



INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Transport miejski



INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



MINISTERSTWO
ROZWOJU
REGIONALNEGO

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO NA LATA 2007-2013

CEL

- Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej.

ŚRODKI

- Łączna wielkość środków finansowych zaangażowanych w realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 wynosi **37,6 mld euro**, z czego wkład unijny to **27,9 mld euro**, zaś wkład krajowy – 9,7 mld euro.

TRANSPORT

- Projekty transportowe są wdrażane za pośrednictwem trzech osi priorytetowych:
- VI oś priorytetowa - Drogowa i lotnicza sieć TEN-T
 - VII oś priorytetowa - Transport przyjazny środowisku
 - VIII oś priorytetowa - Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski

➔ -VII oś priorytetowa *Transport przyjazny środowisku*

➔ -Działanie 7.3 *Transport miejski w obszarach metropolitalnych*

- ✓ **Główny cel VII osi priorytetowej:**
Zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w ogólnym przewozie osób i ładunków.
- ✓ **Alokacja na VII oś priorytetową *Transport przyjazny środowisku*:**
12 062,0 mln euro (w tym 7 676,0 mln euro z FS).
- ✓ **Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:**
 - zwiększenie udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transportu alternatywnych, w stosunku do transportu drogowego,
 - lepsze zrównoważenie systemu transportowego,
 - zmniejszenie negatywnych oddziaływań transportu na środowisko,
 - redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski

Działanie 7.3 *Transport miejski w aglomeracjach metropolitalnych*

Alokacja finansowa na działanie ogółem	3 252,80 mln euro
Wkład ze środków unijnych na działanie	1 916,59 mln euro
Wkład ze środków publicznych krajowych na działanie	1 336,21 mln euro

- Fundusz Spójności,
- Maksymalna wielkość dofinansowania w ramach VII osi priorytetowej określona w POIiŚ - 66,23 %
- Maksymalna wielkość dofinansowania dla działania 7.3 - 59 %.



Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski – cel i efekty realizacji projektów

Zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych.



- systemy transportowe przyjazne środowisku tj. szybka kolej miejska, tramwaj, metro, trolejbus;
- integracja podsystemów transportowych funkcjonujących na terenie obszaru metropolitalnego, zgodnych z aktualnymi zintegrowanymi planami rozwoju transportu publicznego.



- zmniejszenia hałasu ulicznego, wibracji akustycznych oraz emisji spalin pochodzących ze środków transportu (np. autobusy na biogaz, biopaliwa);
- redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego;
- uporządkowanie ruchu w aglomeracjach;
- oszczędność czasu podróży;
- podniesienie komfortu podróżowania pasażerów.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski – zakres rzeczowy projektów

➔ Adaptacja, budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, tramwaju, metra) i trolejbusowych



➔ Budowa, przebudowa, rozbudowa przystanków, stacji i węzłów przesiadkowych – zintegrowanych z różnymi rodzajami systemów transportu, w tym:
-systemy parkingów dla samochodów „Parkuj i Jedź” („*Park & Ride*”) oraz dla rowerów („*Bike & Ride*”)

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski – zakres rzeczowy projektów



Projekty z zakresu telematiki poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego, w tym:

- systemy informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy *on-line*,
- systemy monitorowania bezpieczeństwa montowane na przystankach, peronach, stacjach, węzłach przesiadkowych, parkingach oraz w taborze.



