkcjonowanie transportu publicznego w aglomeracjach. Zwiększyła się niezawodność infrastruktury i systemu zarządzania, a nowoczesny tabor podniósł komfort podróżowania. Rozbudowana sieć połączeń, nowoczesne rozwiązania na przystankach i węzłach przesiadkowych oraz integracja z innymi gałęziami transportu sprawiły, że zbiorowy transport miejski staje się atrakcyjną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zrealizowane inwestycje bezpośrednio przyczyniają się do zwiększenia udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych. Zastosowane rozwiązania techniczne przyczyniają się do redukcji hałasu i zanieczyszczeń wpływając tym samym pozytywnie na środowisko naturalne oraz poprawę warunków życia mieszkańców aglomeracji.

Na działanie 7.3 wydano w sumie 37% dostępnych w tej osi funduszy.

Wsparcie w ramach projektów transportu miejskiego skierowane zostało do jednostek samorządu terytorialnego i podmiotów odpowiedzialnych za transport publiczny w 9 metropoliach: warszawskiej, katowickiej, wrocławskiej, łódzkiej, trójmiejskiej, krakowskiej, poznańskiej, bydgosko- toruńskiej oraz szczecińskiej.

Głównym problemem, zidentyfikowanym na etapie tworzenia programu w sektorze transportu miejskiego, było rosnące zatłoczenie ulic ruchem indywidualnym oraz zwiększająca się emisja związków węgla pochodzących ze środków transportu. Dodatkowo, istniejący tabor był w bardzo złym stanie technicznym - w większości przestarzały, wyeksploatowany i nieprzystosowany do oczekiwań pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych.

Zrealizowane projekty wpłynęły pozytywnie na funkcjonowanie transportu publicznego w aglomeracjach. Zwiększyła się niezawodność infrastruktury i systemu zarządzania, a nowoczesny tabor podniósł komfort podróżowania.

Premiowane były inwestycje ekologiczne, o większym obszarze oddziaływania i z większymi możliwościami integracji różnych środków transportu. Zastosowane rozwiązania techniczne przyczyniły się do redukcji hałasu i zanieczyszczeń wpływając tym samym pozytywnie na środowisko naturalne oraz poprawę warunków życia mieszkańców aglomeracji, co potwierdzają cyklicznie prowadzone Kompleksowe Badania Ruchu (KBR) w największych miastach w Polsce. Od roku 2007 rozwój komunikacji miejskiej doprowadził do zwiększenia liczby przewiezionych pasażerów w metropoliach (średnio o 10%). Znacząco zwiększyła się liczba pasażerów przewiezionych przez metro - z 93,4 mln pasażerów w 2005 roku do 171,3 mln pasażerów przewiezionych w 2015 roku.

VIII Oś priorytetowa: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe

Głównym celem VIII priorytetu była poprawa stanu bezpieczeństwa oraz dostępności komunikacyjnej Polski i krajowych połączeń międzyregionalnych, położonych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków dróg objętych tą siecią.

Realizowano go za pomocą celów szczegółowych:

1. poprawa stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym - w ramach działania 8.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego;
2. poprawa stanu dróg krajowych położonych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków dróg objętych tą siecią - w ramach działania 8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN-T;
3. usprawnienie zarządzania ruchem - w ramach działania 8.3 Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych;
4. poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie lotniczym - w ramach działania 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego.

Pierwszy cel szczegółowy, czyli poprawa stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, realizowany był przez projekty dotyczące wyposażenia dróg krajowych w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz mające na celu zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego. Dofinansowane przedsięwzięcia polegały przede wszystkim na:

- przebudowie miejsc szczególnie niebezpiecznych na drogach krajowych, w tym uspokojeniu ruchu na obszarach zurbanizowanych;
- usprawnieniu ratownictwa drogowego - zakup sprzętu i wyposażenia;
- wzmocnieniu prewencji i kontroli w ruchu drogowym, w tym automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym;
- prowadzeniu kampanii medialnych.

W przypadku projektów drogowych realizujących drugi cel szczegółowy, wsparcie przeznaczone było na projekty dotyczące dróg krajowych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków zlokalizowanych w ramach tej sieci, obejmujące ich przebudowę do parametrów dróg ekspresowych, a także budowę obwodnic oraz przebudowę odcinków innych dróg krajowych znajdujących się poza siecią TEN-T, w tym odcinków w miastach na prawach powiatu.

