

2012

# Rozwój miast w Polsce Wschodniej



**ROZWÓJ  
POLSKI WSCHODNIEJ**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



**Wydawca:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości

**Publikacja bezpłatna**

Stan na listopad 2012 r.

**ISBN 978-83-7633-163-8**

**Nakład:** 2000 egz.

**Realizacja:** Smartlink Sp. z o.o.

**Redaktor prowadzący:** Krzysztof Garski

**Autorzy tekstów:** Monika Kaczorowska, Krzysztof Orłowski, Waldemar Wierzyński, Adam Mielczarek

**Autorzy zdjęć:** Świerząq9, CC BY-SA 3.0; archiwum BKM, archiwum Urzędu Miasta Kielce, archiwum Urzędu Miasta Lublin, archiwum Targi Kielce, archiwum Arena Ostróda

**Projekt i skład:** Nina Dereszewicz

**Przygotowanie do druku, druk i oprawa:** Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy

**Współpraca i konsultacje:** PARP

© Copyright by Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Warszawa 2012

PARP, ul. Pańska 81/83, 00-834 Warszawa

e-mail: [biuro@parp.gov.pl](mailto:biuro@parp.gov.pl), tel.: (22) 432 80 80, 432 71 25, fax: (22) 432 86 20

Broszura współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej

# Spis treści

4

## Priorytet III: Rozwój miast

Aby największe miasta Polski Wschodniej mogły dobrze spełniać rolę metropolitalną, potrzebują inwestycji infrastrukturalnych. Takie przedsięwzięcia wspiera priorytet III PO RPW „Wojewódzkie ośrodki wzrostu”.

8

## Zbiorowe korzyści dla wszystkich

Rozmowa o unowocześnianiu transportu zbiorowego z Bogusławem Prokopem, dyrektorem Białostockiej Komunikacji Miejskiej.

10

## Tani i efektywny transport publiczny w Białymstoku

Poprawa mobilności mieszkańców miasta i aglomeracji oraz wzrost konkurencyjności gospodarczej to efekty dofinansowanej przez PO RPW modernizacji transportu miejskiego w Białymstoku.

12

## Sprawny transport w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym

Sprawne połączenia pomiędzy Kielcami i pobliskimi miejscowościami to podstawa funkcjonowania gospodarki w regionie.

14

## Zintegrowany transport w Lublinie

Specyfiką Lublina jest sieć trolejbusowa. Jej unowocześnienie to jeden z efektów projektu dofinansowanego z PO RPW.

16

## Nowe hale Targów Kielce

Dzięki wsparciu z PO RPW Targi Kielce zyskują nowoczesną przestrzeń wystawienniczą i umacniają swoją pozycję na targowej mapie kraju.

18

## Ostróda nowoczesnym miastem targowym

Rozwój turystyki konferencyjno-biznesowej to pomysł na rozwój Ostródy i regionu. Jego realizacja była możliwa z pomocą środków z PO RPW.

# Priorytet III: Rozwój miast

Wokół obszarów metropolitalnych koncentruje się życie ekonomiczne regionów. Aby największe miasta Polski Wschodniej mogły dobrze spełniać tę rolę, potrzebują szeregu inwestycji infrastrukturalnych. Głównym celem priorytetu III „Wojewódzkie ośrodki wzrostu” Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW), realizowanego przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP), jest właśnie wsparcie rozwoju funkcji metropolitalnych miast.



Wnętrze białostockiego autobusu

FOT: SWIERZQA9, CC BY-SA 3.0

O atrakcyjności miast w dużej mierze decyduje to, jak sprawny posiadają one system komunikacyjny. Kolejną kwestią wpływającą na ich konkurencyjność jest potencjał w dziedzinie powierzchni kongresowych i wystawienniczych. To jedna z rzeczy, bez których trudno sobie wyobrazić prowadzenie na dużą skalę działalności gospodarczej. Działania realizowane w ramach priorytetu III PO RPW dają

miastom Polski Wschodniej szansę na poprawę sytuacji w obu tych dziedzinach i odrobienie dystansu do najbardziej rozwiniętych polskich ośrodków.

W ramach tego priorytetu realizowane są dwa działania. Pierwsze z nich to działanie III.1 „Systemy miejskiego transportu zbiorowego”. Z funduszy skorzystać mogły wyłącznie miasta wojewódzkie. Głównym

celem działania jest zwiększanie mobilności mieszkańców oraz funkcjonalności i efektywności ekonomicznej funkcjonowania transportu miejskiego. W ramach działania wspierane są kompleksowe projekty z dziedziny transportu zbiorowego. Preferowane są przedsięwzięcia proekologiczne, prowadzące do integracji wszystkich form transportu miejskiego i podmiejskiego.

Działanie III.2 „Infrastruktura turystyki kongresowej i targowej” jest również wykorzystywane przez mniejsze ośrodki (Arena Ostróda). Jego celem jest wsparcie rozwoju centrów targowych, wystawienniczych, kongresowych i konferencyjnych. Tego typu obiekty to nie tylko wizytówka miast, ale również istotny czynnik przyspieszający rozwój – przyciągają zainteresowanie przedsiębiorstw, stymulują rozwój hoteli, restauracji, instytucji kulturalnych.

