**TAMPLATE RPO WM 21-27**

**CP 2**

1. **Strategia programu: główne wyzwania w zakresie rozwoju i odnośne rozwiązania polityczne**

*Podstawa prawna: art. 17 ust. 3 lit. a) ppkt (i)–(vii) i art. 17 ust. 3 lit. b)*

*W odniesieniu do celu „Zatrudnienie i wzrost”*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tabela 1** | | |
| **Cel polityki** | **Cel szczegółowy** | **Uzasadnienie (streszczenie)** |
| **2** | 2/ 3(iv) – Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej | Zgodnie z Wytycznymi inwestycyjnymi dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021–2027, stanowiącymi załącznik D do materiału pn.: „Dokument roboczy Służb Komisji, Sprawozdanie krajowe – Polska 2019”–„Słabo rozwinięty transport publiczny i długi czas dojazdów do miejsc na obszarach miejskich powodują dalsze uzależnienie mieszkańców od transportu indywidualnego, co prowadzi do zatorów komunikacyjnych i dużej liczby wypadków.” Dlatego wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej, promowanie zintegrowanego, czystego i bezpiecznego transportu publicznego uznano za priorytetowe.  Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko, zgodnie z kierunkami wskazanymi w Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r.: celem pośrednim – od 2025 r. redukcja średniego poziomu emisji CO2 parku nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych o 15% w odniesieniu do roku 2021.  Wzrost atrakcyjności i konkurencyjności zarówno transportu publicznego jak i niezmotoryzowanego pozwoli na zmniejszenie zatłoczenia na drogach miast, poprawiając tym samym również warunki ruchu pojazdów. Stworzenie kompleksowej sieci tras rowerowych w skali województwa pozwoli znacząco poprawić warunki ruchu, jak i zwiększyć atrakcyjność regionu, jako miejsca zamieszkania oraz wypoczynku. W Planie Zagospodarowania Województwa Mazowieckiego przewiduje się konieczność powstawania około 2500 km tras rowerowych. Aby zapewnić podstawę regionalnego systemu transportu rowerowego, konieczna jest budowa regionalnej sieci szkieletowej tras rowerowych, nie ograniczającej się do obszarów miejskich.  Od kilku lat odnotowuje się wzrost pasażerów transportu zbiorowegona terenie województwa mazowieckiego z czego ponad 92 % odbywa się w Warszawie oraz jej bezpośrednicm otoczeniu. W przypadku obszarów miejskich częstym problemem mającym podłoże w systemie transportowym jest przekroczenie dopuszczalnego poziomu zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu oraz pyłami zawieszonymi PM10.. Zgodnie z dokumentem Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju 2020 z perspektywa do 2030 „Zwiększenie wykorzystania taboru niskoemisyjnego (…) pomoże w ograniczeniu emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych. W związku z powyższym kluczowe jest ograniczenie ruchu samochodowego na rzecz niezmotoryzowanego i transportu publicznego oraz wsparcie wykorzystania pojazdów niskoemisyjnych w ramach transportu publicznego. |

*\*Odrębne priorytety zgodnie z rozporządzeniem w sprawie EFS+*

1. **Priorytety inne niż pomoc techniczna**

*Podstawa prawna: art. 17 ust. 2 i art. 17 ust. 3 lit. c)*

**Tabela 1 T: Struktura programu\* -**

**2.1 Tytuł priorytetu [300]** (należy powtórzyć dla każdego priorytetu)

*Pole tekstowe [300]*

**Priorytet II - Czyste, niskoemisyjne przyjazne dla środowiska Mazowsze**

* + 1. **Cel szczegółowy[[1]](#footnote-1) (cel „Zatrudnienie i wzrost”)** – **powtarzać - w odniesieniu do każdego wybranego celu szczegółowego** lub obszaru wsparcia, do priorytetów innych niż pomoc techniczna

3(iv) – Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej

**2.1.1.1 Interwencje w ramach funduszy**

*Podstawa prawna: art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (i), (iii), (iv), (v), (vi);*