Prace przygotowawcze dla projektów w ramach działania

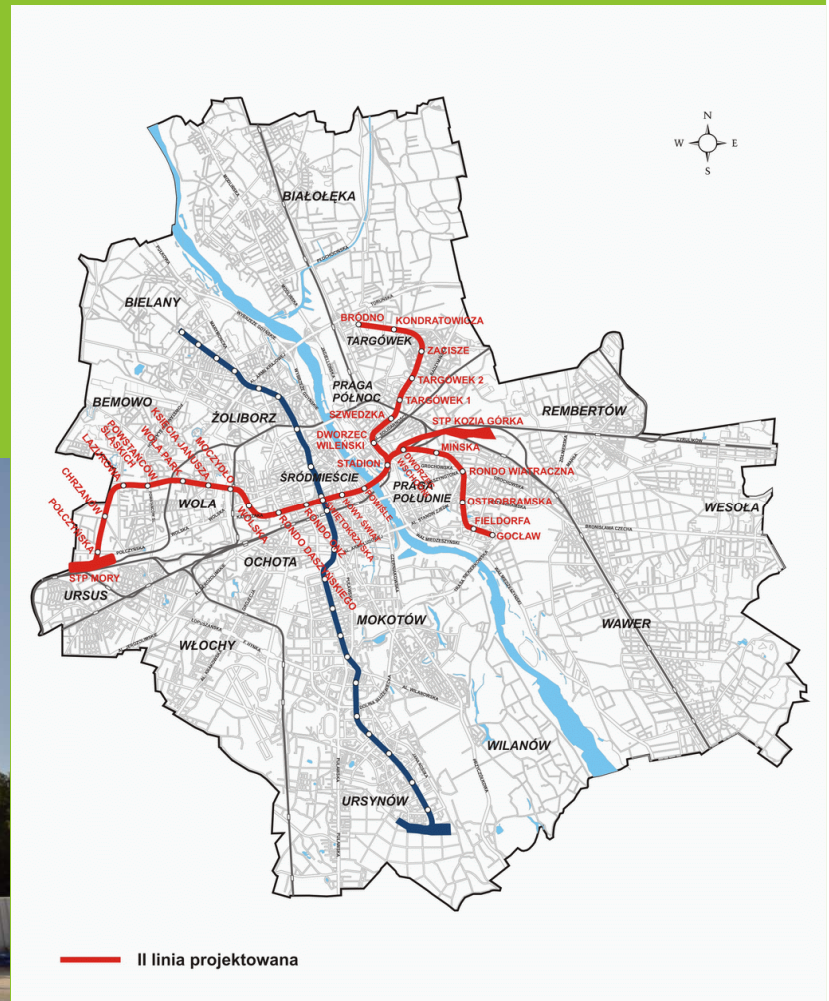
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski – przykłady projektów

II linia metra w Warszawie -
Prace przygotowawcze, projekt i budowa
odcinka centralnego wraz z zakupem
taboru

Wartość całkowita projektu 5,92 mld PLN

Wartość dofinansowania UE 2,77 mld PLN



Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski – Beneficjenci projektów

1. Gminy i miasta na prawach powiatu leżące w 9 obszarach metropolitalnych: katowickim, trójmiejskim, warszawskim, wrocławskim, toruńsko-bydgoskim, łódzkim, krakowskim, szczecińskim i poznańskim lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne,
2. Związki i porozumienia jednostek samorządu terytorialnego,
3. Przewoźnicy świadczący usługi w zakresie transportu pasażerskiego na podstawie odpowiednich umów,
4. Zarządcy dróg,
5. Zarządcy infrastruktury komunikacyjnej,
6. Zarządcy infrastruktury kolejowej,
7. Samorządy województw lub jednostki organizacyjne powołane do wykonywania zadań leżących w kompetencji samorządów województw.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski

WNIOSKI O DOFINANSOWANIE

12 wniosków po ocenie formalnej o wartości dofinansowania ponad 4,9 mld PLN*

UMOWY O DOFINANSOWANIE

8 umów o dofinansowanie - koszt całkowity ponad 8,8 mld PLN (wartość wydatków kwalifikowanych - ponad 7 mld PLN, dofinansowanie UE - ponad 4,09 mld PLN)*

WNIOSKI O PŁATNOŚĆ

Złożono wnioski o płatność na kwotę wydatków kwalifikowanych w części UE - ok. 311 mln zł.*

LPI

LPI obowiązująca od 12 sierpnia 2011 r.:
26 projektów na liście podstawowej,
7 projektów na liście rezerwowej

*(stan na 31 stycznia 2012 r.)