### Lepszy transport publiczny

Istotę projektów realizowanych w ramach trzeciej osi priorytetowej PO RPW najlepiej pokazują konkretne przykłady. Pierwszym projektem, który został w ramach działania III.1 zakończony i rozliczony, jest „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Bia-

łogostoku – Etap II”. Jego wartość to 156,6 mln zł (dofinansowanie 117,1 mln zł). Projekt obejmował przebudowę dróg o długości ok. 5 km, zakup 48 autobusów, wprowadzenie zasady pierwszeństwa dla transportu publicznego w ruchu miejskim oraz budowę Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej wraz z infrastrukturą potrzebną do wprowadzenia elektronicznych biletów komunikacji miejskiej. Celem projektu była poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej, która pozwoliłaby na zwiększenie mobilności mieszkańców Białegostoku i okolic, a w rezultacie wzrost konkurencyjności samego miasta i regionu.

Na uwagę zasługuje osiągnięta poprawa płynności ruchu, dzięki wybudowaniu odcinka obwodnicy śródmiejskiej, dwupasmowej drogi z dodatkowymi pasami przeznaczonymi na ścieżki rowerowe. Kolejnym ważnym aspektem projektu były osiągnięte korzyści ekologiczne. Autobusy zakupione przy okazji tego projektu są przyjazne dla środowiska, bowiem zostały wyposażone w układ obniżający zużycie paliwa podczas pracy silnika na postoju. Oddany rok temu do użytku system informacyjny składa się m.in. ze specjalnych tablic elektronicznych,

### Lista projektów realizowanych w ramach działania III.1

- Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego w Lublinie
- Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic
- Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku – Etap II
- Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku – Etap III
- Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym
- Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie

### Lista projektów realizowanych w ramach działania III.2

- Realizacja II etapu budowy Regionalnego Centrum Targowo-Wystawienniczego w Lublinie
- Lubelskie Centrum Konferencyjne
- Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Targów Kielce jako Międzynarodowego Ośrodka Wystawienniczo-Kongresowego
- ARENA OSTRÓDA Centrum Targowo Konferencyjne Warmii i Mazur
- ARENA OSTRÓDA Centrum Targowo Konferencyjne Warmii i Mazur – etap II
- Budowa Centrum Wystawienniczo-Kongresowego Województwa Podkarpackiego

wyposażonych również w systemy zapowiedzi głosowych. Zainstalowane one zostały w 10 lokalizacjach. Na tablicach wyświetlane są informacje o rzeczywistych godzinach przyjazdów i odjazdów autobusów, o relacjach przesiadkowych oraz wszelkie komunikaty dla pasażerów.

Projekt był kontynuacją przedsięwzięcia realizowanego już wcześniej, od 2007 r. przy współfinansowaniu ze środków unijnych w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Jest też dalej prowadzony, bowiem miasto realizuje obecnie etap III tej inwestycji, który zaplanowany jest na lata 2011-2014. On również dofinansowywany jest z funduszy PO RPW. W ramach wartego 195,7 mln zł projektu (dofinansowanie 138,3 mln zł) przewidziany jest m.in. zakup kolejnej partii niskopodłogowych, ekologicznych autobusów (70 sztuk), przebudowa odcinka ulic o długości 2,95 km, budowa przejścia podziemnego oraz rozbiórka i budowa dwóch mostów. Dodatkowo stworzone zostanie centrum sterowania ruchem z podsystemem zarządzania komunikacją zbiorową.

Projekty wspierające transport publiczny prowadzone są także w Kiel-

cach i Lublinie. Projekt „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym” jest wart 303,36 mln zł (dofinansowanie do 85%) i ma się zakończyć w przyszłym roku. Jego podstawowym celem jest poprawa jakości infrastruktury drogowej i transportu publicznego w mieście, stworzenie lepszych połączeń komunikacyjnych z otaczającymi miasto gminami. Dzięki temu zwiększy się mobilność mieszkańców Kielc i okolic. Przyczyni się to do lepszego spełniania przez miasto swych funkcji metropolitalnych, a co za tym idzie, do zwiększenia również atrakcyjności i konkurencyjności regionu.

Część z przewidzianych w projekcie zadań już została zrealizowana, w tym m.in. zakup 40 sztuk autobusów komunikacji miejskiej wraz z automatami mobilnymi do sprzedaży biletów, zakup i montaż elektronicznych tablic informacyjnych i stacjonarnych automatów do sprzedaży biletów oraz budowa ulic, usprawniających obsługę komunikacyjną w zachodniej części miasta (w rejonie Targów Kielce).

Najpóźniej spośród trzech opisywanych tu projektów, bo we wrześniu 2011 r. rozpoczęła się realizacja projektu „Zintegrowany system

miejskiego transportu publicznego w Lublinie". Realizacja przedsięwzięcia o wartości 520,63 mln zł (dofinansowanie 310,74 mln zł) potrwa do 2015 r. W jej zakres wchodzi m.in. budowa nowej trakcji trolejbusowej, zakup trolejbusów i nowoczesnych ekologicznych autobusów, budowa systemu zarządzania ruchem oraz systemu zarządzania transportem publicznym, a także przebudowa szeregu ulic, w tym dostosowanie ich do nowych potrzeb związanych z wprowadzeniem komunikacji trolejbusowej. Celem projektu jest poprawienie działania komunikacji miejskiej, upłynnienie ruchu, a przy okazji również zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska poprzez ograniczenie emisji spalin.

