

# Rozdział V

## Fundusze programów UE na rozwój infrastruktury publicznej

### 1. Pojęcia infrastruktury technicznej i społecznej

Infrastruktura publiczna jest kluczowym elementem kapitału materialnego, który jest jednym z czynników rozwoju regionalnego. Infrastrukturę publiczną stanowią dobra publiczne mające charakter dóbr podstawowych o strategicznym znaczeniu dla całej gospodarki i społeczeństwa, umożliwiające przemieszczanie mediów, osób i towarów, udostępniane i pozostające w gestii władz publicznych (państwowych lub samorządowych), na których spoczywa obowiązek tworzenia infrastruktury i utrzymania jej w odpowiednim stanie [Brzozowska 2009]. Lepsze wyposażenie infrastrukturalne poprawia produktywność, a zwiększając dostępność zmniejsza koszty zakupu czynników produkcji, generując w ten sposób pozytywne efekty zewnętrzne zarówno w zakresie rozwoju lokalnego, jak i atrakcyjności inwestycyjnej regionu. Ponadto rozwój infrastruktury powinien odpowiadać potrzebom wynikającym ze specjalizacji obszaru, na którym infrastruktura ma zostać zainstalowana [Capello 2007]. Scott i Storper [2003] zauważyli, że nawet jeśli koszty transportu i komunikacji mają tendencję do spadku z czasem, czynnik odległości ciągle ma silny wpływ na decyzje lokalizacyjne. Zgodnie z ich badaniami, ulepszenia w infrastrukturze transportowej i telekomunikacyjnej zawsze wzmacniają grupowania się działalności gospodarczej poprzez poszerzanie zasięgu rynkowego dowolnego centrum. Obecnie rośnie znaczenie jakości, a nie tylko dostępności infrastruktury technicznej w zapewnianiu funkcjonowania terytorialnego systemu społecznego. Infrastruktura musi być dostosowana do specyfiki potrzeb danego terytorium, zarówno pod względem wielkości, jak i charakteru, w celu przeciwdziałania nieuzasadnionym, nadmiernym kosztom eksploatacji [Gorzelał 2009; Ambroziak 2014].

Według Goryni i Łazieniewskiej [2009] infrastruktura to czynniki, które bezpośrednio wpływają na jakość życia mieszkańców oraz zapewniają właściwe funkcjonowanie podmiotów działalności gospodarczej. System infrastruktury tworzą infra-

struktura techniczna, społeczna i instytucjonalna. Infrastruktura techniczna, określana także jako gospodarcza, składa się z systemu transportu, łączności, sieci elektroenergetycznych, gazowniczych i ciepłowniczych, systemów gospodarki wodnej i ochrony środowiska, systemów wymiany informacji gospodarczych i wymiany handlowej, jak również instytucjonalnych składników ładu gospodarczego oraz rozwoju przedsiębiorczości [Mroziewski 2013]. Infrastruktura społeczna jest w dużym stopniu powiązana z infrastrukturą gospodarczą. Stanowią ją urządzania niezbędne do świadczenia usług kształtujących kapitał ludzki i wpływa ona na jakość życia ludności. System infrastruktury społecznej tworzą centra badań i rozwoju, edukacji i wychowania, kultury i sportu, infrastruktura turystyczna, placówki ochrony zdrowia i opieki społecznej. Komponenty infrastruktury społecznej można zatem uznać za podwaliny rozwoju infrastruktury gospodarczej [Brdulak 2005]. Dodatkowo wyróżnia się infrastrukturę instytucjonalną, rozumianą jako system instytucji publicznych funkcjonujących w strukturze władzy ustawodawczej, wykonawczej i sądowniczej, które kształtują ład ustrojowy danej gospodarki narodowej oraz realizują na jej rzecz zadania z zakresu bezpieczeństwa, rozwoju i modernizacji komponentów infrastruktury gospodarczej i społecznej [Mroziewski 2013].