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski

DZIAŁANIA KOMPLEMENTARNE

Regionalne Programy Operacyjne

(projekty o wartości 100 mln PLN na obszarach metropolitalnych objętych działaniem 7.3 POIiŚ, na pozostałych obszarach bez ograniczeń)

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej

(II priorytet *Wojewódzkie ośrodki wzrostu*, działanie 2.1 *Systemy miejskiego transportu zbiorowego* realizowane na obszarze 5 miast wojewódzkich Polski wschodniej)

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Działanie 8.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Projekty podstawowe z LPI - kontraktacja wynosi 65,07 %*

Projekty konkursowe – kontraktacja wynosi 100 %

- ➔ Beneficjenci: miasta na prawach powiatu
- ➔ Przykłady projektów: budowa infrastruktury techniczno-informatycznej; przebudowa miejsc szczególnie niebezpiecznych na drogach krajowych, w tym uspokojenie ruchu na obszarach zurbanizowanych

Działanie 8.3 Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych

Kontraktacja wynosi 84,03 %*

- ➔ Beneficjenci: gminy i miasta na prawach powiatu lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne; związki i porozumienia JST
- ➔ Przykłady projektów: zakup oraz montaż urządzeń z zakresu systemów zarządzania ruchem, w tym:
 - systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem,
 - systemy monitorowania ruchu na kluczowych trasach, w tunelach, niewralgicznych punktach miasta wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej



Działanie 8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN-T

- ➔ Przebudowa lub budowa odcinków dróg krajowych w miastach na prawach powiatu

*Stan na 31 stycznia 2012 r.

Ustawa z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym - wstęp

Określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, a także zasady jego finansowania w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Implementuje zapisy Rozporządzenia (WE) nr 1370 PE i Rady z 23.10.2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego

Podstawowe określenia:

- **organizator publicznego transportu zbiorowego** - gminy, powiaty i ich związki, województwo, minister właściwy ds. transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca prowadzący działalność na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy/przedsiębiorca prowadzący działalność na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **rekompensata** – środki pieniężne, inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – zawarta pomiędzy organizatorem a operatorem, zobowiązująca operatora do świadczenia usług przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- **plan transportowy** – dokument opracowany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie linii albo sieci komunikacyjnej w przewozach pasażerskich na jego obszarze, uchwalony przez właściwe organy jest aktem prawa miejscowego, organizującym przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Ustawa z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – plan transportowy

Zadania organizatora:

- planowanie rozwoju transportu – opracowanie planu transportowego
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego – realizacja planu transportowego, w tym prowadzenie postępowania i zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- zarządzanie publicznym planem transportowym – ocena i kontrola realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Publiczny transport zbiorowy na podstawie:

- umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- potwierdzenia zgłoszenia przewozu, decyzji o przyznaniu otwartego dostępu

Plan transportowy zawiera:

- Sieć komunikacyjną w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
- Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych
- Finansowanie usług przewozowych
- Preferencje wyboru rodzaju środków transportu
- Zasady organizacji rynku przewozów
- Standard usług przewozowych
- Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Ustawa z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym - umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Organizator dokonuje wyboru operatora poprzez:

- udzielenie zamówienia publicznego
- publiczne ogłoszenie o koncesji
- bezpośrednio zawarcia umowy

Organizator może realizować przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego

Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie będący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Art. 22 ust. 4 ustawy:

W przypadku świadczenia usług przewozowych w komunikacji miejskiej, zawartej przez organizatora bezpośrednio z podmiotem wewnętrznym, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Przepisu nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, z którym jst (...) posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana na okres 10 lat (transport drogowy), 15 lub 10 lat (transport kolejowy), 15 lat (transport inny szynowy, morski, śródlądowy). W zakresie publicznego transportu zbiorowego okres obowiązywania umowy może zostać przedłużony maksymalnie o połowę.

