

Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e)

Postanowienia Umowy Partnerstwa

Dokument wykonawczy

Wprowadzenie

Szereg postanowień Umowy Partnerstwa dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej, a zwłaszcza drogowych elementów projektów, wymaga przyjęcia właściwego podejścia do działań planowanych do sfinansowania w ramach PI 4e w krajowych jak też w regionalnych programach operacyjnych.

Niniejszy dokument kierowany jest do instytucji zarządzających/pośredniczących/wdrażających i służy jako zestaw ujednoczonych zasad, którymi powinni kierować się beneficjenci w procesie wyboru, ustalania celów i zakresu projektów wchodzących w zakres priorytetu inwestycyjnego dotyczącego "zrównoważonej mobilności miejskiej" we wszystkich programach operacyjnych realizujących ten priorytet.

Dokument wyznacza warunki, na jakich drogowe elementy wchodzące w zakres zintegrowanych projektów mogą być traktowane jako infrastruktura transport publicznego w ramach PI 4e, a przez to nie zaliczać się do wydatków objętych limitem mniejszości wydatków. Dokument wyróżnia również elementy projektów, których taki warunek będzie dotyczyć.

Cele planowanych projektów

Nadrzędnym celem projektów będzie zawsze poprawa poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w miastach poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transport publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego. Wszystkie projekty związane z mobilnością miejską będą musiały uwzględniać szersze podejście, wpisując się w odnoszące się do zagadnień niskoemisyjności właściwe dokumenty strategiczne, przede wszystkim plany gospodarki niskoemisyjnej lub inne strategie. Modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie będzie celem samym w sobie, ale musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej prowadzących do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców miast oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego.

Dlatego też projekty planowane do sfinansowania w ramach PI 4e związane z transportem miejskim powinny przede wszystkim realizować następujące cele:

- kryterium celowościowe 1: szersze wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego,
- kryterium celowościowe 2: zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych,
- kryterium celowościowe 3: lepsza integracja gałęzi transportu,
- kryterium celowościowe 4: niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie,
- kryterium celowościowe 5: poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W efekcie, projekty muszą być zintegrowane i kompleksowe.

Warunki bezwzględnie obowiązujące

Kwalifikowane w ramach PI 4e mogą być wyłącznie projekty związane z transportem miejskim, które:

- realizują rozwój transportu publicznego w sposób kompleksowy, obejmując w odpowiednim układzie właściwe elementy dotyczące: taboru, infrastruktury, Inteligentnych Systemów Transportowych, o ile jest to uzasadnione,
- spełniają wszystkie wyżej określone kryteria celowościowe od 1 do 5, a zwłaszcza czynią transport publiczny bardziej atrakcyjnym dla użytkowników i jednocześnie transport indywidualny zmotoryzowany mniej atrakcyjnym, przez nadanie transportowi publicznemu priorytetu w ruchu w głównych relacjach miejskich i na głównych skrzyżowaniach.

Przykłady projektów dotyczących transportu publicznego w ramach PI 4e

Zintegrowane i kompleksowe projekty w ramach PI 4e mogą obejmować następujące elementy:

1. tabor niskoemisyjny – rodzaj taboru powinien wynikać z wielokryterialnej analizy przechodzenia na czystszy tabor, ilość jednostek taboru powinna wynikać z analizy zrównoważonej mobilności miejskiej (wchodzącej w skład Strategii ZIT, PGN lub równoważnego dokumentu);
2. infrastruktura szynowego transportu publicznego (tramwaj, metro) oraz infrastruktura niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, w tym elementy drogowe niezbędne do poprawy operacyjności tych gałęzi transportu;
3. Inteligentne Systemy Transportowe – powinny zapewniać lepszą dostępność transportu publicznego w zakresach takich jak planowanie podróży, informacja przejazdowa, zarządzanie ruchem, zarządzanie popytem, zintegrowany bilet, zintegrowane systemy bazodanowe, itp.,
4. infrastruktura drogowego transportu publicznego (autobus, trolejbus, P&R):
 - a) elementy drogowe przeznaczone wyłącznie dla transportu publicznego lub nadające priorytet transportowi publicznemu, np.: buspasy, obiekty przeznaczone dla transportu autobusowego (tunele, wiadukty),
 - b) przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia oraz/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu, np.: pasy skrętu dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, itp.,
 - c) infrastruktura drogowa przy pętlach autobusowych/tramwajowych, stacjach kolejowych lub parkingach P&R – krótkie odcinki dróg łączące takie terminale bezpośrednio z siecią dróg miejskich.