*Powiązane rodzaje działań – art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (i):*

|  |
| --- |
| **W ramach celu szczegółowego – 2 /3(iv) - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej planowane są do realizacji następujące typy projektów:**   * **Infrastruktura rowerowa i piesza** * **Poprawa konkurencyjności transportu publicznego oraz ekologiczności taboru** * **Kompleksowe projekty dotyczące budowy i przebudowy infrastruktury transportu publicznego (w tym obiekty P&R, oświetlenie, ITS)** * ***Ograniczenie emisji z transportu w tym zakup maszyn/sprzętu do czyszczenia ulic***   W ostatnich latach na terenie województwa mazowieckiego nastąpiła znaczna poprawa sieci transportowej. Dzięki wsparciu finansowanemu UE udało się zrealizować wiele inwestycji transportowych, które wpłynęły na poprawę jakości oraz bezpieczeństwo całej sieci. Jednak nowoczesna sieć transportowa na Mazowszu dopiero się tworzy i nie stanowi jeszcze spójnej całości. W każdej gałęzi transportu są widoczne niedobory infrastruktury, które ograniczają możliwość sprawnego dojazdu do wielu ośrodków w województwie, zarówno do stolicy, do subregionów, jak i do innych miast/miejscowości. Miejscami problemem jest też brak równowagi międzygałęziowej wynikający z przewagi inwestycji ukierunkowanych na poprawę konkurencyjności motoryzacji indywidualnej. W celu poprawy warunków ruchu i podziału zadań przewozowych niezbędne są nie tylko inwestycje w sieć transportową ale i infrastrukturę towarzyszącą usprawniającą mobilność miejską w tym w:  - infrastrukturę rowerową zgodną z wojewódzkimi standardami, w szczególności wpisującą się w sieć szkieletową tras rowerowych województwa,  - przebudowę dróg i zmianę organizacji ruchu na ulicach w celu poprawy konkurencyjności ruchu niezmotoryzowanego i transportu publicznego (wydzielone pasy dla autobusów i torowiska tramwajowe, ograniczanie przekroju jezdni na rzecz przestrzeni dla pochłaniającej zanieczyszczenia zieleni i infrastruktury dla niezmotoryzowanych),  - poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu pieszego oraz dostępności przestrzeni dla osób o ograniczonej mobilności (w tym wyznaczanie brakujących przejść dla pieszych, poszerzanie chodników, sadzenie drzew przy ulicach, strefowe uspokojenie ruchu, ograniczanie rozmiarów skrzyżowań, zastępowanie sygnalizacji wzbudzanej przyciskami uspokojeniem ruchu lub automatyczną detekcją),  -ekologiczny tabor na potrzeby transportu publicznego,  -kompleksowe inwestycje dotyczące budowy i przebudowy infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (w tym obiekty P&R, oświetlenie uliczne, ITS).  Stworzenie kompleksowej sieci tras rowerowych w skali województwa pozwoli znacząco poprawić warunki ruchu, jak i zwiększyć atrakcyjność regionu, jako miejsca zamieszkania oraz wypoczynku. W Planie Zagospodarowania Województwa Mazowieckiego przewiduje się konieczność powstania około 2500 km tras rowerowych wchodzących w skład sieci szkieletowej. Wdrażanie działań takich jak strefowe uspokojenie ruchu, porządkowanie parkowania w strefie śródmiejskiej, usuwanie barier architektonicznych w przestrzeni miejskiej czy wytyczanie pasów rowerowych na jezdni pozwolą zwiększyć udział najmniej uciążliwego dla tkanki miejskiej ruchu pieszego i rowerowego. Wzrost atrakcyjności zarówno transportu publicznego jak i niezmotoryzowanego pozwoli na zmniejszenie zatłoczenia na drogach miast, poprawiając tym samym również warunki ruchu dla pojazdów transportu publicznego. Analizy wskazują na konkurencyjność roweru w stosunku do samochodu, a także do transportu zbiorowego (szczególnie w terenie zabudowanym). Należy zwrócić uwagę, że konkurencyjność roweru wobec samochodu osobowego wynika m.in. znastępujących kwestii: nie emituje spalin (aspekt ekologiczny), zapewnia minimum codziennego ruchu (aspekt zdrowotny), zajmuje mało miejsca (efektywność, komfort).  