W tym rozdziale uwzględnione jednak zostaną tylko elementy infrastruktury technicznej i społecznej, bo jednym z czynników rozwoju społeczno-gospodarczego regionów jest stan tej infrastruktury. Ta pierwsza jest niezbędna do funkcjonowania działalności gospodarczej, istotna dla jakości życia mieszkańców oraz zachowania w należytych stanie środowiska naturalnego. Ta druga jest ważna dla rozwoju kapitału ludzkiego oraz utrzymania wysokiej jakości życia w regionach. Utrzymanie i rozwój obu tych gałęzi infrastruktury są niezbędne do absorpcji impulsów rozwojowych wysyłanych przez regionalne centra [Kołodziejczyk 2016].

W Polsce występują duże dysproporcje w dostępie do obu analizowanych elementów infrastruktury publicznej, szczególnie między obszarami miejskimi i podmiejskimi a obszarami wiejskimi. Jest to spowodowane przede wszystkim niskim poziomem kapitału inwestycyjnego samorządów i brakiem preferencyjnych kredytów na ten cel. Dodatkowo ciągle istnieją formalne trudności we współpracy jednostek samorządu terytorialnego w zakresie wspólnego finansowania inwestycji infrastrukturalnych służących społeczności wielu gmin lub powiatów. W wynikach przestrzennych badań poziomu rozwoju infrastruktury w regionach Polski nadal widoczna jest duża dysproporcja w dostępie do niej między dobrze wyposażonymi województwami zachodnimi i centralnymi, a województwami wschodnimi.

## 2. Programy UE na rozwój infrastruktury

Z analizy *ex ante* Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 wynikało, że jedną z głównych barier hamujących rozwój gospodarczy Polski i jej regionów był brak dobrej i sprawnej infrastruktury technicznej oraz społecznej. Sytuacja taka przyczyniała się do niewielkiej liczby istotnych inwestycji zagranicznych tworzących nowe miejsca pracy. W celu stworzenia dogodnych warunków do lokalizacji nowych inwestycji w Polsce niezbędne jest zapewnienie dobrej i sprawnej komunikacji. Ważny jest także rozwój pozostałej podstawowej infrastruktury technicznej oraz społecznej sprzyjającej poprawie stanu środowiska naturalnego, warunków zdrowotnych, a także podnoszeniu poziomu umiejętności i wykształcenia kadry technicznej, zapewniając jednocześnie możliwość aktywnego wypoczynku [por. *PO Infrastruktura i Środowisko 2007–2013*].

W opracowaniu wzięto pod uwagę 10 priorytetów realizowanych w latach 2007–2015 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIS) należącego do krajowych programów operacyjnych Polityki Spójności. Z analizy wyłączono trzy priorytety POIS, bezpośrednio dotyczące ochrony środowiska i uwzględniono w rozdz. 6.

Poniżej pokrótce przedstawiono zakres inwestycji w ramach poszczególnych priorytetów POIS:

Priorytet 1. „Gospodarka wodno-ściekowa”, którego celem głównym było wyposażenie miast powyżej 15 tys. mieszkańców w systemy kanalizacji oraz oczyszczalnie ścieków zgodnie z wymogami dyrektywy Rady 91/271/EWG w sprawie oczyszczania ścieków komunalnych. Inwestycje te dotyczyły także wyeliminowania ze ścieków niektórych substancji niebezpiecznych, bezpośrednio zagrażających życiu i zdrowiu ludzi oraz dotrzymania bezpiecznych wskaźników emisyjnych w odniesieniu do pozostałych substancji zagrażających ekosystemom wodnym. Głównymi beneficjentami w ramach priorytetu były przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego i ich związki oraz podmioty świadczące usługi wodno-ściekowe w ramach realizacji obowiązków własnych gmin.

