

Zrównoważona Mobilność Miejska: Praktyczne wskazówki dla gmin MOF Olsztyna

Część 2: Ramy strategiczne planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Olsztyn, 16 sierpnia 2016 r.



dr Marcin
Wołek

Public
Transport
Consulting



PLAN PREZENTACJI

- Poziom europejski;
- Poziom krajowy.



- Problematyka zrównoważonego rozwoju obecna w dokumentach unijnych od początku lat 90-tych ub. wieku.
- W Zielonej Księdze “Wpływ transportu na środowisko...” Komisja Europejska zwróciła m.in. uwagę na negatywną rolę transportu w postępującej degradacji środowiska na obszarach zurbanizowanych. Już wtedy dostrzeżono potencjał trakcji elektrycznej w miejskich przewozach pasażerskich i towarowych, wskazując na możliwości obniżenia emisji i hałasu oraz uniezależnienia się od dostaw ropy naftowej.
- Polityka transportowa EU względem obszarów zurbanizowanych zmierza do osiągnięcia różnych celów poprzez szerokie instrumentarium regulacyjne.
- Ponadto jej cele są formułowane na różnym poziomie szczegółowości i charakteryzują się długim czasem realizacji (nawet do 2050 r.).
- W latach 2014-2020 europejska polityka spójności zyskała miejski wymiar, którego istotnym elementem jest aktualna polityka transportowa UE.
- W ujęciu przedmiotowym obszary zurbanizowane dość późno stały się podmiotem europejskiej polityki transportowej. Biała Księga z roku 1991 skupiała się przede wszystkim na zagadnieniach reformy systemów transportowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.



- W komunikacie Komisji „A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development”, kongestia transportowa została uznana za jedno z największych zagrożeń dla zrównoważonego rozwoju.
- Biała Księga “European Transport Policy for 2010: Time to Decide” określiła ambitne cele dla europejskiego sektora transportu. Tych, które odnoszą się do mobilności miejskiej, w dużej mierze nie udało się zrealizować, m.in. ograniczenia emisji CO₂ i zmniejszenia roli samochodów osobowych na obszarach zurbanizowanych;
- Dokument „Utrzymać Europę w ruchu...” (2006) stanowił przegląd dotychczasowych efektów europejskiej polityki transportowej i uwzględniał zmiany o charakterze strategicznym, takie jak rozszerzenie Unii Europejskiej, przyspieszenie procesów globalizacyjnych, międzynarodową współpracę w związku ze zmianami klimatycznymi oraz niestabilność cen paliw i energii.

Zielona Księga: Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności (1992)



Biała Księga : Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje (2001)



Utrzymać Europę w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. (2006)



Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście (2007)



Zrównoważona przyszłość dla transportu: W kierunku zintegrowanego... (2009)



Plan działań dla mobilności miejskiej (2009)



Biała Księga: plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011)



Pakiet Mobilności Miejskiej: „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” (2013)

- Przyjęciem w 2007 roku Zielonej Księgi “W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, Komisja Europejska rozpoczęła nową fazę dyskusji, której finalnym etapem było opublikowanie „Planu Działań dla Mobilności Miejskiej” w 2009 roku. W Zielonej Księdze zwrócono uwagę na fakt, że choć mobilność miejska ma charakter lokalny, to skutki braku działań w tym obszarze mogą mieć wymiar europejski;
- Problemy transportowe wskazane w Zielonej Księdze to kongestia transportowa, negatywny wpływ na środowisko - zanieczyszczenie powietrza, wysoka emisja CO₂, hałas, zużycie energii, ograniczenia dostępności, w szczególności dla osób starszych, niepełnosprawnych, rodziców z małymi dziećmi oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego, bezpieczeństwo w pojazdach transportu zbiorowego i na przystankach;

Zielona Księga: Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności (1992)



Biała Księga : Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje (2001)



Utrzymać Europę w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. (2006)



Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście (2007)



Zrównoważona przyszłość dla transportu: W kierunku zintegrowanego... (2009)

