



Transport regionalny w perspektywie 2021-2027

Priorytety inwestycyjne polityki spójności

KOMISJA EUROPEJSKA
Dyrekcja Generalna
ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej
Wydział F.3 - Polska

Założenia polityki UE:

Europejski Zielony Ład – 2019 / Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności – 2020:

- **Ograniczenie emisji** w sektorze transportu o **90% do 2050 r.**
- **Tańsze, bardziej dostępne, zdrowsze i czystsze** rozwiązania transportowe dla pasażerów.
- Silniejsze wsparcie dla **transportu intermodalnego**.
- Znacznie zwiększona rola **kolei i śródlądowych dróg wodnych** w lądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy.
- Dzięki **digitalizacji** - inteligentne systemy zarządzania ruchem oraz zautomatyzowana i oparta na sieci multimodalna mobilność.
- 1 mln publicznych **stacji ładowania i tankowania** do 2025 r. do obsługi 13 mln bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów.
- Drastyczne zmniejszenie **poziomu zanieczyszczeń** generowanych przez transport, szczególnie w miastach.

Trzeci Pakiet Mobilności („*Europe on the Move*”) – 2018:

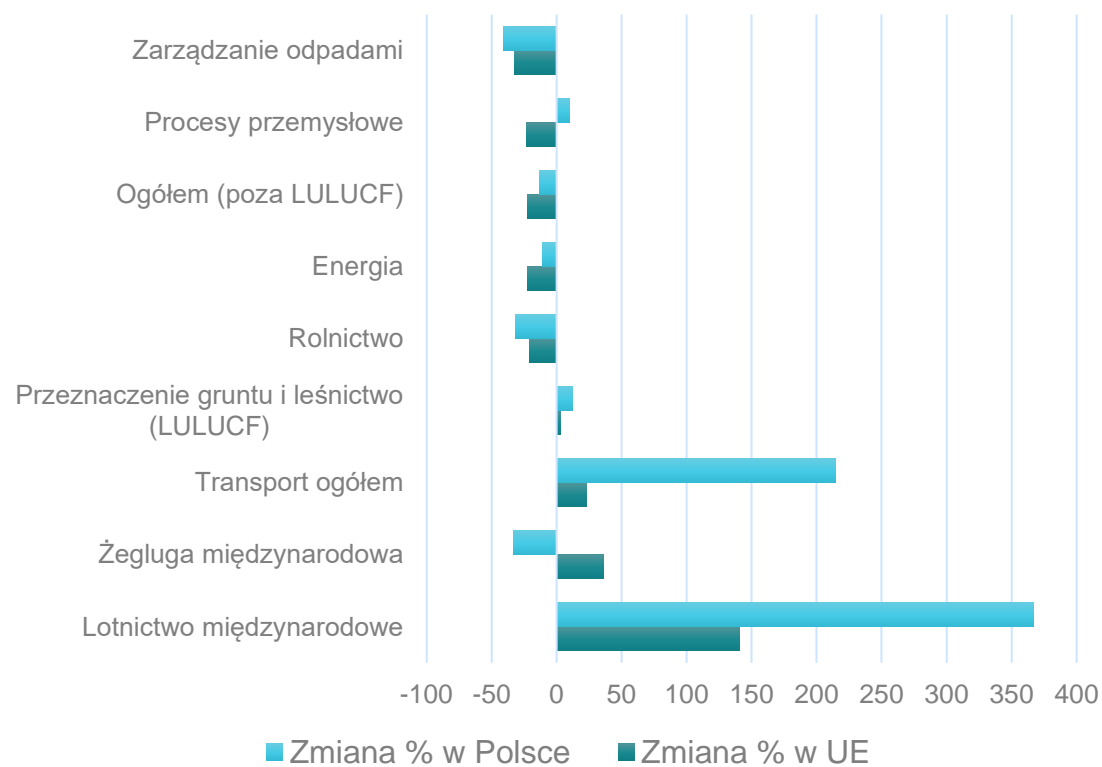
- Niemal zerowa liczba ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym do 2050 r. („**wizja zero**”).
- W latach 2020–2030 **zmniejszenie o 50%** liczby śmiertelnych wypadków oraz poważnych urazów na drogach.

Wytyczne inwestycyjne polityki spójności (Załącznik D, Sprawozdanie Krajowe dla Polski - 2019):