#### Dobrze wykorzystane dotacje

Ponad 94% środków dostępnych w ramach priorytetu III zostało zakontraktowanych w ramach podpisanych już umów. Ponad jedna trzecia tych pieniędzy (527,6 mln zł) już została wypłacona beneficjentom.

Powyższe liczby dobrze pokazują tempo, w jakim przebiega realizacja działań określonych w priorytecie III.

W przypadku większości przewidzianych do realizacji projektów podpisane już zostały umowy. W dwóch przypadkach, po jednym z każdego działania, projekty zostały już zakończone. Z sześciu projektów z Listy Projektów Indywidualnych w działaniu III.1 do tej pory zakończony i rozliczony został projekt „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku – Etap II”. W działaniu III.2 spośród sześciu projektów zakończony został projekt „Realizacja II etapu budowy Regionalnego Centrum Targowo-Wystawienniczego w Lublinie”. Przyczyni się ono do poszerzenia zakresu imprez, które będzie można w nim organizować. W ramach projektu powstał m.in. pawilon wystawienniczy o powierzchni ok. 9500 m<sup>2</sup>. Obecnie trwa rozliczanie tego projektu.

**Krzysztof Orłowski**

#### Priorytet III w liczbach – stan na 30.11.2012 r.

Wartość	III.1	III.2
Budżet całkowity (alokacja finansowa na działanie ogółem)	432,3 mln euro	75,4 mln euro
Wkład ze środków unijnych na działanie (EFRR)	359,8 mln euro	64,1 mln euro
Wkład ze środków publicznych krajowych na działanie (dofinansowanie z budżetu państwa)	63,49 mln euro	11,3 mln euro
Wartość udzielonego dofinansowania w ramach zawartych umów z EFRR	1,46 mld zł	184,29 mln zł
Liczba zawartych umów	6	5
Wartość już dokonanych płatności	401,3 mln zł	126,3 mln zł

ZRÓDŁO: PARP

# Zbiorowe korzyści dla wszystkich

Tanio, szybko, bezpiecznie i ekologicznie – oto podstawowe zalety komunikacji miejskiej. O tym, jak Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej pomaga unowocześniać transport zbiorowy rozmawiamy z Bogusławem Prokopem, dyrektorem Białostockiej Komunikacji Miejskiej.



FOT. ARCHIWUM BKM

Bogusław Prokop, dyrektor Białostockiej Komunikacji Miejskiej

■ **Rozwój transportu zbiorowego jest jednym z priorytetów Unii Europejskiej. Dlaczego, skoro niemal każdy ma już własny samochód?**

Możliwość posiadania własnego pojazdu jest dziś dostępna niemal dla każdego. Wskaźnikiem obrazującym ten trend jest liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000

mieszkańców. Przybywa samochodów zaparkowanych w pobliżu miejsc pracy, na osiedlach mieszkaniowych, uczelniach, a nawet przy szkołach. Posiadanie przez rodzinę dwóch i więcej aut nie należy już do rzadkości.

Pamiętajmy jednak o fizycznych ograniczeniach. Nie ma możliwości zapewnienia dowolnej liczby miejsc parkingowych. Przepustowość ulic miejskich zostaje wyczerpana, wzrasta zanieczyszczenie środowiska naturalnego spalinami samochodowymi. W jaki sposób można rozwiązać problem dojazdu do pracy i szkoły 10 tys. osób w ciągu godziny? Jeżeli autem osobowym, w którym średnio będzie podróżowało 1,2-1,5 pasażera, to i tak powstanie korek na 6-7 tys. samochodów. Ile zajmą miejsca, ile zużyją energii, jak szybko będą w stanie się przemieszczać?

■ **Czyli alternatywą jest komunikacja miejska?**

Komunikacja zbiorowa – autobus, tramwaj, trolejbus – zabierze 80, 100 czy nawet 200 pasażerów, a jeden autobus zajmie kilkadziesiąt razy mniej miejsca niż samochody miesz-



czące tyłu pasażerów. Zużyje 8-15 razy mniej paliwa, co oznacza również mniejszą emisję spalin. Warto wspomnieć, że na przykład w Białymstoku 1/3 taboru autobusowego ma silniki z normą czystości spalin EEV, której samochody osobowe nie muszą jeszcze spełniać. Transport zbiorowy coraz bardziej zasługuje na miano przyjaznego środowisku naturalnemu. Jest też prawdziwą alternatywą dla komunikacji indywidualnej w aglomeracjach miejskich. Pozwala podróżować bezpieczniejszą, szybciej, bardziej ekologicznie i nieporównanie taniej. Ponadto, stwarza swobodę przemieszczania się dzieciom, młodzieży, osobom starszym wiekiem lub niepełnosprawnym.