Plan działań dla mobilności miejskiej (2009)



Biała Księga: plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011)



Pakiet Mobilności Miejskiej: „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” (2013)

- Plan Działań dla Mobilności Miejskiej zawierał zestaw działań, które bezpośrednio odnosiły się do zagadnień mobilności miejskiej. W dokumencie tym został zaproponowany program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- Przełomem wśród zaproponowanych działań było ukierunkowanie ich na plany zrównoważonej mobilności miejskiej, które powinny uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju;
- Ponadto w komunikacie “Zrównoważona przyszłość dla transportu” (2009) Komisja Europejska dostrzegła potrzebę zdefiniowania ogólnej strategii mobilności, która stanowiłaby ważny element kolejnej Białej Księgi dla transportu. W dokumencie tym zwrócono również uwagę na wzrost emisji gazów cieplarnianych.

BIAŁA KSIĘGA – PLAN UTWORZENIA JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU – DĄŻENIE DO OSIĄGNIĘCIA KONKURENCYJNEGO I ZASOBOOSZCZĘDNEGO SYSTEMU TRANSPORTU (2011)

- Zagadnienia transportu w miastach zostały uwypuklone w Białej Księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...”, w której pojawił się postulat konieczności integrowania m.in. planowania przestrzennego, systemów cen, wydajnych usług transportu publicznego i infrastruktury dla niezmotoryzowanych środków transportu w ramach planów mobilności miejskiej.
- Ograniczenie emisji CO₂ i uniezależnienie sektora transportu od ropy naftowej jako wiodącego celu europejskiej polityki transportowej tylko częściowo odpowiada na najbardziej palący problem jakim jest wysokie natężenie ruchu w miastach i wynikająca z niego kongestia transportowa.
- Z drugiej strony w Białej Księdze stwierdza się m.in., że „nie można jednak ograniczyć mobilności” [s. 6], co stawia pod znakiem zapytania realność jej zapisów odnoszących się do 60-procentowej redukcji gazów cieplarnianych.
- Znaczenie planów zrównoważonej mobilności zostało potwierdzone w Białej Księdze, w której zostały one wpisane w wykazie inicjatyw pt. „Zintegrowana mobilność w miastach”.

BIAŁA KSIĘGA – PLAN UTWORZENIA JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU – DĄŻENIE DO OSIĄGNIĘCIA KONKURENCYJNEGO I ZASOBOOSZCZĘDNEGO SYSTEMU TRANSPORTU (2011)

Cel	Opis celu	Znaczenie dla miasta
(1)	Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO2 logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.	Duże
(7)	[...] Wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym (ERTMS13, ITS14, SSN i LRIT15, RIS16). Wprowadzenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej (Galileo).	średnie
(8)	Do 2020 r. ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego.	duże
(9)	Do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Zgodnie z powyższym UE dąży do zmniejszenia o połowę ofiar wypadków drogowych do 2020 r. Zagwarantowanie, aby UE była światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.	Średnie / duże
(10)	Przejsięcie na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.	duże

Zielona Księga: Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności (1992)



Biała Księga : Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje (2001)



Utrzymać Europę w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. (2006)



Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście (2007)



Zrównoważona przyszłość dla transportu: W kierunku zintegrowanego... (2009)

Plan działań dla mobilności miejskiej (2009)



Biała Księga: plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011)



Pakiet Mobilności Miejskiej: „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” (2013)

Główne priorytety w Pakiecie Mobilności Miejskiej:

- logistyka miejska,
- dostępność obszarów miejskich - m.in. "strefy niskiej emisji", które są coraz częściej wykorzystywane przez miasta jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności,
- inteligentne systemy transportowe - zastosowanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych w transporcie umożliwia bardziej efektywne wykorzystanie posiadanych zasobów infrastrukturalnych i taborowych,
- poprawa bezpieczeństwa.