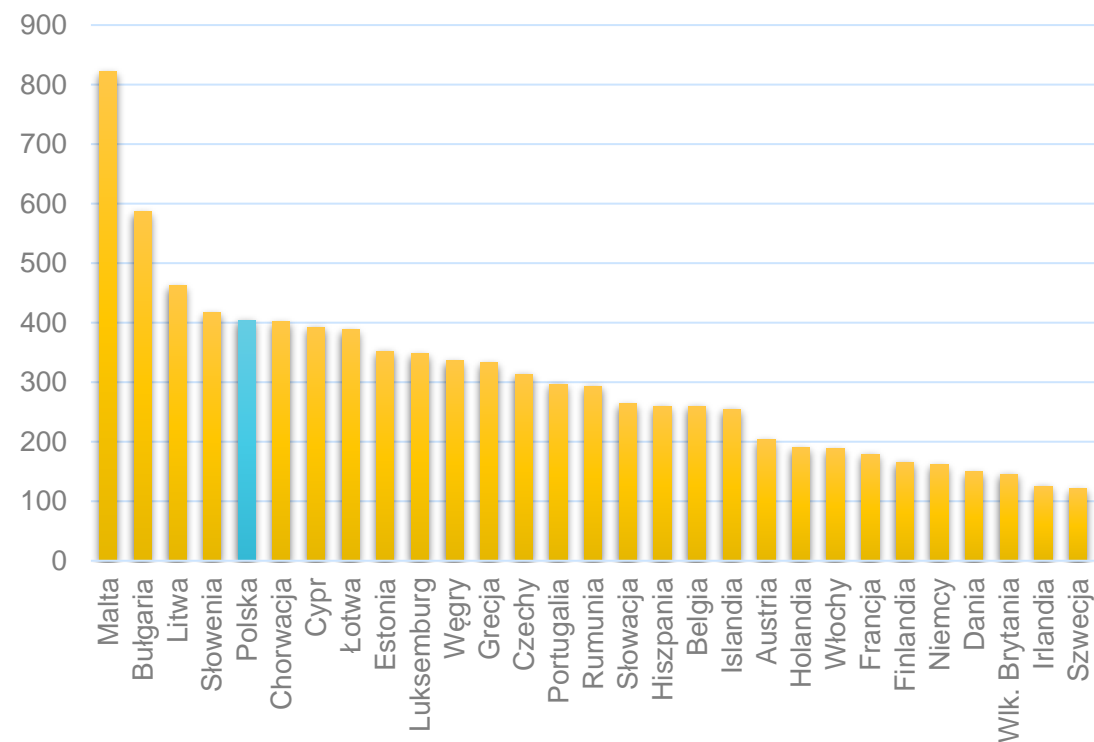
- Usunięcie luk w kolejowej sieci **TEN-T** oraz przejście do **transportu zrównoważonego** (w tym kolei).
- Poprawa **transportu publicznego na obszarach peryferyjnych**, wiejskich i transgranicznych.
- Wspieranie multimodalnej **zrównoważonej mobilności miejskiej** zgodnie z SUMP.
- Dalsze ograniczenie **wpływu transportu na środowisko** i poprawy jego **bezpieczeństwa**.

Emisje gazów cieplarnianych

Zmiana emisji gazów cieplarnianych pomiędzy 1990 r. i 2018 r. (%)



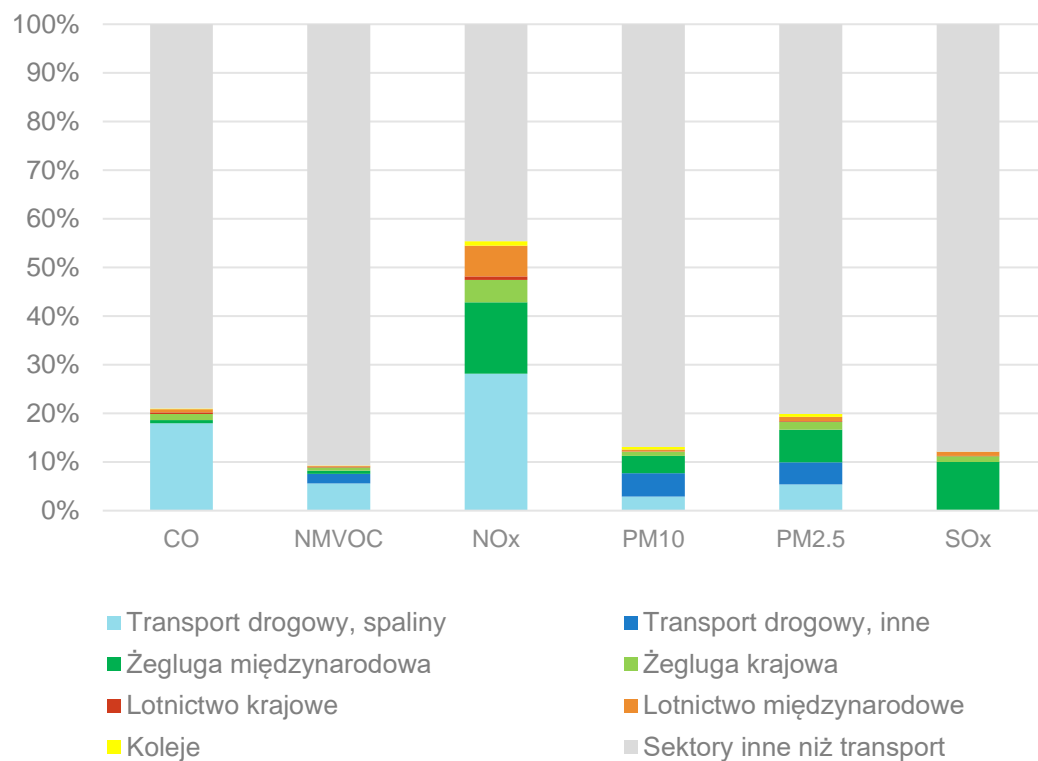
Emisje gazów cieplarnianych w 2018 r. na 1 milion € PKB - Mg (ton)