■ **W rozwoju transportu zbiorowego pomagają dotacje unijne, np. w ramach działania III.1 Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Jak dobrze i mądrze je wykorzystać?**

Odwołując się do przykładu Białegostoku, mogę powiedzieć, że fundusze europejskie są kluczowe dla rozwoju transportu zbiorowego. Białystok w ramach trzech etapów projektu „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego Miasta Białegostoku” pozyskał w sumie ponad 298 mln zł, przy koszcie całkowitym realizacji wynoszącym ponad 423 mln zł. Pieniądże te zainwestowano w modernizację istniejących i budowę nowych cią-

gów komunikacyjnych, które zostały wybrane jako najbardziej istotne dla miejskiego transportu zbiorowego. Oprócz tego w latach 2006-2012 miasto kupiło 161 sztuk (2/3 taboru) nowoczesnych autobusów wyposażonych w systemy głosowe i wizualne informacji pasażerskiej, w tym 70 z klimatyzacją. Zbudowaliśmy system biletu elektronicznego. Białostocka Karta Miejska obsługuje dzisiaj wszystkie rodzaje biletów okresowych i jednorazowych. Niedawno wydaliśmy też stutysięczną imienną kartę miejską, co oznacza, że co trzeci białostoczanin kartę taką posiada. Oprócz kart imiennych białostocczanie wykorzystują 40 tys. kart na okaziciela.

■ **Czy wysoka jakość transportu publicznego wiąże się z wysokimi kosztami?**

Bilety w Białymstoku, okresowe i jednorazowe, należą do najtańszych w Polsce, mimo że dotacja z budżetu miasta pokrywa zaledwie 30% kosztów. Z każdym rokiem przybywa bus-pasów. Trzeci etap naszego projektu jest jeszcze w trakcie realizacji i oczekujemy, że za kilkanaście miesięcy uruchomiony zostanie system zarządzania ruchem miejskim, który będzie priorytetowo traktował autobusy Białostockiej Komunikacji Miejskiej na skrzyżowaniach. Z komunikacji miejskiej każdego dnia korzysta co trzeci mieszkaniec Białegostoku.

**Rozmawiał Waldemar Wierzyński**



**Transport zbiorowy oferuje podróż szybszą, bezpieczniejszą, tańszą i bardziej ekologiczną niż samochód**

# Tani i efektywny transport publiczny w Białymstoku

W 2012 roku zakończyła się realizacja drugiego etapu projektu „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku”. Dzięki niemu zwiększa się mobilność mieszkańców miasta i aglomeracji, a tym samym – rośnie konkurencyjność gospodarcza województwa podlaskiego. Środki na realizację projektu pochodzą z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej.

Biało-zielone solarisy, mknące po ulicach Białegostoku to bodaj najbardziej widoczne efekty realizacji projektu wartego 156,6 mln zł (dofinansowanie z PO RPW wyniosło 117,1 mln zł). Wsparcie przyznane przez PARP na realizację II etapu projektu pozwoliło na przebudowę 5 km ciągów drogowych, kupno 48 autobusów niskopodłogowych oraz budowę Systemu Dynamicznej

dowane odcinki ulic Produkcyjnej, Antoniuk Fabryczny, Antoniukowskiej i Knyszyńskiej. Wykonano także nowe nawierzchnie w zatokach autobusowych, a na przystankach ustawiono wiaty.

Zakupione w ramach inwestycji autobusy niskopodłogowe to pojazdy spełniające wszystkie normy z zakresu ograniczenia emisji spalin oraz zanieczyszczeń. Są one również

**Tadeusz Truskolaski,**  
prezydent miasta Białegostoku:

Białystok posiada jeden z najbardziej efektywnych systemów transportu publicznego w Polsce. Za jeden tzw. wozokilometr płacimy ok. 5,4 zł, podczas gdy w większości miast stawka ta przekracza 7 zł.

Informacji Pasażerskiej. W ramach projektu dokończono budowę śródmiejskiej obwodnicy od ul. Zwierzynieckiej do ul. Mickiewicza. Zostały także zmodernizowane lub przebu-

wyposażone w układ obniżający zużycie paliwa podczas pracy silnika na postoju. Jeśli chodzi o udogodnienia dla podróżnych, autobusy posiadają system ułatwiający podróżowanie



Białostockie solarisy

FOT. ARCHIWUM BRM

osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich oraz rodzicom z wózkami dziecięcymi. W pojazdach zainstalowano również stanowisko do przewozu rowerów.

Budowa Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej polega na umieszczeniu na przystankach specjalnych tablic elektronicznych, dodatkowo wyposażonych w systemy zapowiedzi głosowych. Dzięki tablicom pasażerowie są informowani o rozkładach jazdy oraz o rzeczywistym czasie przyjazdu i odjazdu autobusów oraz relacjach przesiadkowych. Tablice zostały umieszczone w 10 wybranych lokalizacjach – w punktach krzyżowania się największej liczby linii, charakteryzujących się znacznym przepływem pasażerów.