Dofinansowane zostały również projekty polegające na wzmocnieniu dróg krajowych do nośności 115 kN/oś. Podstawowym kryterium wyboru projektów był wpływ na podniesienie poziomu dostępności największych aglomeracji miejskich na tych obszarach. Pod uwagę brany był również wpływ na podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projekty współfinansowane w ramach działania 8.3 związane były z rozwojem Inteligentnych Systemów Transportowych. Przedsięwzięcia dotyczyły w szczególności systemów zarządzania i sterowania ruchem, zbierania i przetwarzania danych o ruchu pojazdów oraz systemów informacji pasażerskiej.

Tylko na działanie 8.2 wydano 90% środków. Na 8.1 i 8.3 w sumie kolejne 7%.

W ramach priorytetu VIII zatwierdzono wnioski o płatność końcową dla 118 projektów.

Wszystkie projekty zostały zakończone rzeczowo i rozliczone finansowo.

Efektem ich realizacji jest wybudowanie lub przebudowanie dróg ekspresowych o łącznej długości 281 km, z czego 154 km znajdujących się w sieci TEN-T oraz dostosowanie 141 km dróg krajowych do nośności 115kN/oś. Były to m.in.:

- Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł Walichnowy – Łódź (A1);
- Budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski - Lubartów, obwodnica Kocka i Woli Skromowskiej;
- Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Grójec - Białobrzegi;
- Budowa drogi ekspresowej S7 Radom (Jedlińsk) - Jędrzejów, na odcinku obwodnicy Kielc;
- Budowa drogi nr 16 Olsztyn - Augustów (z wyłączeniem obwodnicy Ełku), odcinek Barczewo - Borki Wielkie;
- Budowa drogi S5, odcinek Kaczkowo – Korzeńsko;
- Budowa obwodnicy Serocka w ciągu drogi krajowej nr 61;
- Budowa obwodnicy Żyrardowa w ciągu drogi krajowej nr 50;
- Budowa obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi S6;
- Budowa obwodnicy Mszczonowa w ciągu drogi krajowej nr 50, etap II;
- Budowa drogi krajowej łączącej obwodnicę północną miasta Rzeszowa z drogą ekspresową S19 i autostradą A4;
- Przebudowa ulicy Lotniczej w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu – etap II.

Przebudowano też 35 miejsc niebezpiecznych: 25 skrzyżowań i 10 kładek dla pieszych. W wyniku realizacji projektów zainstalowano 17 systemów służących usprawnieniu zarządzania ruchem.

Projekty z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego zrealizowane w działaniu 8.1 przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z analizy danych z lat 2005-2015 wynika, iż w skali ogólnopolskiej, nastąpiła znaczna poprawa stanu bezpieczeństwa, bowiem liczba wypadków zmniejszyła się o ponad 31%, liczba osób rannych o prawie 35%, natomiast liczba osób zabitych o 46%.

Duże znaczenie miały również projekty promujące bezpieczne zachowania wśród uczestników ruchu drogowego m.in. poprzez upowszechnienie bezpiecznych zachowań pieszych i kierowców, uświadamianie skutków niezachowania dozwolonej prędkości na drodze, a przede wszystkim wpływające na zmianę mentalności osób prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu oraz świadków spożywania alkoholu przez kierowców.

Projekty z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych (działanie 8.3) wprowadziły rozwiązania telematyczne umożliwiające efektywne, ekonomiczne i bezpieczne wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej. Realizacja projektów wpłynęła na ochronę użytkowników transportu, redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, kształtowanie dalszego rozwoju branży transportowej z uwzględnieniem współczesnych trendów i możliwości informatyzacji. Realizacja projektów zwiększyła też wydajność systemów transportowych tj. poprawiła płynność ruchu i zredukowała nadmierne obciążenie i zatłoczenie niektórych odcinków ulic, skróciła czas przejazdu oraz przyczyniła się do lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury i poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko funkcjonuje również w obecnej perspektywie na lata 2014-2020. Jego łączna wartość to 27,4 mln euro. Dwie osie priorytetowe dotyczą budowy dróg. Są to: rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu intermodalnego oraz infrastruktura drogowa dla miast. Efektem ich realizacji ma być stworzenie spójnej sieci dróg o dużej przepustowości, łączącej wszystkie miasta wojewódzkie z siecią TEN-T i pozwalającej na ich skomunikowanie za pomocą dróg szybkiego ruchu z Warszawą.

Informacje ze” [Sprawozdania końcowego z realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013](#)”