



Fundusze Europejskie

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027



Fundusze Europejskie

**Spełnienie przez Województwo Lubelskie
tematycznego warunku podstawowego 3.1
*Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim
poziomie w ramach Celu Polityki 3 *Lepiej połączona
Europa dzięki zwiększeniu mobilności****

XXI posiedzenie Komitetu Monitorującego Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 – 9 czerwca 2025r.

Warunkowość podstawowa dla CP 3

Cel Polityki 3

Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności

Cel szczegółowy CS 3(ii)

Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.

Warunkowość podstawowa dla CP 3

- Warunki podstawowe to ważny element systemu realizacji Funduszy Europejskich w Polsce. Jest to zestaw wymogów podzielonych według różnych tematów – celów polityki (spójności UE). Jest to kontynuacja tzw. warunkowości wstępnej z perspektywy finansowej 2014-2020. Konieczność spełnienia warunków podstawowych wynika z zapisów art. 15 Rozporządzenia Ogólnego Parlamentu Europejskiego i Rady dla perspektywy finansowej 2021-2027.
- W zakresie transportu (Cel Polityki 3. *Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności*) warunkiem podstawowym jest warunek 3.1 *Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie*. Niniejszy warunek został określony w załączniku IV do Rozporządzenia. Jego spełnienie jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach Celu Polityki 3.

Warunkowość podstawowa dla CP 3

W celu spełnienia warunku podstawowego 3.1 przygotowano strategiczne plany i dokumenty wykonawcze dla różnych sektorów transportu:

- na poziomie krajowym (opracowały je ministerstwa i przyjęła Rada Ministrów);
- **na poziomie regionalnym** – za przygotowanie **Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)** odpowiedzialny był **Departament Infrastruktury i Majątku Województwa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego**. Dokument ten w swoim założeniu jest podstawowym dokumentem uzasadniającym realizację inwestycji transportowych finansowanych zarówno w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Lubelskiego na lata 2021-2027, jak też programów krajowych.

„Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) został przyjęty uchwałą nr DXXXII/9404/2023 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 20 grudnia 2023 r.

Spełnienie warunkowości podstawowej 3.1

Pismem z dnia 21 marca 2024 roku Komisja Europejska potwierdziła spełnienie tematycznego warunku podstawowego 3.1 *Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie* (zgodnie z art. 15 ust. 4 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2021/1060).

Zgodnie z art. 15 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2021/1060 wydatki związane z operacjami powiązanymi z celami szczegółowymi, których dotyczy tematyczny warunek podstawowy 3.1. mogą zostać zwrócone.

Sposób monitorowania i utrzymania warunku podstawowego w ramach CP 3

- Warunki podstawowe trzeba spełniać przez cały okres realizacji unijnej perspektywy finansowej 2021-2027, aby Komisja Europejska mogła przekazywać refundacje, czyli zwracać prawidłowo poniesione i zgłoszone jej wydatki.
- Art. 40 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 roku definiuje funkcje Komitetu Monitorującego, w szczególności ust. 1 lit. h określa, że Komitet Monitorujący analizuje spełnienie warunków podstawowych i ich stosowanie przez cały okres programowania.

Kryteria spełnienia warunku podstawowego 3.1

Spełnienie warunku podstawowego 3.1 w odniesieniu do przygotowanego regionalnego planu transportowego będzie monitorowane przez cały okres realizacji unijnej perspektywy finansowej 2021-2027, na podstawie następujących kryteriów:

1. Zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych.
2. Jest spójne z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu.
3. Obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T.
4. W przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewnia komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami.
5. Zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/6.
6. Wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich.
7. Obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki.
8. Przedstawia rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych.
9. Dostarcza informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury.

Wypełnianie warunkowości podstawowej 3.1

1. Zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych.
 - Sporządzono model transportowy, który określa prognostyczny przepływ w transporcie. W modelu zawarto istniejącą oraz planowaną infrastrukturę w obszarze transportu pasażerskiego. Obciążenie ruchu określono na podstawie transportu towarowego oraz transportu pasażerskiego.
 - Dokument uwzględnia prognozowane koszty inwestycji wskazanych do realizacji oraz korzyści ekonomiczne, społeczne i środowiskowe, wynikające z ich realizacji.

