



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



# **URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W POZNANIU**

## **Departament Polityki Regionalnej**

**Poznań, 14 grudnia 2015r.**



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



## **Działanie 3.3. Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska**

### **Poddziałanie 3.3.1 Inwestycje w obszarze transportu miejskiego**

#### **Typy projektów:**

1. Zakup niskoemisyjnego taboru dla transportu publicznego.
2. Budowa, przebudowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu publicznego w tym np.:
  - sieci tramwajowych, sieci autobusowych (układu torowego na trasach, pętlach, bocznicach, zajezdniach, uzupełnienia istniejącego układu wydzielonych pasów dla autobusów, wyposażenia dróg w zjazdy, zatoki autobusowe i inne urządzenia drogowe dla komunikacji miejskiej)
  - zajezdni tramwajowych i autobusowych, przystanków, wysepek, a także urządzeń dla osób niepełnosprawnych
  - parkingów typu P&R, B&R
  - zintegrowanych centrów przesiadkowych
  - zapewnienie dróg dostępu do przystanków, centrów przesiadkowych itp.,
  - pasów ruchu dla rowerów.
3. Budowa systemów zarządzania i organizacji ruchu oraz ich elementów (np. Inteligentne Systemy Transportowe itp.).
4. Budowa, przebudowa i modernizacja dróg dla rowerów.
5. Montaż efektywnego energetycznie oświetlenia ulicznego lub modernizacji oświetlenia ulicznego
6. Działania informacyjne i promocyjne dotyczące transportu publicznego, rowerowego i pieszego.



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



### **Typy beneficjentów:**

1. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia.
2. Jednostki organizacyjne jst posiadające osobowość prawną.
3. Organizacje pozarządowe, stowarzyszenia,
4. Podmioty wykonujące usługi publiczne na zlecenie gminy/miasta na prawach powiatu/związku międzygminnego - w których większość udziałów lub akcji posiada gmina, powiat, związek międzygminny, Skarb Państwa lub spółka kapitałowa, w której wymienione wcześniej podmioty (to jest gmina, powiat, związek międzygminny, Skarb Państwa) dysponują bezpośrednio większością głosów na zgromadzeniu wspólników albo na walnym zgromadzeniu - na podstawie aktualnej umowy dotyczącej świadczenia usług z zakresu transportu publicznego lub oświetlenia ulicznego.
5. Uczestnicy PPP realizujący projekty hybrydowe na rzecz partnera publicznego.
6. Państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne, w tym państwowe jednostki budżetowe.
7. Podmioty będące dostawcami usług energetycznych w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE.



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



**Główne limity i ograniczenia zostały wskazane w punktach 22-26 niniejszego dokumentu oraz poniżej. Dodatkowo, ewentualne ograniczenia i limity określone zostaną w regulaminach konkursów.**

1. Wszystkie projekty dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym transportu publicznego realizowane w okresie 2014 – 2020 przy wsparciu środków europejskich będą musiały uwzględniać szersze podejście, wpisując się w odnoszące się do zagadnień niskoemisyjności **strategie miejskie lub dla obszarów aglomeracyjnych, kompleksowe plany gospodarki niskoemisyjnej lub dokumenty równoważne** (zgodne z wytycznymi dla konkursu 2/POIiŚ/9.3/2013) w tym zakresie, które mają się przyczynić do osiągnięcia celów Strategii Europa 2020.
2. Dokumenty te powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze i w zależności od zidentyfikowanych potrzeb zawierać odniesienia lub wskazywać adekwatne obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii jak np: **zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, intermodalność, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy).**



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



2. 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 CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego.
3. W przypadku Poznania i powiązanego z nim funkcjonalnie obszaru inwestycje z WRPO 2014+ będą komplementarne z inwestycjami realizowanymi w ramach właściwych krajowych programów operacyjnych. Wówczas instrumentem koordynacji jest Strategia ZIT
4. Zakupowi niskoemisyjnego taboru powinny towarzyszyć inwestycje w niezbędną dla właściwego funkcjonowania zrównoważonej mobilności infrastrukturę.
5. Zakupiony w ramach Działania tabor autobusowy musi spełniać co najmniej normy emisji spalin Euro 6 i być przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.
6. W sposób preferencyjny traktowany będzie zakup autobusów działających na alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwach, autobusów napędzanych wodorem, itp.). Natomiast zakup autobusów dieslowych spełniających najwyższe standardy emisji spalin może być wspierany jedynie, gdy wynika to z przeprowadzonej analizy społeczno-ekonomicznej.



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



7. W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje), jeżeli wynika to z planów lub dokumentów strategicznych albo z analizy kosztów i korzyści odnoszących się do zrównoważonej mobilności miejskiej, preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego poprzez inwestycje w infrastrukturę szynową i tabor.

8. Do wsparcia w ramach Działania nie mogą zostać wybrane operacje, które zostały fizycznie ukończone lub w pełni zrealizowane przed złożeniem do instytucji wniosku o dofinansowanie.

9. W zakresie wsparcia dróg lokalnych w ramach Działania 3.3 możliwa jest realizacja inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej lub dokumentów równoważnych w tym zakresie. Inwestycje w drogi lokalne muszą zawsze stanowić jedynie część kompleksowego projektu realizowanego w ramach Poddziałania 3.3.1, element uzupełniający, niedominujący w całym projekcie. Mając na uwadze, iż planowane inwestycje na drogach lokalnych powinny stanowić element szerszego projektu. Zatem możliwa jest realizacja dróg lokalnych stanowiących element projektów związanych z budową np. centów przesiadkowych, P+R, wyznaczaniem „buspasa” (pas ruchu dla autobusów”) itp., dla celów ograniczania transportochłonności, wykluczając tym samym możliwość sfinansowania odrębnego projektu drogowego (np. budowa drogi dojazdowej).



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



**Ustalenia pomiędzy MIR a KE dot. wersji dokumentu wykonawczego ws. kryteriów celowościowych, które powinny być spełnione przez kompleksowe projekty, aby mogły one zostać uznane za interwencję w zakresie transportu publicznego i tym samym nie podlegać warunkowi mniejszości wydatków, jak również wskazany możliwy zakres interwencji w drogi lokalne objęte limitem.**

KE zanegowała dokument i wprowadziła znaczące modyfikacje odnośnie możliwości realizacji inwestycji drogowych w ramach PI 4e.

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. Tylko i wyłącznie jako element zintegrowanego projektu – mniejszość wydatków?**



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



**Dziękujemy za uwagę**

# **Departament Polityki Regionalnej**

**Departament Polityki Regionalnej**

**Al. Niepodległości 34**

**61-714 POZNAŃ**

**[www.wrpo.wielkopolskie.pl](http://www.wrpo.wielkopolskie.pl)**