Załącznik 5 - Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e)

Wprowadzenie

Niniejszy dokument jest zestawem ujednoliconych zasad, którymi należy się kierować się w procesie ustalania celów i zakresu/elementów projektów wchodzących w zakres priorytetu inwestycyjnego dotyczącego "zrównoważonej mobilności miejskiej" w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.

Dokument wyznacza warunki, na jakich elementy drogowe będące częścią kompleksowych projektów mogą być uznane za infrastrukturę transportu publicznego w ramach PI 4e, a przez to nie wchodzić do limitu mniejszości wydatków. Dokument wskazuje również te elementy projektów, które należy zaliczyć do wyżej wymienionego. limitu.

Cele planowanych projektów

Nadrzędnym celem projektów zawsze będzie poprawa poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w miastach, poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego. Wszystkie projekty związane z mobilnością miejską muszą uwzględnić szersze podejście i wpisać się w kwestie niskoemisyjności zidentyfikowane we właściwych dokumentach strategicznych, przede wszystkim w planach gospodarki niskoemisyjnej czy w innych strategiach. Modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie jest celem samym w sobie, ale musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej, w celu ograniczenia emisji związanych z transportem, w tym CO_2, łagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko i mieszkańców miast oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego, jako całości.

Dlatego też projekty finansowane w ramach PI 4e związane z transportem miejskim powinny spełniać następujące przesłanki:

- 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, podejmowane działania muszą być zintegrowane i kompleksowe.

Warunki bezwzględnie obowiązujące

Kwalifikowane w ramach PI 4e powinny być projekty kompleksowe związane z transportem miejskim, które:

- realizują rozwój transportu publicznego w sposób kompleksowy, obejmując zestaw właściwych elementów: tabor, infrastrukturę, Inteligentne Systemy Transportowe, o ile jest to uzasadnione, w jednym lub w kilku projektach. W żadnym przypadku elementy drogowe, o których mowa w pkt 4c) poniżej, nie mogą stanowić samodzielnego projektu – muszą być częścią kompleksowego projektu, bezpośrednio związanego z transportem publicznym.
- spełniają wszystkie wyżej określone kryteria celowościowe, od 1 do 5, a zwłaszcza czynią transport publiczny bardziej atrakcyjnym a jednocześnie transport indywidualny zmotoryzowany - mniej atrakcyjnym dla użytkowników, przez nadanie transportowi publicznemu priorytetu w ruchu na głównych miejskich trasach i skrzyżowaniach.

Przykłady projektów dotyczących infrastruktury transportu publicznego w ramach PI 4e

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

1. tabor niskoemisyjny – typ taboru powinien wynikać z wielokryterialnej analizy przechodzenia na czystszy tabor, liczba pojazdów powinna wynikać z analizy zrównoważonej mobilności miejskiej (wchodzącej w skład Strategii ZIT, PGN lub równoważnego dokumentu);
2. Inteligentne Systemy Transportowe – powinny zapewniać lepszą dostępność transportu publicznego w zakresie planowania podróży, informacji zarządzania ruchem, zarządzania popytem, zintegrowanego biletu, zintegrowanych systemów bazodanowych, itp.,
3. infrastruktura nie-drogowego transportu publicznego (Parkingi ,,Parkuj i Jedź) lub infrastruktura niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, w tym elementy drogowe niezbędne do poprawy funkcjonowania tego transportu, w tym łańcuchy EkoMobilności - bezpieczne ciągi ruchu pieszego lub rowerowego służące poprawie dostępności transportu publicznego;
4. infrastruktura drogowego transportu publicznego (autobus, Parkingi ,,Parkuj i Jedź):
    a. **elementy drogowe przeznaczone wyłącznie dla transportu publicznego lub nadające priorytet transportowi publicznemu**, np.: buspasy, obiekty przeznaczone dla transportu autobusowego (tunele, wiadukty), (wydatki poza limitem mniejszości),
    b. przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia i/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu, np.: pasy skrętu dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, itp., (wydatki poza limitem mniejszości),

c. **infrastruktura drogowa nienadająca priorytetu transportowi publicznemu z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu, ale poprawiająca jakość funkcjonowania systemu miejskiego transportu publicznego**, np. odcinki dróg zapewniające dostęp do miejskich centrów przesiadkowych, pętli autobusowych/ tramwajowych, stacji kolejowych lub parkingów ,,Parkuj i Jedź", itp. – łączące takie terminale z siecią dróg miejskich; odcinki dróg służące uruchomieniu transportu publicznego (na obszarach wcześniej nieobsługiwanych) / przebudowie sieci transportu publicznego (wydatki w limicie mniejszości).

Inwestycje w odcinki dróg, o których mowa w podpunkcie c) nie mogą stanowić samodzielnych projektów.

W przypadku punktów 3, 4a i 4b 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 jako całości i uzasadnionych z punktu widzenia technologicznego. W szczególności, bez wykonania takich robot budowlanych nie jest możliwe wykonanie większości inwestycji transportu publicznego (np. buspasa, parkingu ,,Parkuj i Jedź") zgodnie z zasadami sztuki budowlanej oraz/lub inżynieryjnej i jej odbiór przez odpowiedni urząd wydający zgodę na użytkowanie.

O ile wszystkie powyższe kryteria celowościowe są spełnione przez projekt (projekt przyczynia się do szerszego wykorzystania bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego, do zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych, do lepszej integracji gałęzi transportu, do niższej emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższego zatłoczenia oraz do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego)**, każda inwestycja w element drogowy realizowany w ramach PI 4e może zostać zakwalifikowana do kategorii 043 Infrastruktura i promocja czystego transportu miejskiego (w tym wyposażenie i tabor).**

Wydatki dotyczące inwestycji, o których mowa w punkcie 1, 2, 3, 4a i 4b zostaną zaliczone do kategorii 043 i wyłączone z limitu 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.

Jeżeli zintegrowany projekt obejmuje inwestycje w infrastrukturę drogową, o której mowa w punkcie 4c, wydatki dotyczące inwestycji drogowych mogą zostać zaliczone do kategorii 043 ale zostaną wliczone w limit mniejszości wydatków. Innymi słowy, takie inwestycje uznawane są za inwestycje w drogi lokalne.