Określa m.in. opis i świadczonych usług, wymagania co do środków transportu, zasady rozliczeń pomiędzy organizatorem a operatorem, sposób w jaki obliczana jest rekompensata, zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy.

Ustawa z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Pobieranie przez organizatora lub operatora opłat w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu:

utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych lub ustanowionych na obszarze danego organizatora uprawnień do ulgowych

poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Udostępnianie operatorowi środków transportu

Źródła finansowania:

Środki własne jst będącej organizatorem, środki z budżetu państwa, wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych od pasażerów

Rekompensata:

Przysługuje gdy operator wskaże podstawę poniesionej straty

W wysokości określonej jako tzw. „rozsądny zysk” obliczanej zgodnie z zasadami określonymi w załączniku do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (nie dot. operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym, podmiotem wewnętrznym).

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski – problemy i działania zaradcze

W początkowych latach wdrażania POIiŚ przyczyną niskiego zakontraktowania w działaniu 7.3 był:

- długotrwały brak uregulowania zasad udzielania pomocy publicznej;
- trudności z przygotowaniem dokumentacji przez beneficjentów;
- konieczność doprecyzowania kryteriów wyboru projektów;
- skomplikowany proces uzyskiwania pozwoleń administracyjnych.




- *Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym, których pierwsza wersja została zatwierdzona 12 lipca 2010 r. ;*
- nowe kryteria dla działania zatwierdzone przez Komitet Monitorujący;
- wsparcie inicjatywy *Jaspers* oraz *Project Pipeline*.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Transport miejski – problemy i działania zaradcze

Obecnie w działaniu 7.3 poziom zakontraktowania jest ściśle powiązany z:

- trudną sytuacją finansową miast;
 - łączne zadłużenie samorządów nie może przekroczyć 60 % ich dochodów budżetowych w danym roku budżetowym, natomiast łączne wydatki na obsługę zadłużenia nie mogą przekroczyć 15 % łącznych dochodów danej JST.
- 
- IZ POliŚ przedłożyła do KE 18 marca 2011 roku propozycję zmiany POiŚ w zakresie podniesienia stopy dofinansowania projektów transportu publicznego w działaniu 7.3 z **50 % do wysokości 59%**,
 - W dniu 3 sierpnia 2011 r. KE zatwierdziła ww. zmiany POliŚ.
 - W okresie od zatwierdzenia zmiany POliŚ w zakresie podniesienia stopy dofinansowania - **wzrost kontraktacji w działaniu 7.3 z 6,10 % alokacji (stan na 4.08.2011 r.) do 51,52% (stan na 13.01.2012) tzn. o 45,42 punkty procentowe.**

Transport miejski w Białej Księżdzie KE z 28 marca 2011 r.

Dokument określa plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Cel - ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu:

- do 2050 r. – o co najmniej 60% w porównaniu z poziomem z 1990 r.
- do 2030 r. – o ok. 20% w porównaniu z poziomem z 2008 r.

Osiągnięciu celu ma służyć m. in. (w zakresie transportu miejskiego):

- zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.;
- eliminacja ich z miast do 2050;
- osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.

Transport miejski w Białej Księdze KE z 28 marca 2011 r. c.d.