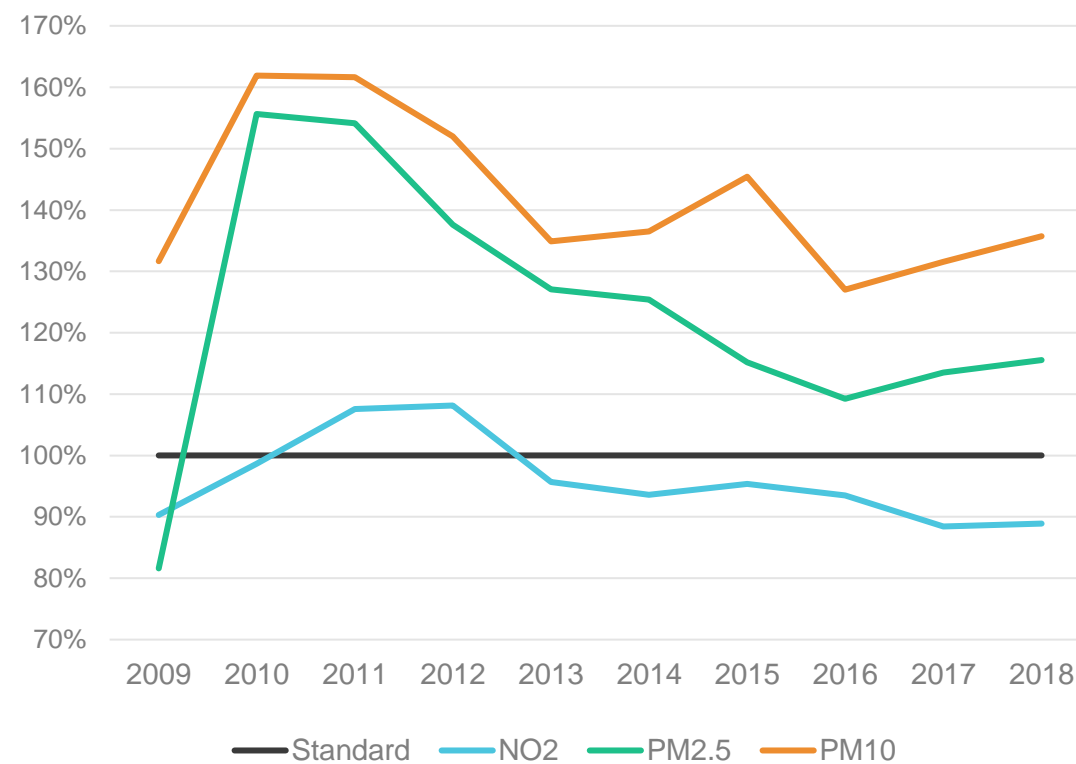
Źródło: Europejska Agencja Środowiska

Jakość powietrza w miastach

Wpływ transportu na zanieczyszczenie powietrza w UE



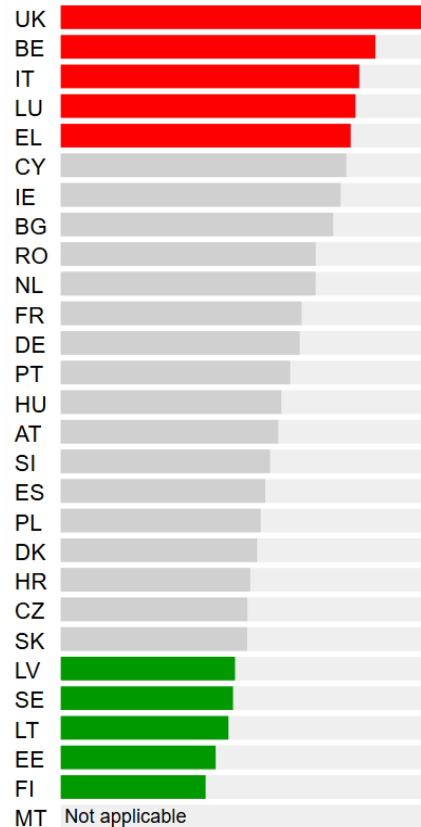
Zanieczyszczenie powietrza z transportu w Polsce



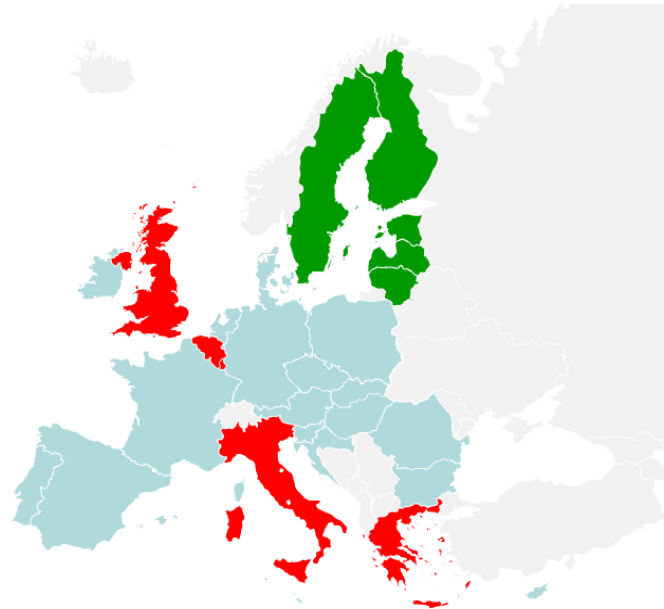
Źródło: Europejska Agencja Środowiska

Zatory drogowe

Średnie opóźnienie w podróży samochodem 2 x 30 km w godzinach szczytu w 2017 (kraje) i 2019 (miasta)