Priorytet 2. „Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi”, którego głównymi celami były redukcja ilości składowanych odpadów komunalnych i zwiększenie udziału odpadów komunalnych poddawanych odzyskowi i unieszkodliwianiu innymi metodami niż składowanie. Głównymi beneficjentami w ramach priorytetu były jednostki samorządu terytorialnego i ich związki, wojsko, wojewodowie, PGL Lasy Państwowe.

Priorytet 6. „Drogowa i lotnicza sieć TEN-T (Trans-European Transport Networks)”, którego głównymi celami były poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu, nośności i jakości dróg sieci transportowej w ruchu tranzytowym, połączeniach

między dużymi miastami kraju oraz zwiększenie przepustowości portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T Głównymi beneficjentami w ramach priorytetu były podmioty zarządzające drogami krajowymi oraz portami lotniczymi.

Priorytet 7. „Transport przyjazny środowisku”, którego celem głównym było zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w ogólnym przewozie osób i ładunków. Cel ten starano się osiągnąć przez poprawę stanu połączeń kolejowych i standardu obsługi pasażerów, zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich, zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków oraz poprawę warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych. Głównymi beneficjentami w ramach priorytetu były podmioty zarządzające liniami kolejowymi, portami morskimi, centrami logistycznymi, śródlądowymi drogami wodnymi, jednostki samorządu terytorialnego.

Priorytet 8. „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”, którego celami głównymi były poprawa stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, oraz w transporcie lotniczym. Głównymi beneficjentami w ramach priorytetu były podmioty zarządzające drogami krajowymi oraz lotniskami, jednostki samorządu terytorialnego, podmioty związane z obsługą podróżnych i zarządzaniem transportem publicznym.

Priorytet 9. „Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna”, którego celem głównym było zmniejszenie oddziaływania sektora energetyki na środowisko Głównymi beneficjentami w ramach priorytetu były przedsiębiorstwa, jednostki samorządu terytorialnego i jednostki administracji rządowej.

Priorytet 10. „Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii”, którego głównymi celami były rozwój systemów przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego, ropy naftowej, produktów ropopochodnych oraz systemów przesyłowych energii elektrycznej. Głównymi beneficjentami w ramach priorytetu były przedsiębiorstwa obrotu i dystrybucyjnych energii elektrycznej, gazu ziemnego i ropy naftowej.

Priorytet 11. „Kultura i dziedzictwo kulturowe”, którego celem głównym było wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego dla zwiększenia atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej Polski. Głównymi beneficjentami priorytetu były instytucje kultury, szkoły artystyczne, jednostki samorządu terytorialnego, kościoły i związki wyznaniowe, organizacje pozarządowe ze sfery kultury działające w interesie publicznym.

Priorytet 12. „Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia”, którego głównymi celami były obniżenie poziomu śmiertelności w wyniku wypadków i zwiększenie dostępności i jakości specjalistycznych świadczeń zdrowotnych. Głównymi beneficjentami w ramach priorytetu były: zakłady opieki zdrowotnej udzielające świadczeń zdrowotnych w zakresie ratownictwa medycznego oraz publiczne zakłady opieki zdrowotnej o znaczeniu ponadregionalnym.

Priorytet 13. „Infrastruktura szkolnictwa wyższego”, którego celem głównym był rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich. W ramach tego priorytetu dofinansowana została wyłącznie infrastruktura służąca celom dydaktycznym uczelni, kształcąca w szczególności specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii w kluczowych ośrodkach akademickich.

W analizie wzięto też pod uwagę wyniki realizacji Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, skierowanego głównie na wsparcie infrastruktury publicznej w pięciu wschodnich województwach Polski (lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego). Celem programu było przyspieszenie tempa rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. W ramach programu realizowane były projekty dotyczące zwiększenia dostępu do Internetu szerokopasmowego, rozwoju konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy, poprawy dostępności i jakości powiązań komunikacyjnych oraz zwiększenie roli zrównoważonej turystyki w gospodarczym rozwoju makroregionu.