W 2011 r. miasto Białystok podpisało z PARP umowę na realizację III etapu projektu, który ma zostać zakończony w roku 2014. Stanowi

on przede wszystkim kontynuację II etapu, a więc obejmuje dalszą modernizację i budowę dróg oraz zakup kolejnych (70) autobusów i przystosowanie taboru do korzystania przez pasażerów z kart elektronicznych. Poza tym w ramach projektu władze miasta planują rozbiórkę i budowę dwóch mostów miejskich przez rzekę Białą oraz budowę przejścia podziemnego na skrzyżowaniu ulic Al. J. Piłsudskiego i H. Sienkiewicza. Ponadto, planowana jest budowa centrum przesiadkowego zlokalizowanego przy ul. H. Sienkiewicza w rejonie rzeki Białej oraz centrum sterowania ruchem z podsystemem zarządzania komunikacją zbiorową, a także przebudowa i rozbudowa ciągu ulic: J. H. Dąbrowskiego – Al. J. Piłsudskiego – H. Sienkiewicza na odcinku od ul. Ogrodowej do ul. Białówny.

**Monika Kaczorowska**

# Sprawny transport w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym

Kielecki Obszar Metropolitalny (KOM) to utworzony w 2005 roku związek Kielc i gmin sąsiadujących. Obecnie jest to 15 gmin, które łącznie zajmują obszar ponad 1,3 tys. km<sup>2</sup>. Zamieszkuje go ponad 300 tys. osób. Kwestie związane z transportem miejskim oraz połączeniami pomiędzy Kielcami i pozostałymi miejscowościami KOM to podstawa funkcjonowania gospodarki w regionie. Decydują bowiem o dostępności miejsc pracy i edukacji.



Kieleckie solarisy

FOT. ARCHIWUM URZĘDU MIASTA KIELCE

Infrastruktura drogowa i komunikacyjna to narzędzie służące podniesieniu atrakcyjności gospodarczej Kielc i regionu. Dlatego miasto Kielce wystąpiło w 2009 r. do PARP o wsparcie z PO RPW na realizację projektu „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym”, wartego 303,36 mln zł (dofinansowanie z PO RPW: 233,54 mln zł). Wśród pla-

nowanych inwestycji znalazła się budowa węzła drogowego ulic Żelaznej, 1 Maja, Zagnańskiej wraz z przebudową ronda im. Gustawa Herlinga-Grudzińskiego, budowa ulic usprawniających ruch w zachodniej części miasta, gdzie znajdują się Targi Kielce oraz budowa pętli i zatok autobusowych. Zdecydowano również o zakupie 40 autobusów oraz kupnie i montażu mobilnych i stacjonarnych auto-

matów biletowych, a także 24 elektronicznych przystankowych tablic informacyjnych.

– Zwiększenie konkurencyjności regionu oraz rozwój funkcji metropolitalnych Kielc możliwy jest dzięki takiemu projektowi, jak ten – informuje Mieczysław Pastuszko, dyrektor

planowane w dalszej kolejności, jak wprowadzenie Kieleckiej Karty Miejskiej to ważny krok w kierunku nowoczesnej, przyjaznej dla pasażerów komunikacji miejskiej.

Władze miasta przewidziały w projekcie również wybudowanie parkingu przesiadkowego, umożliwia-

**Mieczysław Pastuszko,  
dyrektor Wydziału Projektów Strukturalnych i Strategii Miasta  
w Urzędzie Miasta Kielce:**

**W Kielcach trwa systematyczna przebudowa dróg i poprawia się jakość systemu komunikacyjnego. Powstają najważniejsze arterie, bus-pasy, zbudowane zostały pętle autobusowe wraz z monitorowanymi dworcami.**

Wydziału Projektów Strukturalnych i Strategii Miasta w Urzędzie Miasta Kielce. Jak wyjaśnia, z każdym rokiem zwiększa się atrakcyjność miasta, jako miejsca do mieszkania i inwestowania.

– Nowoczesne autobusy zakupione w ramach projektu to, oprócz bezpieczeństwa, ogromny komfort podróżowania również dla osób niepełnosprawnych – dodaje dyrektor Pastuszko. Dobrym pomysłem okazał się również zakup i montaż elektronicznych tablic informacyjnych na najważniejszych przystankach, które informują o rzeczywistym czasie przyjazdu autobusów, a także o zmianie obowiązujących taryf czy zmianach w kursowaniu poszczególnych linii.

Działa również System Informacji Pasażerskiej, dzięki któremu informacje o odjazdach autobusów można uzyskać również poprzez stronę internetową czy sms. Wszystkie zastosowane już rozwiązania, a także te

jącego właścicielom samochodów dojazd do linii komunikacji miejskiej, pozostawienie pojazdu na parkingu i kontynuowanie podróży autobusem. Rozwiązanie to, coraz popularniejsze w polskich miastach, przyczynia się do zmniejszenia natężenia ruchu oraz emisji spalin i hałasu w aglomeracji.

Wiele z zamierzeń kieleckiego projektu zostało już zrealizowanych, a jego koniec przewidziano na grudzień 2013 r. (istnieją już jednak plany rozszerzenia projektu). Przedsięwzięciu towarzyszą akcje promocyjne, na przykład obchody Europejskiego Dnia bez Samochodu, w ramach którego można podróżować za darmo komunikacją miejską. Jednocześnie sam projekt jest okazją i szansą na promocję miasta. Poprawa jakości infrastruktury drogowej i transportu publicznego w mieście przyczyni się do rozwoju funkcji metropolitalnych Kielc.