Źródło: JRC & TomTom

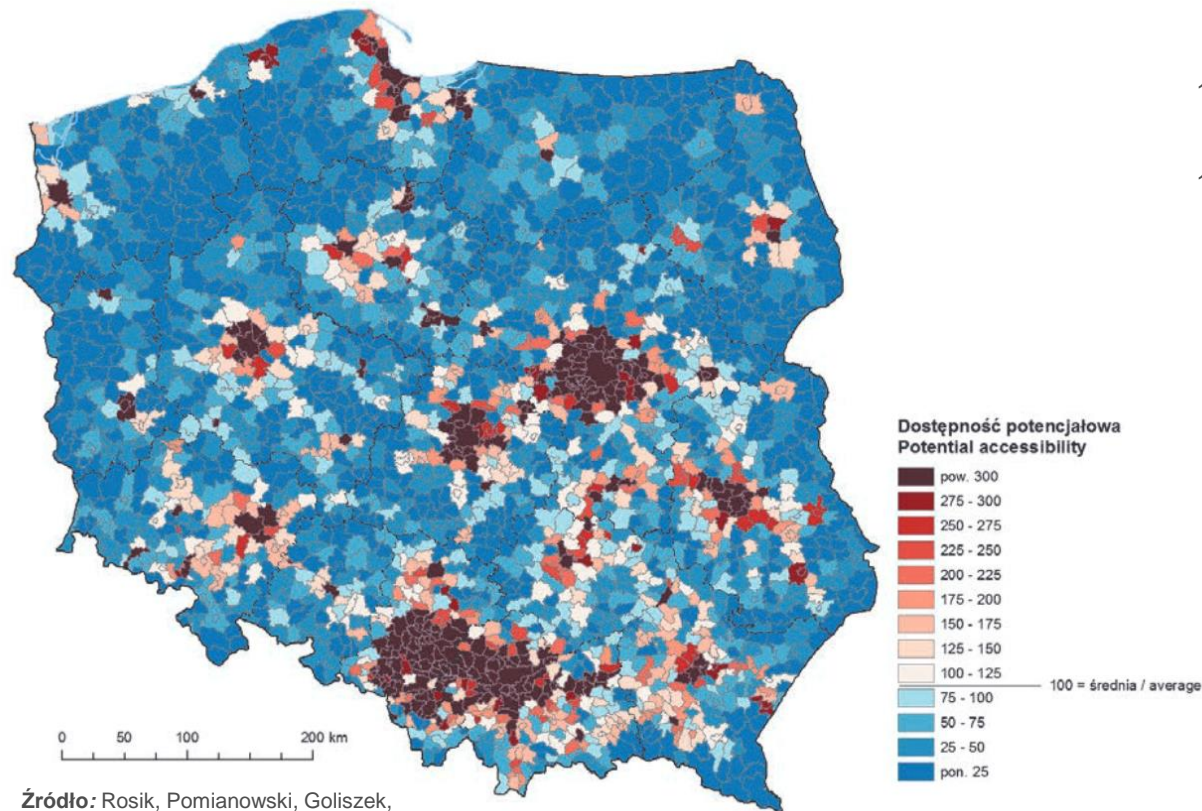


1	Moskwa (obwód)	Rosja	59%	▲
2	Stambuł	Turcja	55%	▲
3	Kijów	Ukraina	53%	▲
4	Bukareszt	Rumunia	52%	▲
5	Sankt Petersburg	Rosja	49%	▲
6	Dublin	Irlandia	48%	▲
7	Odessa	Ukraina	47%	▶
8	Łódź	Polska	47%	▲
9	Kraków	Polska	45%	▲
10	Nowosybirsk	Rosja	45%	▲
11	Samara	Rosja	44%	▶
12	Poznań	Polska	44%	▲
13	Charków	Ukraina	43%	▶
14	Ateny	Grecja	43%	▲
15	Edynburg	Wlk. Brytania	41%	▲
16	Jekaterynburg	Rosja	41%	▲
17	Warszawa	Polska	40%	▲
18	Wrocław	Polska	39%	▲
19	Paryż	Francja	39%	▲
20	Rzym	Włochy	38%	▼