Strategia wdrożenia nakreślonej wizji (w zakresie transportu miejskiego):

eliminacja barier i integracja różnych środków transportu

innowacje technologiczne – większa sprawność pojazdów wykorzystujących ekologiczne paliwa, lepsze wykorzystanie sieci i zastosowanie systemów informacyjnych w zarządzaniu transportem i obsłudze pasażerów

szersze podejście – strategia obejmująca planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu, opracowywanie przez miasta planów mobilności miejskiej zgodnych z zintegrowanymi planami rozwoju obszarów miejskich

stosowanie zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” uwzględniających koszty utrzymania infrastruktury, zatorów, zanieczyszczenia powietrza i hałasu

Transport miejski w rozporządzeniach polityki spójności na lata 2014-2020

Projekty rozporządzeń UE (wersja z 6 października 2011 r.):

art. 5, ust. 7, pkt c) – EFRR, art. 3, pkt d, (ii) - Funduszu Spójności

*developing environment-friendly and **low-carbon** transport systems including promoting sustainable urban mobility*

Stanowisko Rządu RP z 19 stycznia br.:

potrzeba zachowania ciągłości zakresu i rozwiązań prawnych analogicznych do brzmienia pkt. 1b art.2 obecnie obowiązującego rozporządzenia FS nr 1084/2006.

Robocza propozycja zapisów strony polskiej:

*developing environment-friendly and **low-emission** transport systems, also outside the trans-European networks, rail, river and sea transport, intermodal transport systems and their interoperability, management of road, sea and air traffic, **clean urban transport and public transport***

Transport miejski w rozporządzeniach polityki spójności na lata 2014-2020

Zasada warunkowości *ex-ante* (art. 17 projektu rozporządzenia ogólnego)

Wymagane spełnianie przez państwo członkowskie i samorządy określonych warunków ogólnych i tematycznych (np. akty prawne implementujące dyrektywy UE, plany sektorowe) przed przyjęciem Umowy Partnerskiej i programów operacyjnych.

W przypadku ich niespełniania: deadline do 31.12.2016 r.

Lista warunków *ex-ante* w załączniku IV do projektu rozporządzenia ogólnego.

Transport (drogi, kolej):

- Posiadanie kompleksowego planu rozwoju transportu, który zawiera odpowiednią priorytetyzację inwestycji w sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz poza siecią (*secondary connectivity*), także transport publiczny na poziomie regionalnym i lokalnym.

Nowy okres programowania 2014-2020

Harmonogram działań:

19 stycznia 2012 r. Rząd RP przyjął pakiet dokumentów wskazujących ramy negocjacyjne Polski w zakresie przyszłej Polityki Spójności

2012 r. - Negocjacje na forum grupy roboczej Rady UE ds. funduszy strukturalnych (B.05), Wypracowanie projektów dokumentów programowania 2014+,

2013 r. - Negocjacje PL-KE ram realizacji polityki spójności 2014-2020,

2014 r. - Uruchomienie nowej edycji programów operacyjnych.

Polityka spójności UE:

- Fundusz Spójności (FS) – kraje poniżej 90% PKB; 68,7mld euro, ale 10mld euro przeznaczone na sektor transportu w ramach *Connecting Europe Facility*;
- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR);
- Fundusz infrastrukturalny „Łącząc Europę” – *Connecting Europe Facility (CEF)* – mechanizmy finansowe: dotacje, obligacje projektowe, gwarancje

Nowy okres programowania 2014-2020

Ring-fencing – minimalny poziom alokacji na dany cel tematyczny w ramach danego funduszu, który został ustalony dla danej kategorii regionów:

- słabo rozwinięte - co najmniej 5% środków z EFRR na zrównoważony rozwój obszarów miejskich,
- przejściowe (mazowieckie) – co najmniej 20 % środków na inwestycje OZE i EE,
- lepiej rozwinięte.

Wsparcie dla projektów z zakresu:

- ➔ Wspierania efektywności energetycznej i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturach publicznych i sektorze mieszkaniowym np. autobusy wykorzystujące biogaz, biopaliwo ciekłe; ścieżki rowerowe.
- ➔ Promowania strategii niskowęglowych dla obszarów miejskich np. rozwój i modernizacja transportu szynowego (tramwaj, trolejbus, metro), promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie (ECODRIVING).

Gabriela Popowicz

Zastępca Dyrektora
Departamentu Koordynacji Programów
Infrastrukturalnych
Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Dziękuję za uwagę