

POZNAŃ NA DRODZE DO ZIELONEJ PRZYSZŁOŚCI – UNIJNE WSPARCIE DLA ROZWOJU NISKOEMISYJNEGO TRANSPORTU W MIASTACH

Aldona Standar, Agnieszka Kozera

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu, Wydział Ekonomiczny

Duże miasta, a szczególnie te będące regionalnymi centrami gospodarczymi, borykają się z poważnymi wyzwaniami środowiskowymi, takimi jak zużycie energii, gospodarka odpadami i zanieczyszczenie powietrza. Transport stanowi istotny obszar tych wyzwań. Według Europejskiej Agencji Środowiska, w 2020 roku około 25% emisji CO₂ w Unii Europejskiej (UE) pochodziło z sektora transportu, z czego ponad 70% generował transport drogowy. Również w Polsce, biorąc pod uwagę miasta ogółem, transport odpowiedzialny jest za około 25% emisji gazów cieplarnianych i ponad 33% zużycia energii elektrycznej, a wraz ze wzrostem wielkości miasta (kwantyfikowanej liczbą ludności) udział ten rośnie (Rackiewicz i in. 2017). Transport jest także jedynym sektorem, w którym emisje gazów cieplarnianych wzrosły w ciągu ostatnich trzech dekad (o blisko jedną trzecią w UE).

Niskoemisyjny transport publiczny stanowi kluczowy element transformacji w kierunku inteligentnych i ekologicznych metropolii. W Polsce, gdzie zanieczyszczenie powietrza jest jednym z najwyższych w Europie, rozwój ekologicznych rozwiązań w transporcie jest koniecznością. O wadze problemu świadczy też fakt, że aż 39 polskich miast znalazło się w gronie 100 miast najbardziej zanieczyszczonych w UE według Europejskiej Agencji Środowiska (2021). Samorządy lokalne odgrywają w tym procesie istotną rolę, realizując inwestycje współfinansowane z funduszy UE, które wspierają modernizację infrastruktury miejskiej i promują zrównoważony rozwój. Takie działania nie tylko poprawiają jakość życia, ale także zwiększają konkurencyjność miast i ich zdolność do adaptacji wobec wyzwań gospodarki niskoemisyjnej.

W latach 2014-2020, w ramach wdrażania programów operacyjnych współfinansowanych z funduszy europejskich, w skali całej Polski zrealizowanych zostało przez samorządy i jednostki im podległe w sumie 778 projektów ukierunkowanych na szeroko rozumiany rozwój zielonego transportu, o całkowitej wartości 33,8 mld zł. Stanowiły one nieco ponad 9,2% ogólnej liczby projektów w Polsce w zakresie rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, ale w ujęciu wartościowym aż 47,6%. Największym beneficjentem środków unijnych w zakresie rozwoju zielonego transportu publicznego są przede wszystkim miasta na prawach powiatu i gminy miejskie. Podmioty te i jednostki im podległe zrealizowały bowiem

w omawianym okresie blisko 54% ogólnej liczby i ponad 91% ogólnej wartości inwestycji niskoemisyjnych w ramach transportu publicznego. Badane miasta (na prawach powiatu oraz gminy miejskie) i jednostki im podległe mogły pozyskiwać dotacje UE na badany cel w ramach trzech obszarów, tj. 043 *Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja*, 044 *Inteligentne systemy transportowe* oraz 090 *Ścieżki rowerowe i piesze*. Spośród nich największym zainteresowaniem beneficjentów cieszył się obszar wsparcia 043 *Infrastruktura na potrzeby czystego transportu i jego promocja*, który stanowił ponad 81% realizowanych projektów, opiewających na ponad 94% wszystkich wdrożonych przedsięwzięć na cele gospodarki niskoemisyjnej w zakresie transportu (zob. Kozera i in. 2024).