Inwestycje w inne elementy drogowe (np. jezdnia, nawierzchnia, obiekty inżynierskie, odwodnienie, bariery dźwiękochłonne, itp.) mogą być współfinansowane wyłącznie w zakresie niezbędnym dla właściwego wykonywania robot drogowych dotyczących infrastruktury transportu publicznego i uzasadnionych z punktu widzenia technologicznego. W szczególności, bez wykonania takich robot drogowych nie jest możliwe wykonanie większości inwestycji transportu publicznego (np. buspasa, parkingu P&R) zgodnie z zasadami sztuki budowlanej oraz/lub inżynierskiej i jej odbiór przez odpowiedni urząd wydający zgodę na użytkowanie. Innymi słowy, jeżeli zakres projektu nie jest uzasadniony jako całość niezbędna do wydania decyzji administracyjnej, część wykraczająca poza niezbędny zakres nie będzie się kwalifikować do objęcia finansowaniem w ramach niniejszego punktu 4. Przykładowo, jeżeli przebudowywany jest zewnętrzny pas ruchu ze względu na wprowadzenie buspasa, leżące obok chodniki lub system odwodnienia powinny być przebudowane w zakresie niezbędnym do właściwej przebudowy drogi (np. krawężniki, studzienki) – nie jest natomiast możliwa przebudowa na całej szerokości drogi, gdyż nie jest to wymagane z uwagi na zasady sztuki budowlanej.

5. infrastruktura drogowa (wyłącznie jako element zintegrowanego projektu) niezbędna dla zmiany organizacji systemu transportu publicznego, wymagana dla uzyskania planowanego

efektu (np. ograniczenie emisji zanieczyszczeń, zatłoczenia w mieście) o ile nie ma innego sposobu osiągnięcia tych efektów. Ponieważ cechą charakterystyczną inwestycji drogowych jest generowanie nowego zmotoryzowanego ruchu indywidualnego, co może prowadzić do zwiększenia emisji, a przez to przeciwdziałać osiągnięciu zakładanych celów projektu, takie inwestycje drogowe mogą zostać zaakceptowane tylko pod warunkiem osiągnięcia pozytywnego efektu w zakresie systemu transportu publicznego na poziomie zintegrowanego projektu – zagadnienie to powinno być przedmiotem szczególnej uwagi. Przykładowe elementy zintegrowanego projektu:

- budowa obwodnicy wewnętrznej¹,
- budowa odcinków dróg, które przyczyniają się rozwojowi/odtworzenia sieci transportu publicznego, na których wprowadzenie preferencji/priorytetu dla transportu publicznego nie byłoby niewłaściwe i ekonomicznie uzasadnione.

Przypadek a „preferowany” – kompleksowy projekt obejmujący elementy od 1-4 (zgodnie z opisem powyżej)

O ile wszystkie powyższe kryteria celowościowe są spełnione na poziomie kompleksowego projektu (projekt przyczynia się do szerszego wykorzystania bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego, zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych, lepszej integracji gałęzi transportu, niższej emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższego zatłoczenia, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego), każdy element drogowy realizowany w ramach PI 4e może zostać zakwalifikowany do kategorii *043 Infrastruktura i promocja czystego transportu miejskiego (w tym wyposażenie i tabor)*. Wydatki dotyczące inwestycji zaklasyfikowanych do kategorii 043 są wyłączone z warunku dotyczącego mniejszości wydatków. Innymi słowy, inwestycje w tym zakresie są traktowane jako inwestycje bezpośrednio w transport publiczny, nie są one natomiast traktowane jako inwestycje w drogi lokalne.

Przypadek b „uzasadniony” - kompleksowy projekt obejmujący elementy od 1-5 (zgodnie z opisem powyżej)

O ile wszystkie powyższe kryteria celowościowe są spełnione na poziomie kompleksowego projektu (projekt przyczynia się do szerszego wykorzystania bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego, zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych, lepszej integracji gałęzi transportu, niższej emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższego zatłoczenia, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego), jeżeli zintegrowany projekt obejmuje inwestycje w infrastrukturę drogową niezbędną do rozwoju/odtworzenia systemu transportu publicznego, które przyczyniają się do osiągnięcia planowanych efektów (ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz/lub zatłoczenia w miastach), nie nadając priorytetu w ruchu transportowi publicznemu, wtedy wydatki związane z inwestycjami drogowymi mogą zostać zaklasyfikowane do kategorii 043 oraz podlegać będą warunkowi mniejszości wydatków. Innymi słowy, inwestycje w tym zakresie uznawane są jako inwestycje w drogi lokalne.

W innych przypadkach (inwestycje drogowe nie mające na celu rozwoju/odtworzenia systemu transportu publicznego i nie przyczyniające się do ograniczenia emisji oraz/lub zatłoczenia w miastach) inwestycje drogowe mogą być realizowane wyłącznie w ramach CT 7.

¹ Zgodnie z zapisami proponowanej Fiszki tematycznej dla desk oficerów – PI4e.