Jako priorytet horyzontalny, integrujący powyższe zagadnienia, Komisja wskazuje **plany zrównoważonej mobilności miejskiej**. Powinny być one interdyscyplinarne, a więc obejmować zagadnienia transportu, użytkowania gruntów i ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego i społecznego, zdrowia oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

ZAŁĄCZNIK „KONCEPCJA DOTYCZĄCA PLANÓW MOBILNOŚCI W MIASTACH ZGODNEJ Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU” DO KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW PN. „WSPÓLNE DĄŻENIE DO OSIĄGNIĘCIA KONKURENCYJNEJ I ZASOBOOSZCZĘDNEJ MOBILNOŚCI W MIASTACH” (2013)

- Załącznik ten określa ramy merytoryczne i strukturę planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
- W szczególności powinien on obejmować transport publiczny, transport niezmotoryzowany, intermodalność (rozumianą jako ściślejszą integrację różnych rodzajów transportu), bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach), transport drogowy (upływnianie i spowalnianie ruchu wraz z optymalizacją użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej), logistykę miejską, zarządzanie mobilnością (działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności) i inteligentne systemy transportowe.

ZAŁĄCZNIK „KONCEPCJA DOTYCZĄCA PLANÓW MOBILNOŚCI W MIASTACH ZGODNEJ Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU” – CD.

Przyjęcie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej powinno przyczynić się do transformacji systemu transportowego miasta, którego cechami będą m.in.:

- dostępność i spełnianie podstawowych potrzeb wszystkich użytkowników w zakresie mobilności;
- równowaga i wysoki stopień zaspokojenia różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw i sektora przemysłowego;
- wyznaczanie kierunku wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu;
- spełnienie wymogów dotyczących zrównoważonego rozwoju, mających na celu zrównoważenie potrzeb związanych z gospodarką, sprawiedliwością społeczną, ochroną zdrowia i jakością środowiska;
- optymalizacja wydajności i opłacalności;
- lepsze zagospodarowanie przestrzeni miejskiej oraz na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu;
- zwiększanie atrakcyjności środowiska miejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego;
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii;
- lepsze ogólne funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego systemu transportu.

STRATEGIA EUROPA 2020

- Strategia „Europa 2020” jest dziesięcioletnią strategią Unii Europejskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia.
- Jednym z celów dla całej UE do osiągnięcia do 2020 r. są „zmiany klimatu i zrównoważone wykorzystanie energii”.
- Strategia zawiera również siedem tzw. inicjatyw przewodnich, w oparciu o które UE i władze państw członkowskich będą nawzajem uzupełniać swoje działania w kluczowych dla strategii obszarach
- W każdym z tych obszarów wszystkie państwa członkowskie wyznaczyły z kolei własne cele krajowe. Jednym z priorytetów Strategii jest zrównoważony rozwój polegający m.in. na budowaniu bardziej konkurencyjnej gospodarki niskoemisyjnej korzystającej z zasobów w sposób racjonalny i oszczędny, ochronę środowiska naturalnego poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zapobieganie utracie bioróżnorodności, i pomoc społeczeństwu w dokonywaniu świadomych wyborów.

DOKUMENTY SZCZEBŁA KRAJOWEGO

- *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności;*
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju;*
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie;*
- *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025;*
- *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030);*
- *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020;*
- *Umowa Partnerstwa.*