### 3. Oddziaływanie programów UE na poprawę infrastruktury

Aby zbadać oddziaływanie funduszy Unii Europejskiej na poprawę dostępności i jakości infrastruktury publicznej wybrano po jednym wskaźniku reprezentującym stan infrastruktury w zakresie odpowiadającym każdemu z analizowanych priorytetów PO Infrastruktura i Środowisko (tab. 21). Dla każdego ze wskaźników obliczono indeks dynamiki (stan 2007 = 1) ilustrujący zmianę wartości wskaźnika w latach 2007–2015 (2011–2015 dla danych o ścieżkach rowerowych). Indeksy dynamiki wskaźników wyposażenia infrastrukturalnego porównano ze wskaźnikami absorpcji środków w ramach odpowiednich priorytetów POIŚ w przeliczeniu na jednego mieszkańca (średnia liczba ludności w latach 2007–2015). Analizę przeprowadzono w układzie terytorialnym podregionów. Jej wyniki zaprezentowano kartograficznie oraz za pomocą współczynników korelacji między indeksem dynamiki danego wskaźnika poziomu infrastruktury a wskaźnikiem absorpcji funduszy UE w ramach danej osi. W podsumowaniu obliczono wskaźnik sum standaryzowanych Perkala ze wszystkich 10 cech określających poziom rozwoju infrastruktury publicznej w Polsce, uzyskując wskaźnik potrzeb infrastrukturalnych. Następnie skorelowano go ze wskaźnikiem całkowitej absorpcji środków z PO Infrastruktura i Środowisko oraz PO Rozwój Polski Wschodniej.

Spośród dziesięciu analizowanych priorytetów POIŚ, cztery zgromadziły niemal 85% całkowitych funduszy. Były to priorytety dotyczące gospodarki wodno-ściekowej (I), infrastruktury drogowej i lotniczej (VI), transportu przyjaznego środowisku

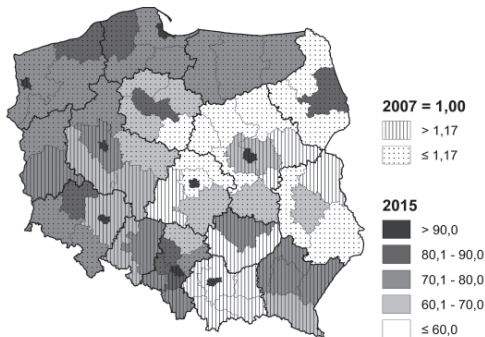
(VIII) i bezpieczeństwa transportu drogowego (VIII). Poniżej przedstawiono przestrzenne zróżnicowanie wskaźników płatności w ramach tych czterech priorytetów oraz ich porównanie z dynamiką odpowiednich wskaźników infrastrukturalnych.

Tabela 21. Priorytety Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 i wybrane wskaźniki poziomu rozwoju infrastruktury publicznej

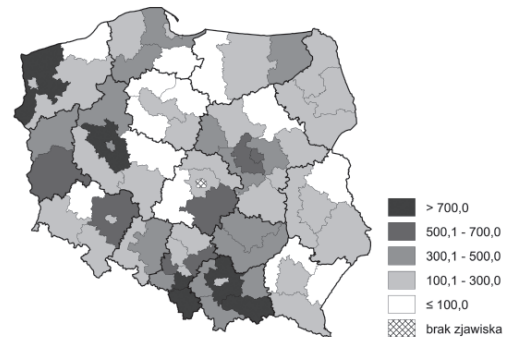
Nr priorytetu	Oś POIS	Udział w strukturze priorytetów (%)	Wskaźnik poziomu rozwoju infrastruktury	Wsp. korelacji
I	Gospodarka wodno-ściekowa	9,6	Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w % ogólnej liczby ludności	-0,02
II	Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi	3,3	Udział odpadów poddanych odzyskowi w ilości odpadów wytworzonych w ciągu roku	-0,08
VI	Drogowa i lotnicza sieć TEN-T	36,3	Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni w km na 10 tys. ludności	-0,03
VII	Transport przyjazny środowisku	27,4	Długość ścieżek rowerowych na 10 tys. ludności	-0,13
VIII	Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe	11,8	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. ludności	0,20
IX	Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna	2,4	Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca	-0,21
X	Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii	2,8	Udział odbiorców energii elektrycznej w ogóle ludności %	0,06
XI	Kultura i dziedzictwo kulturowe	2,0	Zwiedzający muzea i oddziały na 10 tys. mieszkańców	0,12
XII	Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia	1,5	Łóżka w szpitalach ogólnych na 10 tys. ludności	0,18
XIII	Infrastruktura szkolnictwa wyższego.	2,6	Absolwenci szkół wyższych w przeliczeniu na szkołę wyższą	0,16