Źródło: TomTom

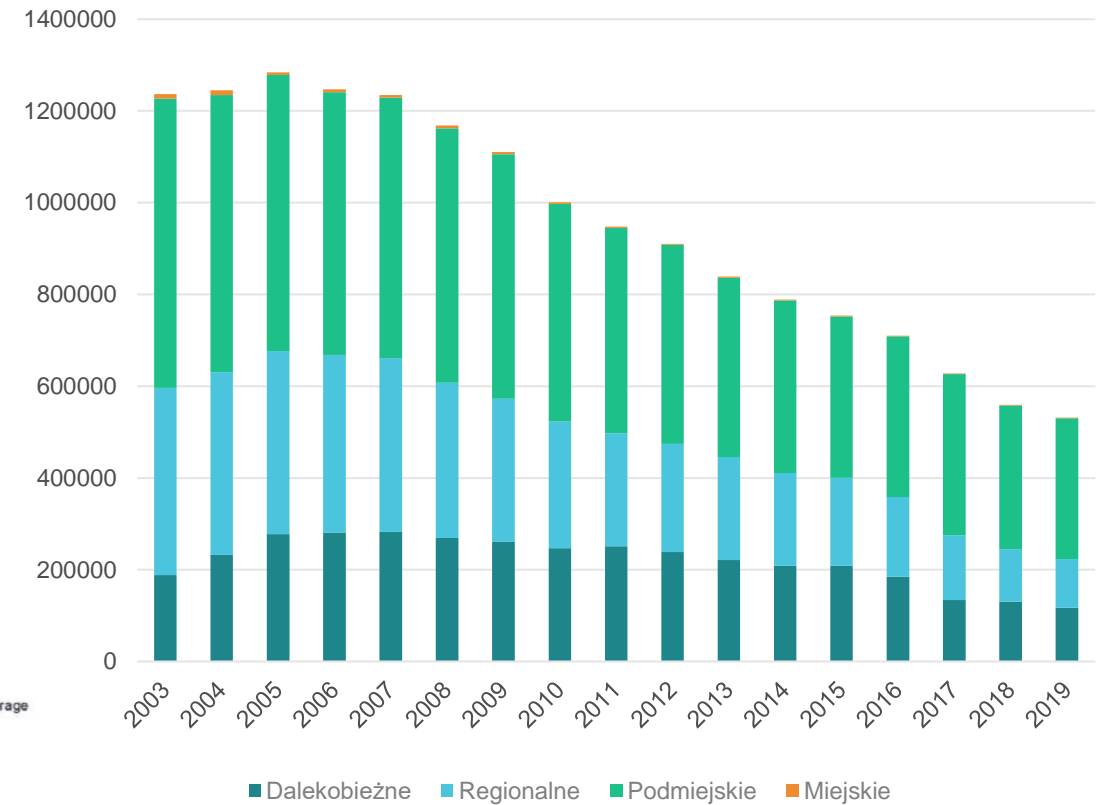
Dostępność transportowa

Dostępność autobusowo-kolejowa (wariant autobus + kolej)
– podróże krótkie



Źródło: Rosik, Pomianowski, Goliszek, Sępniak, Kowalczyk, Guzik, Kołoś, Komornicki
Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce, (Multimodacc), 2017

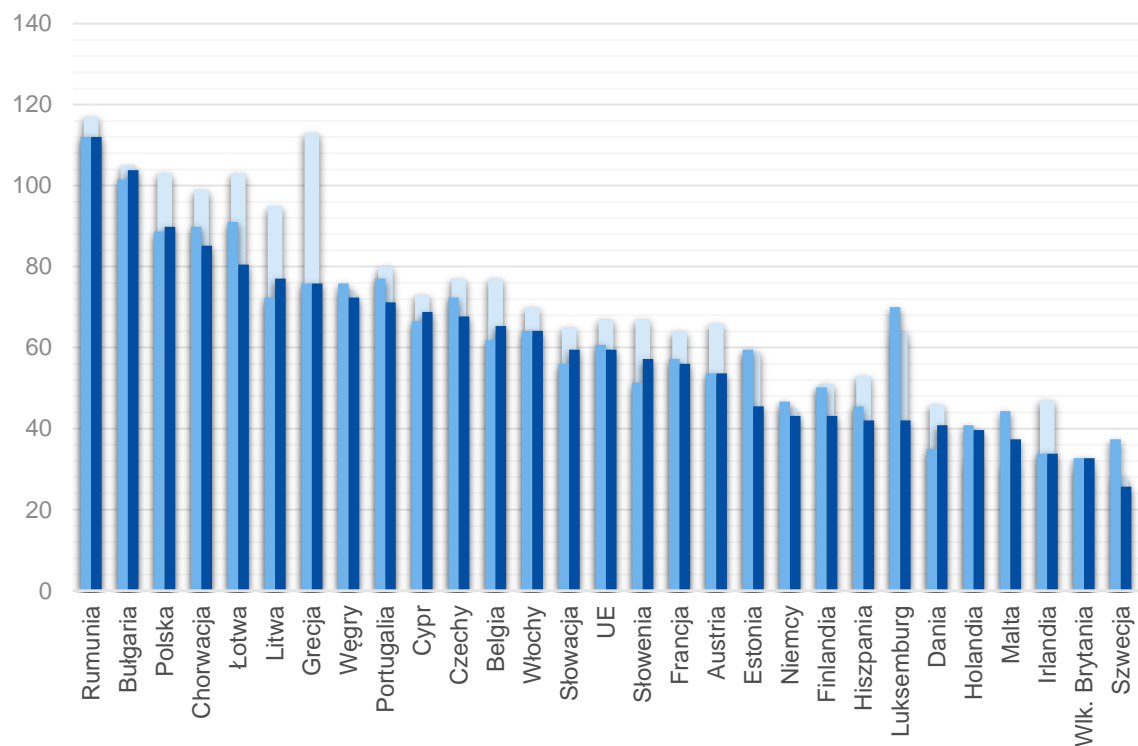
Linie regularnej komunikacji autobusowej (km)



Źródło: GUS

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

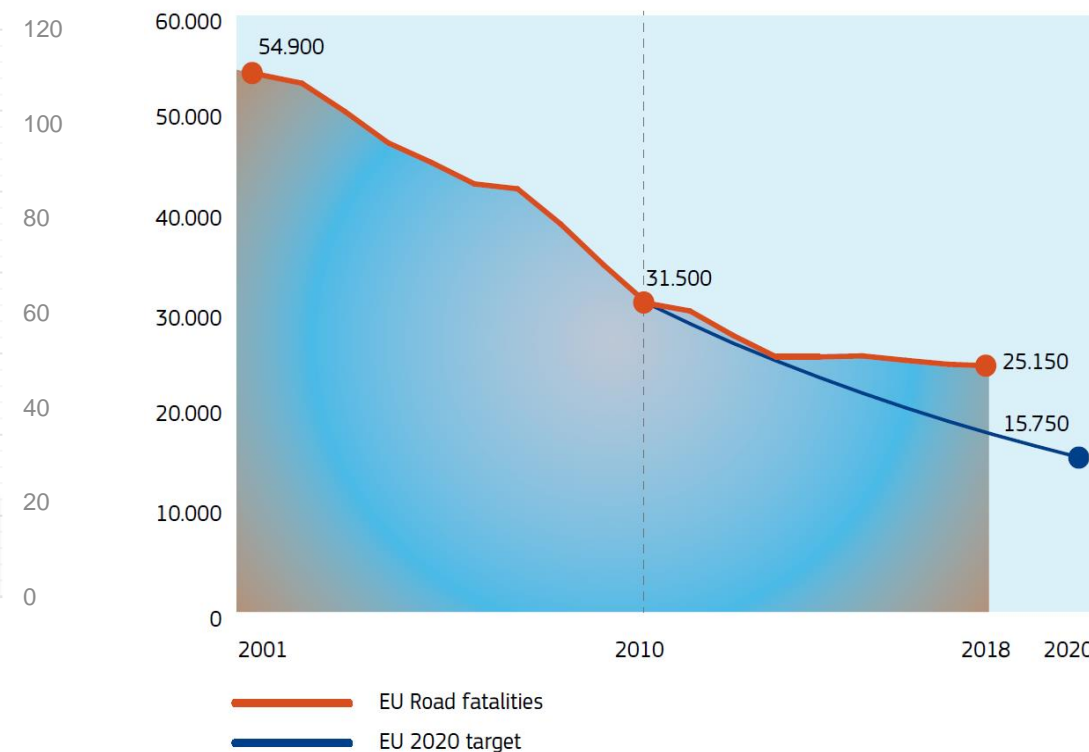
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych na 1 mln mieszkańców