DŁUGOOKRESOWA STRATEGIA ROZWOJU KRAJU, POLSKA 2030. TRZECIA FALA NOWOCZESNOŚCI

- Wyznaczono w niej dziewięć celów strategicznych, których osiągnięcie pozwoli zrealizować sformułowaną w dokumencie wizję rozwoju kraju, ukierunkowaną na stworzenie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki do 2030 roku.
- W grupie celów strategicznych znajdują się także odniesienia do problematyki rozwoju systemu transportowego (Cel 9 – „Zwiększenie dostępności terytorialnej poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego”).
- W ramach omawianego celu strategicznego wyznaczono m.in. kierunek interwencji w postaci „udrożnienia obszarów miejskich i metropolitalnych”, który uwzględnia problematykę zrównoważonej mobilności miejskiej i obejmuje następujące rodzaje działań:
 - **modyfikację układu drogowego miast**, w szczególności: budowa obwodnic dużych ośrodków miejskich, ukierunkowanie zmian na kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym działania na rzecz uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i mała miejscowości;
 - **wykorzystanie innowacyjnych metod zarządzania ruchem i sterowania ruchem w miastach**;
 - **uwzględnienie w dokumentach planistycznych obszarów zarezerwowanych dla rozwoju systemu transportowego**;
 - **poprawę płynności ruchu drogowego** poprzez wspieranie rozwoju alternatywnych dla transportu samochodowego form przemieszczania, szczególnie poprzez rozwój transportu zbiorowego, integracje systemów taryfowych oraz podnoszenie jakości oferty transportu publicznego.
 - Powyższe działania winny być skoordynowane, w szczególności z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych.

KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU

- Zapisy KPZK 2030 precyzują działania równoważenia mobilności miejskiej poprzez działania z zakresu polityki przestrzennej. W odniesieniu do obszarów metropolitalnych główne są nimi:
 - tworzenie multimodalnych systemów transportowych;
 - wdrażanie systemów zarządzania ruchem;
 - zintegrowane planowanie przestrzenne obszarów funkcjonalnych miast.
- W koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju wskazano na konieczność wdrażania zintegrowanych rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą (łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów).
- W części pt. „Zrównoważona mobilność” duże znaczenie położono m.in. na partycypację społeczną.

KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2010-2020: REGIONY, MIASTA, OBSZARY WIEJSKIE (KSRR)

KSRR w swoich zamierzeniach strategicznych dąży to tego, aby w 2020 roku polskie regiony były konkurencyjne i innowacyjne, spójne, efektywne i bezpieczne w wymiarze ekologicznym. W kontekście miast nacisk położono m.in. na restrukturyzację obszarów miejskich, rozwój i uzupełnianie funkcji metropolitalnych i wspomaganie procesów urbanizacyjnych.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 stanowi kontynuację programu Gambit 2005. Zagadnienia bezpośrednio powiązane ze zrównoważoną mobilnością miejską sprowadzają się do kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, ochrony uczestników ruchu drogowego oraz rozwoju systemów zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

POLITYKA TRANSPORTOWA PAŃSTWA NA LATA 2006 – 2025

- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 za podstawowy cel uznaje znaczącą poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.
- Równoważenie mobilności na obszarach miejskich wskazano jako istotny element polityki transportowej Państwa.
- Za podstawę procesu równoważenia mobilności uznaje się wzrost konkurencyjności i jakości transportu zbiorowego, ze specjalnym uwzględnieniem transportu kolejowego w układach regionalnych i metropolitalnych.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030)

- Głównym celem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030) jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz efektywności sektora transportowego. W związku z tym główne cele koncentrują się na:
 - integracji systemu transportowego;
 - usprawnieniu funkcjonowania rynków i podniesienia efektywności systemów przewozowych.
- W zakresie równoważenia mobilności miejskiej w dokumencie wskazano następujące działania:
 - rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez tworzenie multimodalnych węzłów przesiadkowych, transportu kołowego i kolejowego, w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym;
 - upowszechnianie nowych form mobilności poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu do samochodów, promowanie wspólnego podróżowania oraz ruchu rowerowego i pieszego, propagowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport indywidualny.