Największa liczba omawianych projektów w zakresie zielonego transportu publicznego została zrealizowana przez miasta zlokalizowane w województwie śląskim (blisko 16% projektów ogółem zrealizowanych przez miasta i jednostki im podległe w Polsce) oraz w miastach z województw zachodniopomorskiego (11%), mazowieckiego (9,8%) i małopolskiego (9,6%). Z kolei pod względem wartości zrealizowanych niskoemisyjnych inwestycji w transporcie publicznym plasowały się miasta z województw mazowieckiego (aż 31,2%) i śląskiego (12,6%). Wyniki dla województwa wielkopolskiego na tle kraju wskazują na średni poziom aktywności gmin miejskich w zakresie omawianych inwestycji. W województwie wielkopolskim zrealizowano 36 projektów przez gminy miejskie (8,6% ogólnej liczby) na kwotę 2 165,5 mln zł (7,0% ogólnej wartości zrealizowanych projektów). Odsetek projektów realizowanych przez miasta w województwie wielkopolskim wyniósł 34,6%, co jest wartością niższą od średniej krajowej, wynoszącej blisko 54%. Z kolei udział wartości omawianych projektów w ogólnej wartości realizowanych projektów w regionie wyniósł 79,8%, co również jest poniżej średniej krajowej wynoszącej 91,4%. Województwo wielkopolskie wypada jednak korzystniej w porównaniu z województwami lubelskim (10 projektów) i podlaskim (7 projektów), lecz gorzej od mazowieckiego (41 projektów) i śląskiego (66 projektów). Pod względem wartości uzyskanego dofinansowania z UE województwo wielkopolskie znajduje się w czołówce rankingu, choć pozostaje daleko za liderem – województwem mazowieckim (5 463,5 mln zł) (zob. Kozera i in. 2024)

Badane przedsięwzięcia realizują przede wszystkim największe ośrodki miejskie, czyli miasta na prawach powiatu, jak wynika z badań przeprowadzonych przez Kozere i zespół(2024). Jest to ważne, gdyż w samych ośrodkach regionalnych żyje blisko 8 mln ludności (stanowiącej ponad 20% ludności kraju i 43% ludności zamieszkującej obszary

miejskie). Stanowią one także główne centra działalności gospodarczej (Bank Danych Lokalnych, dostęp 03.02.2025). Wobec tego charakteryzują się wzmożonym ruchem komunikacyjnym, a udział sektora transportu w emisji zanieczyszczeń powietrza w miastach metropolitalnych wynosi blisko 40% (Rackiewicz i in., 2017). W unijnej perspektywie finansowej 2014-2020 w 13 regionach wszystkie miasta tego typu zrealizowały przynajmniej jeden projekt. Najmniejszą aktywność w tym zakresie odnotowano natomiast wśród miast na prawach powiatu z województwa łódzkiego (66,7%). Z kolei biorąc pod uwagę wyłącznie gminy miejskie (bez największych ośrodków miejskich) najwyższą aktywność w tym zakresie wykazywały miasta z województw opolskiego (100%) i świętokrzyskiego (100%). Najniższą aktywność inwestycyjną odnotowano natomiast w województwie podlaskim, w którym poza miastami na prawach powiatu żadne inne miasto nie pozyskało niskoemisyjnego projektu w zakresie rozwoju niskoemisyjnego transportu publicznego współfinansowanego ze środków UE. Badania przeprowadzone przez Kozere i zespół (2022) dowodzą, że są one także liderami w zakresie realizacji ogółu inwestycji współfinansowanych ze środków europejskich w zakresie rozwoju gospodarki niskoemisyjnej.

Poznań, podobnie jak inne europejskie miasta stawiające na zieloną mobilność, intensywnie inwestuje w transport publiczny i elektromobilność. Takie działania wpisują się w cele unijnej strategii „Europejski Zielony Ład”, której założeniem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. W rezultacie Poznań, stolica województwa wielkopolskiego, odgrywa ważną rolę jako beneficjent funduszy unijnych na rozwój zrównoważonego transportu. W badanym okresie miasto zrealizowało 13 projektów o łącznej wartości 1,7 mld zł, co stanowiło 36% liczby i aż 77% wartości inwestycji realizowanych przez gminy miejskie w regionie. Dzięki temu Poznań uplasował się w grupie liderów zielonych inwestycji, ustępując jedynie Warszawie pod względem wartości projektów oraz Krakowowi pod względem wartości i liczby przedsięwzięć. Inwestycje te zostały współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Programu Infrastruktura i Środowisko. Realizowane przedsięwzięcia obejmowały m.in. budowę parkingów Park&Ride, rozwój tras pieszo-rowerowych wzdłuż Warty, modernizację węzłów transportowych, elektryfikację autobusów oraz zakup nowoczesnych tramwajów. Pięć z tych projektów wdrażano w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, co sprzyjało współpracy samorządów w aglomeracji poznańskiej i jej okolicach. Warto też wspomnieć o innych działaniach realizowanych przez miasto w omawianym zakresie. Zielone torowiska, które stanowią już znaczącą część infrastruktury tramwajowej Poznania, nie tylko