**Monika Kaczorowska**

# Zintegrowany transport w Lublinie

Lublin to największe miasto w Polsce Wschodniej. Jest on równocześnie miastem uniwersyteckim, a więc w roku akademickim liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej utrzymuje się na wysokim poziomie. Specyficzną cechą lubelskiego systemu transportowego jest sieć trolejbusowa, jedna z najbardziej ekologicznych form transportu.

Kiedy obecne władze miasta występowały o dotację z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW) na modernizację systemu komunikacji miejskiej, postanowiły przeznaczyć ją przede wszystkim na rozbudowę sieci trolejbusowej. We wrześniu 2011 r. prezydent miasta Krzysztof Żuk podpisał z PARP umowę na dofinansowanie projektu „Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego w Lublinie” (wartość projektu: 520,63 mln zł, dofinansowanie PO RPW: 310,74 mln zł), który za-

trolejbusy, a o rozwoju transportu trolejbusowego zdecydowały przede wszystkim przyczyny praktyczne – informuje Beata Krzyżanowska, rzecznik prasowy prezydenta miasta. Pojazdy z silnikami spalinowymi nie zawsze radziły sobie dobrze na wzniesieniach, których w Lublinie nie brakuje. Tak jak i w innych miastach, wstępnie planowano utworzenie lubelskiej sieci tramwajowej, ale w 1953 r. władze miasta ostatecznie postanowiły wprowadzić do miasta trolejbusy.

Prawie 60 lat po tamtym wydarzeniu konieczne były inwestycje w roz-

**Beata Krzyżanowska,**  
rzecznik prasowy prezydenta miasta Lublina:

Ekologiczne trolejbusy dobrze sprawdzają się na stromych trasach, których w Lublinie nie brakuje.

kładal inwestycję w infrastrukturę, wymianę taboru, a także budowę systemu zarządzania ruchem.

– Lublin był jednym z pierwszych miast Polski, w którym pojawiły się

wój tej ekologicznej formy transportu. Modernizacja infrastruktury to przede wszystkim rozbudowa sieci trolejbusowej, w tym wytyczenie ponad 26,4 km nowych tras, rozbu-



FOT. ARCHIWUM URZĘDU MIASTA LUBLIN

Lubelskie trolejbusy

dowa układu zasilania oraz budowa dziewięciu nowych podstacji zasilających. W ramach projektu wymienione zostały urządzenia w jednej ze sterowni zarządzającej ruchem trolejbusów oraz utworzono Centrum Dyspozycji Mocy (tzw. Centrum Sterowania Podstacjami), pozwalające na zdalne sterowanie urządzeniami zasilającymi trakcję trolejbusową. Trwa również wymiana starej sieci trakcyjnej, bowiem stopień zużycia

istniejących przewodów powoduje spadek napięcia w pobliżu przystanków końcowych.

Wsparty dotacją projekt obejmuje zakup 70 trolejbusów i 100 autobusów. Dotychczasowy tabor zastąpiony zostanie całkowicie w przypadku trolejbusów i w ok. 50% w przypadku autobusów. 20 trolejbusów będzie wyposażonych w dodatkowy napęd, umożliwiający ciągłość funkcjonowania komunikacji trolejbusowej w sytuacjach awaryjnych (np. uszkodzenie trakcji). Układ tras trolejbusowych zostanie rozbudowany o kolejne 26,4 km. Rozbudowie trakcji będzie towarzyszyć rozbudowa systemu zasilania, co pozwoli na eliminację problemów ze spadkami napięć na odcinkach oddalonych od podstacji. Część skrzyżowań i ulic, która jest dzisiaj nieprzystosowana do poprowadzenia przez nie komunikacji trolejbusowej, zostanie przebudowana do żądanych parametrów. Powstanie także nowa zajezdnia trolejbusowa przy ul. Grygowej i Pancerniaków. Na potrzeby utrzymania, konserwacji i eksploatacji taboru oraz rozbudowanej trakcji trolejbusowej zakupione zostaną 3 wozy techniczne. Efektywne wykorzystanie wytworzonych w ramach Projektu produktów zapewnią System Zarządzania Ruchem i System Zarządzania Transportem Publicznym.

Realizacja wszystkich założeń projektu przyczyni się do podniesienia komfortu podróży lubelskim transportem miejskim, a Lublinowi da tytuł miasta z jednym z najnowocześniejszych i najbardziej ekologicznych systemów transportu zbiorowego w Polsce.

**Monika Kaczorowska**

# Nowe hale Targów Kielce

Targi Kielce to ośrodek wystawienniczy o dwudziestoletniej historii. Założony w 1992 roku jako Centrum Targowe Kielce, gościł początkowo na swoim terenie kilka wystaw rocznie. Obecnie dysponuje powierzchnią 90 tys. m<sup>2</sup>, przyjmuje rocznie 5,6 tys. wystawców oraz 210 tys. gości z 56 krajów. To tu odbywają się takie imprezy, jak znane w Europie targi Plastpol, MSPO (targi przemysłu obronnego), Autostrada-Polska czy Agrotech. Dzięki wsparciu z PO RPW Targi zyskują nowoczesną przestrzeń wystawienniczą.