UMOWA PARTNERSTWA

- Umowa Partnerstwa jest dokumentem określającym kierunki interwencji Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybołówstwa w latach 2014-2020. Jednym z instrumentów realizacji Umowy Partnerstwa są Regionalne Programy Operacyjne.
- Umowa Partnerstwa w części diagnostycznej wskazuje, że „problemy w obszarze transportu miejskiego wynikają w znacznej mierze z **braku spójnej strategii wykorzystania potencjału rozwoju sieci komunikacji miejskiej i rozproszenia kompetencji w zakresie realizacji inwestycji i organizacji ruchu poszczególnych rodzajów transportu, utrudniającego spójne i efektywne zarządzanie systemem komunikacji miejskiej**”.
- „Problemy potęgują również duże różnice w sytuacji poszczególnych miast, związane z brakiem zintegrowanej przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu w miastach, z niskim wykorzystaniem technologii informatycznych w komunikacji oraz zbyt słabo rozwiniętą infrastrukturę miejską przyjazną użytkownikom niezmotoryzowanym, czego konsekwencją jest rosnące zatłoczenie ulic ruchem indywidualnym wpływające na obniżenie prędkości przejazdów. Prowadzi to do powiększania się kosztów transportu towarów i osób, postępującej degradacji infrastruktury drogowej i negatywnie wpływa na stan środowiska poprzez emisję zanieczyszczeń do atmosfery i do gleby, zdrowie mieszkańców oraz komfort życia w miastach”.

UMOWA PARTNERSTWA – C.D.

- W jednym z priorytetów interwencji Umowa Partnerstwa wskazuje na rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej.
- W związku z powyższym, możliwość współfinansowania inwestycji ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych została powiązana z przygotowaniem przez samorządy dokumentów, zawierających odniesienia do kwestii równoważenia systemów transportu w miastach.
- Powinny one w bardziej kompleksowy sposób uwzględniać zagadnienia zbiorowego transportu pasażerskiego, transportu niezmotoryzowanego, intermodalności, transportu drogowego, zarządzania mobilnością, wykorzystania inteligentnych systemów transportowych, logistyki miejskiej, bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach, wdrażania nowych wzorców użytkowania, promocji ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

UMOWA PARTNERSTWA – C.D.

- Nadrzędnym celem projektów jest poprawa poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w miastach poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych i efektywnych form transportu publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego.
- Modernizacja i rozbudowa systemu transportu publicznego nie jest celem samym w sobie, ale powinna być osadzona w kontekście zmian w mobilności miejskiej, ograniczenia emisji związanych z transportem, minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania na środowisko, zwiększenia efektywności energetycznej transportu jako całości.
- Oznacza to, że projekty finansowane w ramach PI 4e związane z transportem miejskim powinny spełniać:
 - Kryterium 1: szersze wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego;
 - Kryterium 2: zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych;
 - Kryterium 3: lepsza integracja gałęzi transportu;
 - Kryterium 4: niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie;
 - Kryterium 5: poprawa bezpieczeństwa drogowego.
 - Działania powinny być zintegrowane i kompleksowe.

UMOWA PARTNERSTWA – C.D.

- Infrastruktura drogowa nie może stanowić samodzielnego projektu w ramach PI 4e;
- Powinna ona stanowić część kompleksowego projektu, bezpośrednio związanego z transportem publicznym:
 - elementy drogowe przeznaczone wyłącznie dla transportu publicznego lub nadające mu priorytet (np. buspasy);
 - przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia / nadania priorytetu transportowi publicznemu (np. pasy skrętu, śluzy);
 - infrastruktura drogowa nie nadająca priorytetu transportowi publicznemu z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu, ale poprawiająca jakość funkcjonowania systemu miejskiego transportu publicznego (np. odcinek drogi do centrum przesiadkowego, pętli autobusowej/tramwajowej, stacji kolejowej, itp.). **Takie inwestycje nie mogą stanowić oddzielnych projektów.** Ponadto wydatki dotyczące inwestycji drogowych mogą zostać zaliczone do kategorii 043(Infrastruktura i promocja czystego transportu miejskiego), ale zostaną wliczone w limit mniejszości wydatków, co oznacza, że zostaną uznane za inwestycje w drogi lokalne.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Marcin Gromadzki Public Transport Consulting

al. Jana Pawła II 11/11

84-240 Reda, woj. pomorskie

tel. 58 740 54 44, 601 61 75 18, fax 58 740 54 44

ptc@ptc-gromadzki.pl, gromadzki.pl



MIEJSKI
OBSZAR
FUNKCJONALNY
OLSZTYNA



Unia Europejska
Fundusz Spójności