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SIMIK oraz BDL GUS.

Biorąc pod uwagę wskaźnik udziału ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków w ogóle ludności w podregionach Polski, daje się zauważyć wyraźne dysproporcje między wschodnią i centralną a zachodnią częścią kraju (ryc. 38). W 2015 r. istniały podregiony, w których odsetek ten nie przekraczał 60%. Jednak w badanych latach 2007–2015 zauważono wyższą niż średnia w kraju dynamikę tej cechy przede wszystkim w województwach małopolskim, podkarpackim i świętokrzyskim. Rozkład przestrzenny środków pochodzących z pierwszego priorytetu POiŚ, przeznaczanego na rozwój infrastruktury wodno-ściekowej, był bardzo nieregularny (ryc. 39). Najwyższe płatności w przeliczeniu na mieszkańca zanotowano w podregionach bielskim, tyskim, szczecinecko-pyrzyckim, krakowskim, poznańskim, i nowosądeckim. Współczynnik korelacji obu cech był ujemny, lecz nieistotny statystycznie, zatem nie wykazano związku między zmianą udziału ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków a wartością wydatkowanych środków na rozwój infrastruktury wodno-ściekowej przypadających na jednego mieszkańca.



Rycina 38. Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w % ogólnej liczby ludności

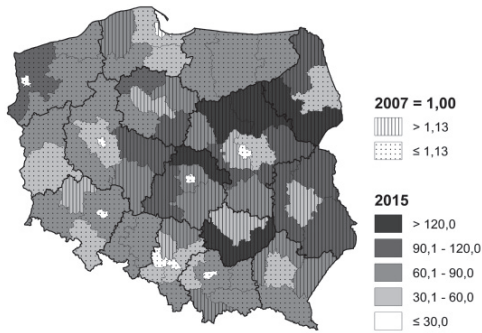


Rycina 39. Priorytet I, Gospodarka wodno-ściekowa, PLN na mieszkańca

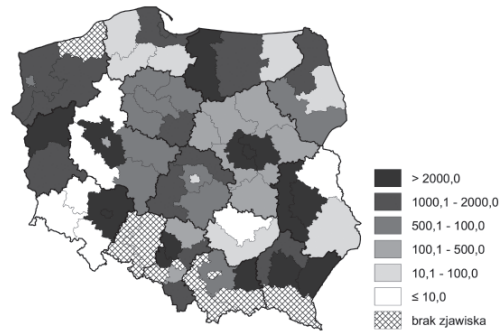
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SIMIK oraz BDL GUS.