poprawiają estetykę miasta, ale także przyczyniają się do retencji wody, zmniejszenia hałasu i obniżenia temperatury w gorące dni. Dzięki funduszom unijnym Poznań wdrożył także inteligentny system zarządzania ruchem (ITS), który optymalizuje działanie sygnalizacji świetlnej, redukując korki i poprawiając płynność transportu zbiorowego. Dzięki wieloletnim inwestycjom w rozwój zielonego transportu publicznego Poznań znajduje się w czołówce miast o najwyższej jakości komunikacji miejskiej, co potwierdzają krajowe rankingi. Konsekwentne działania na rzecz zrównoważonej mobilności sprawiły, że Poznań stał się liderem w promowaniu elektromobilności (Piznał, 2021). Wraz z Gdynią, Zabrzem i Zieloną Górą uplasował się na 5. miejscu w rankingu 50 elektromobilnych miast, a w kategorii ułatwień dla elektromobilności zajął pierwsze miejsce. Miasto przyjęło strategię rozwoju elektromobilności, plan lokalizacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz oferuje wsparcie w ich instalacji. Poznań konsekwentnie zwiększa wydatki na transport i łączność, co przekłada się na poprawę jakości komunikacji miejskiej, redukcję ruchu ulicznego, hałasu oraz zanieczyszczeń. Miasto wyróżnia się także dużą powierzchnią terenów zielonych, które zachowuje mimo rozwoju urbanistycznego. Jest także jednym z liderów w długości ścieżek rowerowych, zajmując 5. miejsce w tej kategorii, podobnie jak w przypadku rozwoju transportu elektrycznego. Z kolei w „Rankingu Polskich Miast Zrównoważonych Arcadis” Poznań zajmuje 5. miejsce pod względem zgodności z ideą zrównoważonego rozwoju. W kategorii społeczeństwa uplasował się na 3. pozycji, w gospodarce na 4., jednak w kwestii środowiska – dopiero na 36., co wskazuje na potrzebę dalszych inwestycji w ekologiczną infrastrukturę. Systematyczne inwestycje w zrównoważony transport publiczny pokazują, że Poznań skutecznie łączy ochronę środowiska z poprawą jakości życia mieszkańców oraz wzrostem konkurencyjności miasta. Mimo imponujących inwestycji Poznań wciąż ma przestrzeń do dalszej poprawy w zakresie ochrony środowiska, co potwierdza jego niska pozycja w tej kategorii w „Rankingu Polskich Miast Zrównoważonych Arcadis” (Borys i in. 2021). Kolejne lata mogą przynieść dalszą rozbudowę zielonych korytarzy transportowych, jeszcze większą elektryfikację floty komunikacji miejskiej oraz intensyfikację działań na rzecz ograniczenia emisji spalin. Współpraca z mieszkańcami i lokalnymi firmami w zakresie ekologicznych rozwiązań transportowych może dodatkowo przyspieszyć realizację celów klimatycznych miasta.

Literatura

1. Borys T., Kobiela K., Golinska M., Kutek K., Markowska M., Polus M., Muszer D., Zarzycki J., Cmielewski M. (2021): Ranking polskich miast zrównoważonych, Arcadis.

2. Kozera A., Satoła Ł., Standar A., Dworakowska-Raj M. (2022): Regional diversity of low-carbon investment support from EU funds in the 2014-2020 financial perspective based on the example of Polish municipalities, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, Volume 168, October 2022, 112863, <https://doi.org/10.1016/j.rser.2022.112863>.
3. Kozera A., Satoła Ł., Standar A. (2024): European Union co-funded investments in low-emission and green energy in urban public transport in Poland, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 200 (August 2024), art. no. 114530, DOI: 10.1016/j.rser.2024.114530.
4. Ministerstwo Rozwoju i Inwestycji w Polsce, Lista projektów realizowanych z Funduszy Europejskich w Polsce w latach 2014-2020, <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/projekty/lista-projektow/lista-projektow-realizowanych-z-funduszy-europejskich-w-polsce-w-latach-2014-2020/>, dostęp: 10.06.2024.
5. Piznal J. (2021): Ranking elektromobilnych miast, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polityka Insight, Warszawa.
6. Rackiewicz I. (red.) (2017): Niskoemisyjność i efektywność energetyczna. Raport o stanie polskich miast. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.