Kielce to drugi po Poznaniu ośrodek wystawienniczy w kraju i trzeci w Europie Środkowo-Wschodniej. Nic więc dziwnego, że niezbędne stały się inwestycje zwiększające jego możliwości rozwojowe. Dlatego też w 2009 r. zarząd targów rozpo-

wał wystawienniczych, centrum kongresowego, zachodniego terminala wejściowego, parkingu wielopoziomowego na pół tysiąca aut oraz na zagospodarowanie terenu.

W sierpniu 2010 r. została oddana do użytku hala E o futurystycznym kształcie, która jest obecnie najnowocześniejszym pawilonem targowym w Polsce. Dzięki zastosowanym rozwiązaniom technicznym budynek o powierzchni 6,6 tys. m<sup>2</sup> służy

**Andrzej Mochóń,**  
prezes Targów Kielce:

Od blisko dwóch lat teren wokół pawilonów wystawowych to miejsce intensywnych prac budowlanych.

czął projekt „**Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Targów Kielce jako Międzynarodowego Ośrodka Wystawienniczo-Kongresowego**” (wartość: 204,72 mln zł, dofinansowanie PO RPW: 60,36 mln zł). Środki przyznane przez PARP w ramach PO RPW pozwoliły rozpocząć inwestycję polegającą na budowie dwóch

nie tylko konferencjom i wystawom branżowym, ale również organizacji wydarzeń, w których może uczestniczyć nawet 4,5 tys. osób. W 2010 r. ukończona została także hala F o bezsłupowej konstrukcji i powierzchni 4,7 tys. m<sup>2</sup>.

Targi Kielce stawiają nie tylko na rozbudowę infrastruktury, ale i na





Projekty Targów Kielce

FOT. ARCHIWUM TARGI KIELCE

nowoczesną obsługę gości. Funkcjonuje w nich terminal wejściowy z systemem kas, stanowiska obsługi wystawców i zwiedzających oraz systemem bramek zintegrowanych z elektroniczną ewidencją wystawców i gości.

Obecnie na terenie Targów powstaje Centrum Kongresowe. Centrum pomieści ponad 1000 osób, a w jego podziemiach znajdzie się parking. Jednym z elementów budynku kongresowego będzie wysoka na 57 metrów wieża widokowa z salą konferencyjno-bankietową.

Wokół ośrodka trwają także intensywne prace drogowe, realizowane przez Gminę Kielce w ramach działania III.1 PO RPW. Powstają nowe drogi, które usprawnią komunikację oraz umożliwią bezkolizyjny i bezpośredni zjazd z obwodnicy miasta do Targów Kielce. – Stąd też biorą się nasze plany budowy kolejnego terminala wejściowego, po zachodniej stronie terenów targowych oraz wielopiętrowego parkingu, którego budowa już ruszyła – dodaje dr Mochoń.

Oddanie Centrum Kongresowego zarząd planuje na połowę 2013 r. Nowy budynek zostanie w pełni dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, zarówno z dysfunkcją ruchu, jak i z dysfunkcjami słuchu i wzroku.

Dzięki rozbudowie i unowocześnieniu infrastruktury Targi Kielce mają szansę skutecznie pełnić funkcję ośrodka rozwojowego kluczowego dla Kieleckiego Ośrodka Metropolitalnego i całego regionu. Warto przy okazji dodać, że Targi Kielce są równocześnie założycielem i najważniejszym podmiotem klastra targowego Grono Targowe Kielce, w którego skład obecnie wchodzi ponad 70 przedsiębiorstw z regionu świętokrzyskiego. Klastrer działa w obszarze organizacji i obsługi imprez targowo-kongresowych oraz usług towarzyszących. Dalszy rozwój Targów Kielce to zatem szansa i korzyści nie tylko dla samego ośrodka, ale również dla firm skupionych w klastrze.

**Monika Kaczorowska**

# Ostróda nowoczesnym miastem targowym

Nawiązanie do najlepszych tradycji gospodarczych regionu w połączeniu z rozwojem turystyki konferencyjno-biznesowej – tak najkrócej można opisać ideę budowy Areny Ostróda. Ideę, która została zrealizowana dzięki wsparciu z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej.

„Arena Ostróda – Centrum Targowo-Konferencyjne Warmii i Mazur” – to projekt realizowany w ramach III osi priorytetowej PO RPW „Wojewódzkie ośrodki wzrostu”. Projekt skierowany jest głównie do silnej w regionie branży meblarskiej. **PARP wsparł go środkami z PO RPW w wysokości 68,8 mln zł, przy całkowitej wartości inwestycji 88,3 mln zł.** Dofinansowanie sięgnęło 64,78% wydatków kwalifikowanych, a inwestycję realizowano od stycznia 2011 roku do lipca 2012 r.

i regionu, ale nie mówimy tu łącznie o kwestiach wizerunkowych. Dzięki imprezom wystawienniczym, kongresowym i konferencyjnym, które znajdą tu przyjazne warunki realizacji, do miasta dotrą ludzie i pieniądze – zapewnia Krzysztof Raczkowski, prezes spółki Demuth Alfa, beneficjenta inwestycji.