Środki wydatkowane w ramach szóstego priorytetu POiŚ stanowiły ponad 37% wszystkich wydatków programu na infrastrukturę publiczną. Fundusze te skierowane były na drogową i lotniczą sieć transportową. Wskaźnikiem poziomu rozwoju infrastruktury dopasowanym do tego priorytetu była gęstość dróg gminnych i powiatowych w km na 10 tys. ludności (ryc. 40 i ryc. 41). We wszystkich podregionach województw łódzkiego, świętokrzyskiego, i lubelskiego zanotowano wyższą niż średnia w kraju dynamikę zjawiska. Inwestycje w ramach priorytetu VI koncentrowały się w regionach miejskich lub tych, gdzie realizowane były duże inwestycje drogowe (np. autostrada A4 w południowo-wschodniej Polsce). Były też obszary, na których nie było żadnych inwestycji w tym zakresie – podregiony województwa

opolskiego, podregion koszaliński i południowe obszary województwa małopolskiego i podkarpackiego. Współczynnik korelacji obu cech był ujemny lecz nieistotny statystycznie, zatem nie wykazano związku między zmianą gęstości dróg publicznych a wartością wydatkowanych środków na rozwój sieci transportowej na jednego mieszkańca.



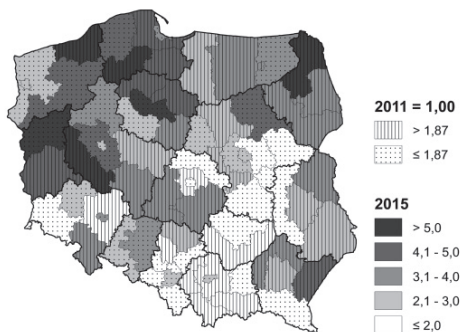
Rycina 40. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 10 tys. ludności



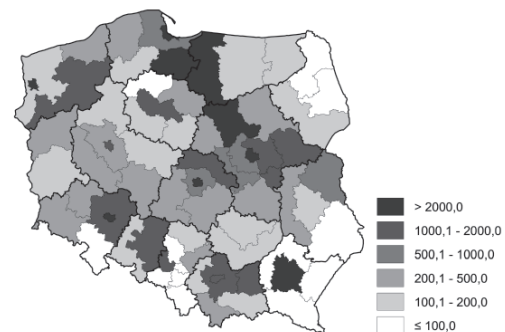
Rycina 41. Priorytet VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, PLN na mieszkańca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SIMIK oraz BDL GUS.

Środki rozdysponowywane w ramach siódmego priorytetu POIŚ dotyczyły transportu przyjaznego środowisku. Za miernik poziomu rozwoju infrastruktury wybrano wskaźnik długości ścieżek rowerowych na 10 tys. ludności. Ze względu na dostęp do danych, przedstawiono dynamikę zjawiska w latach 2011–2015 (ryc. 42, ryc. 43). Najwyższy poziom wskaźnika zanotowano w podregionie chojnickim, następnie ko-



Rycina 42. Długość ścieżek rowerowych w km na 10 tys. ludności



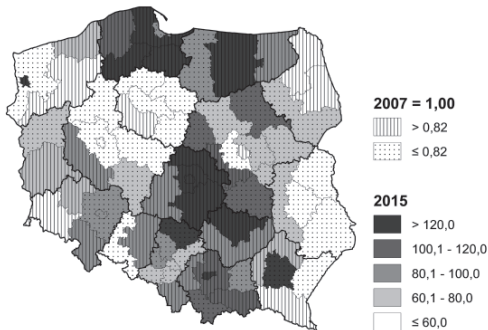
Rycina 43. Priorytet VII Transport przyjazny środowisku, PLN na mieszkańca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SIMIK oraz BDL GUS.