■ 2010 ■ 2018 ■ 2019

Źródło: Komisja Europejska

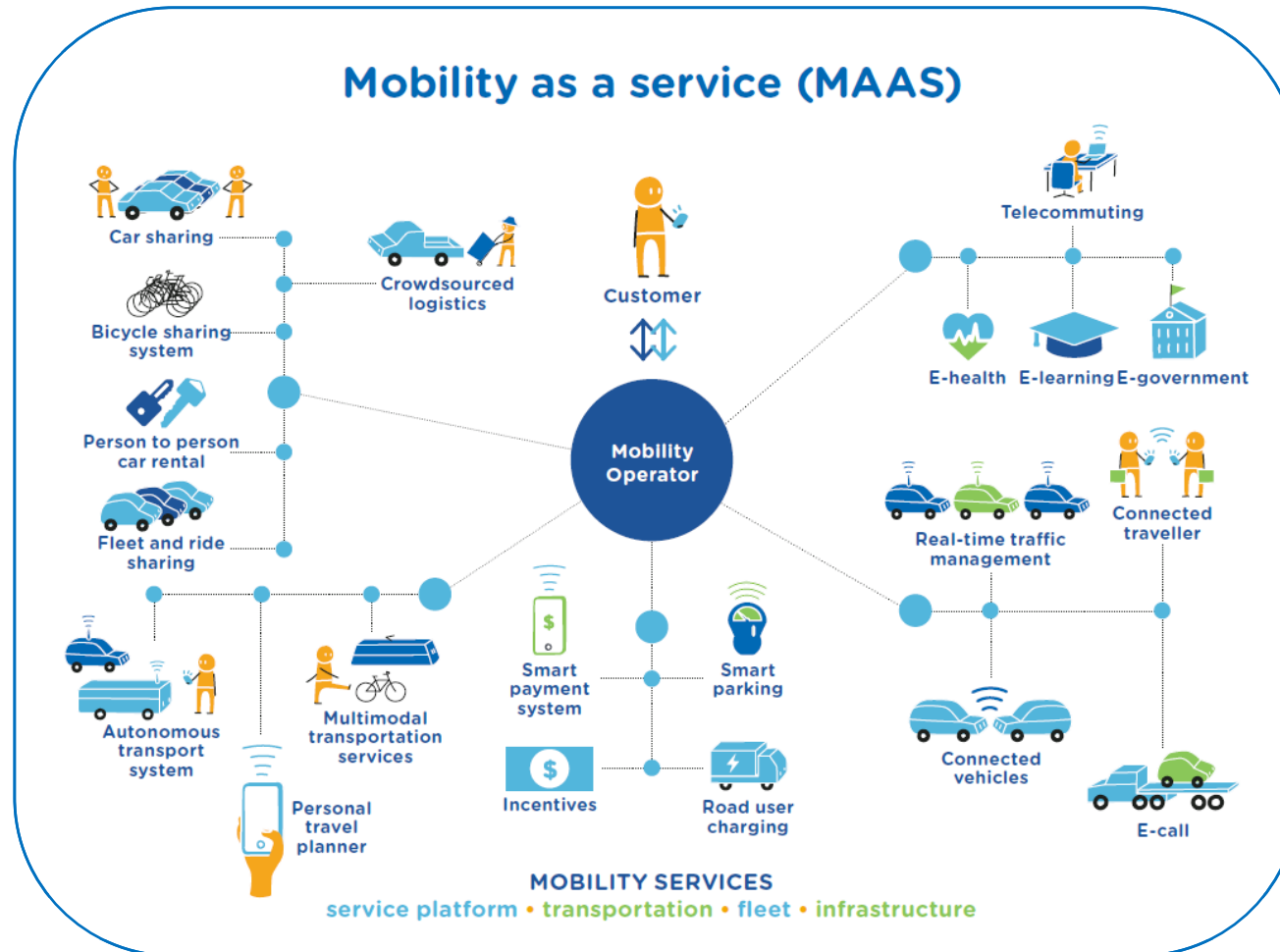
Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w UE



Cele inwestycji w sektorze transportu



Koncepcja „Mobilność jako usługa”



Mobilność jako usługa („Mobility as a Service” – MaaS) jest to system pozwalający użytkownikowi na zaplanowanie, rezerwację i opłacenie podróży „od drzwi do drzwi” przy wykorzystaniu różnych gałęzi, środków i form zrównoważonej mobilności funkcjonujących jak pojedyncza spersonalizowana usługa.

Model ten wymaga:

- Multimodalnego planowania infrastruktury,
- Harmonizacji i komplementarności usług transportowych,
- Integracji informacji pasażerskiej,
- Integracji taryfowej,
- Stworzenia cyfrowej platformy (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży.