Aby do miasta dotarli „ludzie i pieniądze”, niezbędne jest zapewnienie sprawniej komunikacji i dogodnych warunków do prowadzenia biznesu. W trakcie prac budowlanych na

**Krzysztof Raczkowski,**  
prezes spółki Demuth Alfa:

**Obserwujemy zjawisko powrotu wystawców z Areny Ostróda do miasta, które ich urzekło i które odwiedzają ponownie jako turyści. Z pewnością więc nowy obiekt dobrze przyczynia się do rozwoju naszego regionu.**

– Arena powstała na fundamencie Międzynarodowych Targów Meblowych, które odbywają się w Ostródzie od 19 lat. Tym samym współtworzy strategię rozwoju miasta opartą na dwóch „T”: targach i turystyce. Obiekt z pewnością zmienia pejzaż Ostródy

Arenie Ostróda dokonano stabilizacji gruntu, rozbiórki jednej ze starych hal, przesunięcia wjazdu z drogi krajowej wraz z budową skrzętu w prawo oraz modernizacji innej hali w połączeniu z budową nowej hali. W efekcie powstał spójny kompleks



Arena Ostróda

FOT. ARCHIWUM ARENA OSTRÓDA

wystawienniczo-konferencyjny o powierzchni 25,6 tys. m<sup>2</sup>, spełniający wszelkie standardy nowoczesnego obiektu turystyki biznesowej.

Co ważne, przeszedł on już swój chrzest bojowy w trakcie dużej imprezy. 39. edycja Międzynarodowych Targów Meblowych zbiegła się z otwarciem obiektu 12 września bieżącego roku. – Na wydarzenie przyjechało blisko 16 tys. gości z Polski i Europy. Swoje wyroby prezentowało 153 wystawców, a tylko Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych zorganizowała stoisko dla 20 producentów mebli z makroregionu – wylicza Krzysztof Raczkowski. Na kwiecień 2013 r. zaplanowana jest zaś już kolejna taka impreza, a na wrzesień przyszłego roku – I Targi Jachtowe ABROS.

Nie dziwi więc, że wraz z oddaniem nowej inwestycji spodziewany jest wzrost ekonomicznej aktywności w tej części Polski oraz poprawa jej atrakcyjności dla inwestorów, turystów biznesowych, jak i mieszkańców. Wystawcy oraz zwiedzający, poza bezpośrednimi wydatkami związanymi z udziałem w imprezach,

przyczynią się bowiem do wzrostu dochodów hoteli, restauracji czy firm transportowych. Arena Ostróda pomoże też promować region w kraju i za granicą. Nieopodal leży bowiem stolica regionu – Olsztyn, a tuż obok słynne pola grunwaldzkie. Z Ostródy można także szybko dojechać zmodernizowaną w znacznej mierze drogą krajową nr 7 do Gdańska, gdzie znajduje się lotnisko międzynarodowe. W ten sposób Arena pomaga rozwijać się nie tylko branży meblarskiej, ale i oddziałuje na rozwój całego regionu.

Warto też dodać, że cały kompleks zintegrowany jest z nowoczesnym zespołem biurowym, z kolei zespół sześciu sal konferencyjnych ma całkowitą powierzchnię 1,7 tys. m<sup>2</sup>, z możliwością ich połączenia dla około 800 osób jednocześnie. – Podczas tak dużych imprez jak wspomniane targi (a będzie ich coraz więcej) Arena Ostróda daje zatrudnienie niebagatelnej liczbie okolicznych mieszkańców i doskonale promuje miasto – podsumowuje prezes Demuth Alfa.

**Adam Mielczarek**

**Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP)** jest rządową agencją wykonawczą, która od 2000 roku wspiera przedsiębiorców. Celem działania PARP jest rozwój małych i średnich firm w Polsce – powstawanie nowych podmiotów, podnoszenie kwalifikacji i wzrost potencjału, wzmocnienie pozycji konkurencyjnej w oparciu o innowacyjność i nowoczesne technologie, kształtowanie przyjaznego otoczenia biznesowego, tworzenie warunków do prowadzenia działalności gospodarczej. Realizując działania wspierające przedsiębiorców (a także: instytucje otoczenia biznesu, jednostki samorządu terytorialnego, uczelnie), PARP korzysta ze środków budżetu państwa oraz funduszy europejskich. Zarówno w okresie przedakcesyjnym, jak i po wejściu przez Polskę do Unii Europejskiej, PARP oferowała przedsiębiorcom wsparcie finansowe i szkoleniowo-doradcze. W latach 2007-2015 Agencja jest odpowiedzialna za realizację działań w ramach trzech ogólnopolskich programów operacyjnych: **Innowacyjna Gospodarka, Kapitał Ludzki** oraz **Rozwój Polski Wschodniej**.

## **Instytucja Zarządzająca PO RPW**

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego  
Departament Programów Ponadregionalnych  
ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa  
[porpw@mrr.gov.pl](mailto:porpw@mrr.gov.pl), [www.polskawschodnia.gov.pl](http://www.polskawschodnia.gov.pl)