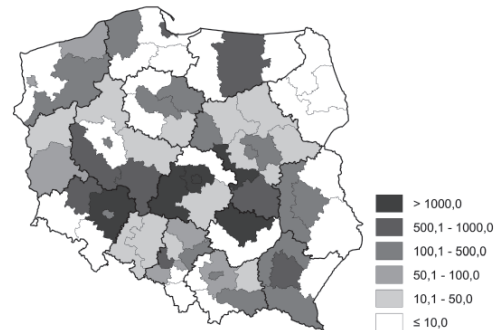


szalińskim i bydgosko-toruńskim. Z drugiej strony w południowych podregionach województw małopolskiego i podkarpackiego wskaźnik nie przekraczał wartości kilometra ścieżki rowerowej przypadającej na 10 tys. ludności. Najwyższą dynamikę wskaźnika zanotowano w podregionie przemyskim, wzrost wskaźnika był jednak dynamiczny w całej wschodniej części kraju. Tymczasem najwięcej środków w przeliczeniu na mieszkańca na transport przyjazny środowisku przeznaczono w podregionach trójmiejskim, ciechanowskim i elbląskim oraz w Warszawie, Łodzi, Szczecinie i Wrocławiu. Współczynnik korelacji obu cech był ujemny i nieistotny statystycznie, zatem nie wykazano związku między zmianą długości ścieżek rowerowych w przeliczeniu na 10 tys. ludności a wartością środków wydatkowanych na transport publiczny.

Środki z priorytetu ósmego POIS przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa transportu drogowego. Za miernik poziomu rozwoju infrastruktury w tym zakresie przyjęto liczbę wypadków drogowych w przeliczeniu na 100 tys. ludności. Najniższe wartości wskaźnika zanotowano w województwach kujawsko-pomorskim i wielkopolskim oraz we wschodnich podregionach województwa podlaskiego i lubelskiego. Tylko w czterech podregionach zanotowano wzrost liczby wypadków w analizowanym okresie, były to podregiony jeleniogórski, olsztyński, starogardzki i chojnicki. Na pozostałym obszarze kraju wartości wskaźnika spadły, w zróżnicowanym tempie (ryc. 44). Najwięcej środków na poprawę bezpieczeństwa na drogach wydatkowano w podregionach sieradzkim, łódzkim, kieleckim i żyrardowskim (ryc. 45). Współczynnik korelacji obu cech był dodatni, lecz nieistotny statystycznie, zatem nie wykazano związku między zmianą liczby wypadków drogowych a wartością środków wydatkowanych na bezpieczeństwo transportu drogowego w przeliczeniu na jednego mieszkańca.



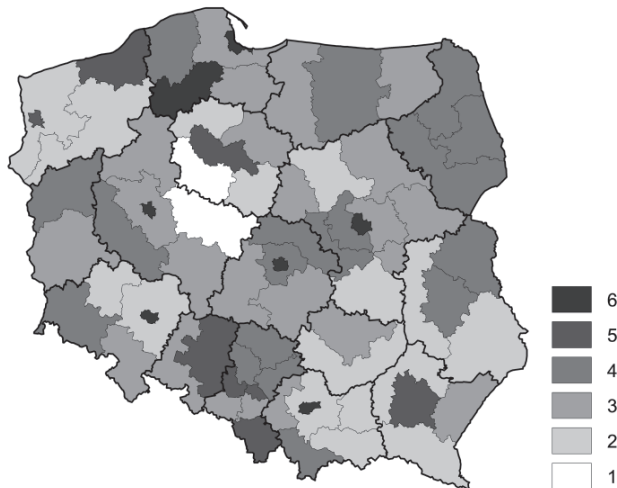
Rycina 44. Liczba wypadków drogowych na 100 tys. ludności



Rycina 45. Priorytet VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe; PLN na mieszkańca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SIMIK oraz BDL GUS.