Źródło: M. Kivimäki, „MaaS - Finland on the leading edge” podczas seminarium ‘Mobility as a Service’, 2014

Obszary inwestycji

Zrównoważony transport pozamiejski:

- **Infrastruktura kolejowa** (infrastruktura liniowa, dworce i przystanki kolejowe, ERTMS, infrastruktura tankowania wodoru) – co do zasady z programów krajowych. Opcjonalnie również z programów regionalnych, przy czym wymagana będzie kontynuacja projektów dokumentacyjnych;
- **Infrastruktura publicznego transportu zbiorowego** (np. węzły przesiadkowe, przystanki i zajezdnie autobusowe, infrastruktura paliw alternatywnych);
- **Infrastruktura transportu intermodalnego** (centra logistyczne i terminale intermodalne etc.);
- Bezemisyjny **tabor kolejowy** wykorzystywany w przewozach pasażerskich lub intermodalnych (elektryczny lub wodorowy);
- **Tabor autobusowy** wykorzystywany w publicznym transporcie zbiorowym (na zasadzie użyteczności publicznej), spełniający wymogi dyrektywy 2009/33/WE o ekologicznie czystych pojazdach:
 - Małe autobusy - pojazdy mające max. 8 miejsc dla pasażerów siedzących i niemające miejsc dla pasażerów stojących, a także pojazdy pow. 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna nie przekracza 5 ton:
 - do 31 grudnia 2025 r. – pojazdy spełniające normę emisji CO₂ 50 g/km i 80% maksymalnej dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń powietrza (cząstek stałych i tlenków azotu). W praktyce – pojazdy bezemisyjne (BEV, FCV) oraz hybrydy plug-in (PHEV),
 - po 1 stycznia 2026 r – tylko pojazdy bezemisyjne (BEV, FCV);
 - Duże autobusy – pojazdy pow. 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna przekracza 5 ton:
 - Pojazdy napędzany paliwami alternatywnymi (BEV, FCV, PHEV, HEV, LNG, CNG, LPG);
- **Połączenia pierwszej/ostatniej mili** (transport na życzenie, drogi rowerowe, systemy bike-sharing, parkingi P+R etc.);
- **Rozwiązania cyfrowe** (ITS, systemy organizacji przewozów, systemy informacji pasażerskiej, aplikacje planowania podróży, rezerwacji i zakupu biletów, systemy dla transportu intermodalnego).

Obszary inwestycji

Zrównoważona mobilność miejska „... jako element procesu transformacji do gospodarki bezemisyjnej...”:

W odpowiedzi na rekomendacje audytu ETO 06/2020 – wyłącznie inwestycje oparte na **Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)**:

- Obejmującym miejski obszar funkcjonalny (MOF)
- Przyjętym przez właściwe organy stanowiące na terenie MOF (rady gmin, zgromadzenie związku międzygminnego / powiatowo-gminnego etc.).

Projekty przewidziane do wsparcia:

- **Infrastruktura transportu publicznego** (tramwaje, metro, autobusy, kolej miejska, parkingi P+R);
- Bezemisyjne **środki transportu szynowego** (elektryczne lub wodorowe);
- Inne **środki transportu publicznego** – autobusy i samochody w systemie car-sharing spełniające wymogi dyrektywy 2009/33/WE (vide poprzedni slajd);
- **Mikromobilność i aktywne formy mobilności** (drogi rowerowe, bike-sharing, hulajnogi etc.);
- Infrastruktura **paliw alternatywnych** (w tym dla pojazdów prywatnych);
- Rozwiązania **cyfrowe** (ITS, systemy organizacji przewozów, systemy informacji pasażerskiej, aplikacje planowania podróży, zakupu biletów etc.);
- W przypadku **dróg miejskich**, wspierane będą **wyłącznie** następujące inwestycje:
 - Poprawa bezpieczeństwa poprzez likwidację miejsc niebezpiecznych,
 - Zmniejszenie ruchu samochodowego w centrach miast.

Obszary inwestycji

Infrastruktura drogowa:

Co do zasady inwestycje w budowę i modernizację dróg będą ograniczone do **TEN-T**.

Poza **TEN-T** wspierane będą jedynie:

- Niezbędne połączenia do **TEN-T** lub **przejść granicznych**,
- Niezbędne połączenia do **miejsc inwestycyjnych**,
- Niezbędne połączenia do **terminali intermodalnych / centrów logistycznych**,
- Niezbędne połączenia do innych **węzłów transportowych**,
- Inwestycje niezbędne do wykonywania usług **publicznego transportu zbiorowego** na zasadach użyteczności publicznej,
- Inwestycje ukierunkowane na poprawę **bezpieczeństwa ruchu drogowego** (np. likwidacja miejsc niebezpiecznych),
- Inwestycje ukierunkowane na **zmniejszenie ruchu samochodowego w miastach** (np. obwodnice),
- Systemy **cyfrowe** (np. ITS),
- Infrastruktura **paliw alternatywnych** (w tym dla użytkowników prywatnych),
- **Obwodnice**,
- Specjalne warunki dla **dróg miejskich** (vide poprzedni slajd).