Wypełnianie warunkowości podstawowej 3.1

2. Jest spójne z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu.

- ☐ Dokument jest zgodny z Krajowym Planem na rzecz Energii i Klimatu i umożliwia realizację zawartych w planie celów. Dokument zawiera:
- Analizę dostępności transportu publicznego,
 - Analizę dysproporcji pomiędzy dostępnością transportu indywidualnego, a dostępnością usług transportu publicznego,
 - Udział poszczególnych środków transportu w ogólnym popycie na transport. W dokumencie wskazano na rosnące znaczenie transportu kolejowego w podziale zadań przewozowych pomiędzy poszczególnymi środkami transportu oraz udział planowanych inwestycji w potencjalnym rozwoju komunikacji autobusowej,
 - Działania na rzecz promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu w tym elektromobilności,
 - Elementy zarządzania popytem na ruch transportowy poprzez utworzenie modelu prognostycznego uwzględniającego planowane inwestycje i ich wpływu na ten ruch. Planowane inwestycje na poziomie wojewódzkim i krajowym tworzą sieć transportową zgodną z wzorcami zrównoważonej mobilności przy uwzględnieniu struktury społecznej regionu,
 - Wskaźniki prognozowanego obniżenia emisji spalin poprzez realizację wskazanych w Programie projektów.

Wypełnianie warunkowości podstawowej 3.1

- 3. Obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T.**

Dokument uwzględnia plany wyższego rzędu oraz podchodzi kompleksowo do planowanych inwestycji w obszarze województwa, uwzględniając korytarze sieci bazowej TEN-T i przedstawia ich udział w prognostycznym modelu ruchu.

Wypełnianie warunkowości podstawowej 3.1

4. W przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewnia komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami.

Dokument uwzględnia inwestycje zapewniające komplementarność planowanej sieci transportowej, która uzupełnia sieć bazową TEN-T wraz z jej węzłami o połączenia sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności. Inwestycje zostały uwzględnione w prognostycznym modelu ruchu oraz na wszystkich etapach analiz związanych z dokumentem.

Wypełnianie warunkowości podstawowej 3.1

- 5. Zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/6.**
- Na poziomie krajowym będzie monitorowany stan wdrażania ERTMS na sieci kolejowej zgodnie ze zmianami wprowadzanymi w przepisach dotyczących sieci TEN-T.
 - Z poziomu regionalnego Województwo Lubelskie planuje zakup taboru kolejowego wyposażonego w systemy łączności i zarządzania ruchem kolejowym ERTMS.

Wypełnianie warunkowości podstawowej 3.1

- 6. Wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich.**
- W dokumencie zostały ujęte węzły przesiadkowe jako miejsca generowania ruchu pomiędzy różnymi środkami komunikacji oraz zostały wskazane elementy infrastruktury, które powinny znajdować się w ich zakresie. Podczas realizacji inwestycji na poziomie wojewódzkim zostaną uwzględnione elementy wspierające multimodalność takie jak przystanki autobusowe, czy drogi piesze i rowerowe.
 - W obszarze ruchu towarowego dokument przedstawia działania wspierające multimodalność, będące czynnikami zwiększającymi atrakcyjność wykorzystania transportu intermodalnego przez inne podmioty gospodarcze i jednostki samorządowe.

Wypełnianie warunkowości podstawowej 3.1

7. Obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki.

- Plan Transportowy odnosi się do działań podjętych przez największe ośrodki miejskie województwa (tj. Lublin, Chełm, Zamość, Biała Podlaska, Puławy), które są zgodne z odpowiednimi krajowymi ramami polityki.
- W kierunkach interwencji zawarte zostały rodzaje przedsięwzięć związane z promowaniem paliw alternatywnych i zwiększeniem dostępności infrastruktury tankowania.

Wypełnianie warunkowości podstawowej 3.1

- 8. Przedstawia rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych.**

Dokument zawiera analizę ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z mapą występowania wypadków drogowych na drogach wojewódzkich. Przewidziane w dokumencie inwestycje w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ukierunkowane będą na eliminację tych ryzyk.

Wypełnianie warunkowości podstawowej 3.1

9. Dostarcza informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury.

Dokument zawiera informacje o kosztach utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej na poziomie regionalnym (drogowej i kolejowej).



Fundusze Europejskie

Dziękuję za uwagę

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027



Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską