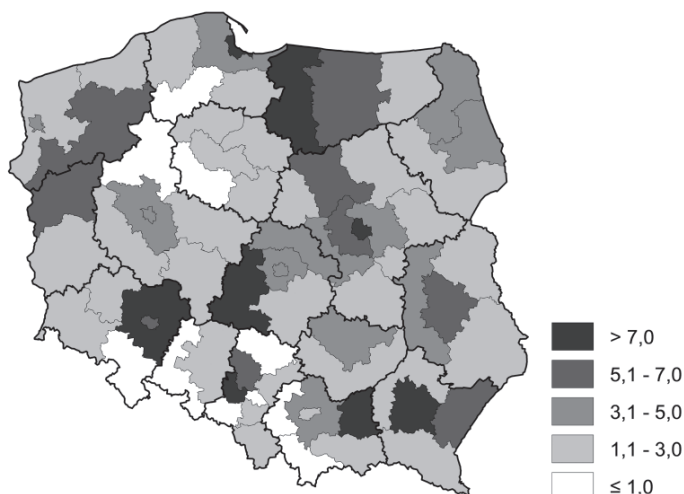
Na podstawie 10 wyodrębnionych cech charakteryzujących poziom dostępności różnych elementów infrastruktury publicznej skonstruowano syntetyczny wskaźnik potrzeb infrastrukturalnych, mierzony jako wartość znormalizowana wybranych cech diagnostycznych (metoda Perkala). Im niższa była wartość wskaźnika, tym potrzeby poprawy jakości i dostępu do infrastruktury były wyższe. Najniższe wartości wskaźnika zanotowano w podregionach inowrocławskim i konińskim, a najwyższe – w dużych miastach i w podregionie chojnickim. Wyraźnie widoczne są dysproporcje w poziomie zaspokojenia potrzeb infrastrukturalnych między obszarami miejskimi a wiejskimi. Na podstawie zaproponowanego wskaźnika nie potwierdzono jednoznacznie dysproporcji w dostępie do infrastruktury publicznej między obszarami Polski Zachodniej i Polski Wschodniej (ryc. 46).



Rycina 46. Syntetyczny wskaźnik potrzeb infrastrukturalnych  
 6 – powyżej 0,50; 5 – od 0,25 do 0,50; 4 – od 0,00 do 0,25; 3 – od –0,25 do 0,00;  
 2 – od –0,50 do –0,25; 1 – poniżej –0,50

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SIMIK oraz BDL GUS.

Na ryc. 47, przedstawiano sumę wszystkich środków na rozwój infrastruktury wydatkowanych w ramach 10 priorytetów PO Infrastruktura i Środowisko i Programu Rozwój Polski Wschodniej w przeliczeniu na 1 mieszkańca. Najwyższe wartości wskaźnika zanotowano w podregionach sieradzki, trójmiejski, rzeszowski, wrocławski, gliwicki, tarnowski i w Warszawie. Najniższe wartości typowe były dla podregionów peryferyjnie zlokalizowanych w południowej i północno-zachodniej części Polski. Nie zauważono w tym zakresie dysproporcji między wschodnią i zachodnią częścią kraju.



Rycina 47. Wskaźnik absorpcji – wartość projektów zrealizowanych w ramach 10 priorytetów POIS i PO Rozwój Polski Wschodniej, tys. PLN/mieszkańca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SIMIK oraz BDL GUS.

Współczynnik korelacji pomiędzy wskaźnikiem potrzeb infrastrukturalnych i wskaźnikiem absorpcji środków z obu programów, z których była finansowana infrastruktura publiczna, wynosił 0,23, jednak nie jest istotny statystycznie. Pozostaje zatem stwierdzić, że środki z największego, liczonego wartością wydatkowanych środków, PO Infrastruktura i Środowisko i PO Rozwój Polski Wschodniej, przeznaczone były na inwestycje infrastrukturalne nie zawsze zlokalizowane na obszarach, na których były najbardziej potrzebne. Jednak dysproporcja w dostępie i jakości infrastruktury między Polską a pozostałymi krajami Unii Europejskiej jest na tyle duża, że nasylenie inwestycjami w regionach w tym zakresie jeszcze długo nie nastąpi. Bardzo ciekawa może się okazać analiza zmian wskaźników dostępu do infrastruktury po zakończeniu obecnej perspektywy finansowej, a zatem po 2023 r., kiedy skończy się realizacja drugiego PO Infrastruktura i Środowisko i kolejnego PO Polska Wschodnia. Jednak aby rzetelnie przeprowadzić tak ukierunkowane badania potrzebne są szczegółowe dane o przestrzennej alokacji zrealizowanych płatności przynajmniej na poziomie powiatów.