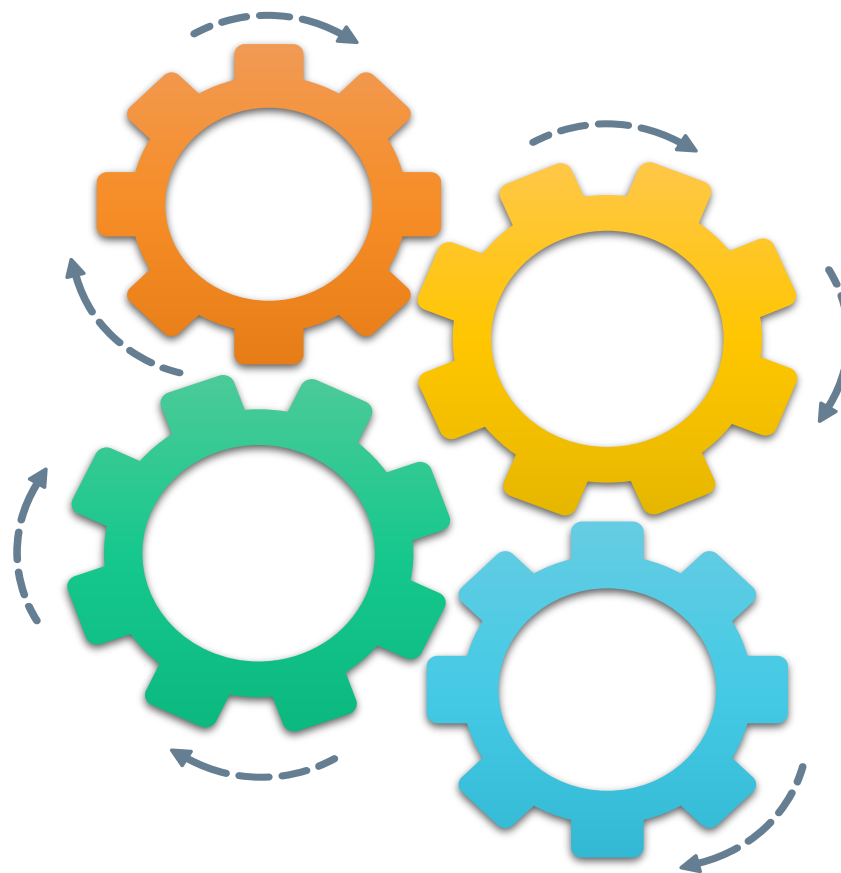
Działania komplementarne

Inwestycje:

- Infrastruktura
- Środki transportu
- Systemy cyfrowe

Środowisko prawne:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym
- Mechanizmy wsparcia dla transportu intermodalnego
- Plany transportowe
- Plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)



Wiedza i kompetencje:

- Środki pomocy technicznej
- JASPERS
- REGIO TAIEX Peer 2 Peer
- Technical Support Instrument (DG REFORM)
- Wsparcie krajowe

Operacje i utrzymanie:

- Stworzenie „poolu” taborowego / autobusowego
- Optymalizacja floty / tras / środków transportu
- Dopłaty do operacji transportu publicznego / intermodalnego

Koncepcja rozwoju pozamiejskich przewozów autobusowych (przykład)

Wsparcie dla inwestycji (fundusze UE)

- **Autobusy** (tzw. czyste pojazdy) wykorzystywane w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- Infrastruktura **tankowania/ładowania** pojazdów,
- Zintegrowana infrastruktura dla **przewozów pasażerskich** (np. miejsca przesiadkowe, przystanki, zajezdnie, pętle autobusowe, stacje obsługi),
- Infrastruktury **informatyczna i oprogramowanie** (np. elektroniczna mapa połączeń, elektroniczna baza rozkładów jazdy, aplikacje do elektronicznego zakupu biletów, narzędzia do planowania podróży i organizacji transportu etc.).

Doradztwo i pomoc techniczna (fundusze UE)

- Pomoc techniczna w ramach **programów** krajowych i regionalnych (w tym finansowanie niezbędnych analiz i ekspertyz dla krajowych ośrodków kształtujących politykę transportową),
- **JASPERS**,
- **REGIO TAIEX PEER 2 PEER** (platforma dla bezpośredniej wymiany doświadczeń z innymi Państwami Członkowskimi UE),
- **DG REFORM** (doradztwo i wsparcie techniczne w ramach reform strukturalnych w Państwach Członkowskich),
- Pomoc **ekspertów zewnętrznych**

Rozwiązania prawne i organizacyjne (przykłady)

- **Obowiązek** zapewnienia transportu publicznego na terenach wiejskich (poziom wojewódzki lub powiatowy);
- Przyznawanie **prawa wyłączności** na określonych trasach lub obszarach dla przewoźników wyłonionych w drodze przetargu publicznego;
- Dopuszczenie operacji regularnych autobusami **poniżej 9 miejsc** siedzących;
- Uruchomienie i rozwój usługi "transportu na życzenie" (**DRT**);
- **Harmonizacja rozkładów** jazdy
- **Integracja taryfowa**.

Pokrycie kosztów operacji i utrzymania (przykłady)

- Zmniejszenie kosztów operacyjnych poprzez zawieranie umów na wykonywanie usług transportu publicznego taborem własnym zamawiającego (stworzenie tzw. **poolu autobusowego**),
- Uzyskanie dodatkowych potoków pasażerskich w **komplementarnych połączeniach kolejowych**,
- **Optymalizacja floty** pod kątem uzyskania jak największej wydajności i jak najniższych kosztów eksploatacji,
- Zwiększenie wykorzystania **Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych**.

Pytania?

Dziękuję za uwagę

Mirosław Dybowski
KOMISJA EUROPEJSKA
Dyrekcja Generalna
ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej
Wydział F.3 – Polska
miroslaw.dybowski@ec.europa.eu



© European Union 2020

Unless otherwise noted the reuse of this presentation is authorised under the [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) license. For any use or reproduction of elements that are not owned by the EU, permission may need to be sought directly from the respective right holders.