W Berlinie od lat rozbudowuje się rowerową infrastrukturę, dzięki czemu teraz może zaoferować już niemal 1000 km dróg rowerowych. Dzięki temu aż 20% ruchu w mieście generują jeżdżący na jednośladach. Kopenhaga to około 400 km ścieżek rowerowych, dla ponad 30% mieszkańców jednoślad to podstawowy środek komunikacji. W Warszawie długość dróg rowerowych wyniosła 645 km (Dane Warszawski Raport Rowerowy), w ZIT WOF 1266 km (Dane od IP ZIT)), a na Mazowszu 1996 km. W Warszawie między 2015 a 2016 r. liczba rowerzystów wzrosła o 19 proc, natomiast między 2016 a 2017 r. – aż o 22 proc. . W ciągu ostatnich 10 lat udział ruchu rowerowego w podróżach niepieszcyh zwiększył się z poziomu około 1% do 3,8%%. Od 2012 roku zauważalny jest znaczny wzrost liczby użytkowników systemu roweru miejskiego - do 901 000, a także rośnie liczby samych rowerów publicznych z 1050 do 5701.  Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko, zgodnie z kierunkami wskazanymi w Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r.: celem pośrednim jestod 2025 r. redukcja średniego poziomu emisji CO2 parku nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych o 15% w odniesieniu do roku 2021. Finansowane będą projekty z zakresu transportu publicznego niskoemisyjnego i bezemisyjnego zasilanego paliwem alternatywnym w rozumieniu przedstawionym w krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (dot. dyrektywy 2014/94/UE), w tym niezbędnej dla tego transportu infrastruktury. Preferencyjnie traktowane będą projekty związane z zakupem bezemisyjnych pojazdów transportu publicznego. Poprzez infrastrukturę rozumie się infrastrukturę ładowania pojazdów paliwem alternatywnym oraz infrastrukturę niezbędną do korzystania z komplementarnych form transportu (tj. transportu bezemisyjnego komplementarnego w stosunku do autobusowego transportu publicznego) np. bikesharing lub carsharingu opartego o samochody elektryczne. Priorytetem jest rozwój elektromobilności. Jej istotnym elementem może być popularyzacja rowerów elektrycznych, pod warunkiem zapewnienia również odpowiedniej infrastruktury liniowej. Zakupowi niskoemisyjnego taboru powinny towarzyszyć inwestycje w niezbędną dla właściwego funkcjonowania zrównoważonej mobilności infrastrukturę.  Zgodnie z zapisami Strategii Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w celu usprawnienia ruchu w miastach, należy zwiększyć konkurencyjność i efektywność transportu zbiorowego, w tym poprzez wprowadzanie systemu priorytetów w sygnalizacji świetlnej dla wydzielonych pasów autobusowych.  Interwencja jest ukierunkowana na *rozwój multimodalnej mobilności miejskiej* uważanej za najwłaściwszą formę transportu zrównoważonego. Powiązanie różnych środków transportu w sprawny łańcuch pozwoli zarówno na uzyskanie efektywności ekonomicznej jak również ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Wsparciem zatem objęte zostaną inwestycje poprawiające warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotoryzowanego. Zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego słabą stroną dróg w województwie jest brak rozwiązań ułatwiających podróż niezmotoryzowanym. Poza jezdnią o wpływie drogi na dostępność obszaru decydują takie elementy jak infrastruktura piesza i rowerowa oraz dostosowanie jej do potrzeb osób starszych, bądź o ograniczonej mozliwości poruszania się. Duży nacisk powinien być położony na system transportowy przyjazny dla środowiska naturalnego, mieszkańców oraz bezpieczeństwo podróży. Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu (KOM(2011)144) wskazuje, że „w kontekście miejskim dla ograniczenia zatorów i emisji niezbędna jest strategia łączona obejmująca (…) infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu”; „Tworzenie lepszych warunków do chodzenia na piechotę i jazdy na rowerze powinno stanowić integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury” oraz „zwrócenie szczególnej uwagi na szczególnie zagrożonych użytkowników – pieszych, rowerzystów […], m.in. poprzez bezpieczniejszą infrastrukturę”. Jako element uzupełnijacy i jednocześnie wnoszący dużą wartość dodaną z punktu widzenia wspierania zrównoważonej mobilności i ograniczania emisji będzie zielona infrastruktura pełniąca funkcję ciągów komunikacyjnych dla niezmotoryzowanych, np. odpowiednio dostosowane wały przeciwpowodziowe czy zielone korytarze w miastach wyposażone w drogi dla rowerów i ciągi piesze.  Rozwój systemu parkingów „Parkuj i Jedź” (P&R) w punktach przesiadkowych poza głównymi miastami oraz „Parkuj rower i jedź” (B&R – również w głównych miastach) jest korzystny z punktu widzenia integracji transportu, ograniczenia ruchu samochodowego w miastach oraz stanu środowiska naturalnego. Z tego też powodu planuje się wsparcie dalszej budowy i rozbudowy systemów P&R oraz B&R. W ramach parkingów będących w gestii Województwa Mazowieckiego, nowe parkingi realizowane będą w porozumieniu z samorządami lokalnymi w celu jak najlepszego ich dostosowania do potrzeb przyszłych użytkowników systemu. Otwarcie kolejnych parkingów „Parkuj i Jedź” w nowych lokalizacjach, Województwo Mazowieckie uzależni od możliwości współfinansowania budowy miejsc postojowych przez samorządy lokalne, realizacji w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego oraz w ramach współfinansowania ze środków europejskich. Węzły przesiadkowe przyjazne pasażerom są kluczowym elementem nowoczesnego systemu transportu publicznego. Mają na celu integrację podsystemów transportu, ułatwienia dokonywania przesiadek z jednego środka transportu na drugi, zmniejszenie ilości samochodów wjeżdzających do miasta a tym samym zmniejszenie zatłoczenia na ulicach oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń. W najbliższej perspektywie finansowania zakłada się dalszy rozwój i rozbudowę węzłów przesiadkowych.  Dopełnieniem projektów będą działania informacyjno-promocyjne i edukacyjne promujące transport zbiorowy i bezpieczeństwo ruchu w transporcie publicznym**.** Interwencja powinna dotyczyć projektów zarówno kompleksowych, jak również z wyodrębnieniem na poszczególne działania.  W ramach działań przewidzianych do realizacji uwzględniliśmy również możliwość finansowania  zakupu sprzętu i maszyn do czyszczenia ulic w celu ograniczenia emisji z transportu. W obszarach zurbanizowanych i wzdłuż tras dojazdów do pracy istotny wpływ na jakość powietrza i wysoki poziom stężeń pyłów zawieszonych ma udział emisji pochodzącej z transportu. W tym sektorze poza spalaniem paliw swój istotny udział w emisji pyłów ma ścieranie opon, hamulców i powierzchni dróg wynikający z nasilonego ruchu pojazdów.W rocznej ocenie jakości powietrza za rok 2018 podano, że jednym z działań koniecznych do podjęcia w celu redukcji emisji jest czyszczenie ulic na mokro z zalegających na nich osadów. Wszystkie prace czyszczące muszą odbywać się na mokro, w przeciwnym razie pył jest jedynie rozwiewany, a nie usuwany. Częścią integralną obowiązujących *Programów Ochrony Powietrza* są plany działań krótkoterminowych, w których określono działania naprawcze mające na celu ograniczenie emisji w momencie wystąpienia przekroczenia norm,  i jednym z takich działań jest m.in. czyszczenie ulic na mokro. Przeprowadzone na potrzeby nowego programu ochrony powietrza analizy stężeń pyłów pochodzących od transportu drogowego wskazują, że wielkość tego typu emisji wtórnej wynosi: dla pyłu zawieszonego PM10 – do 60% i dla pyłu zawieszonego PM2,5 – do 15% łącznej emisji pyłu. Dlatego w projekcie nowego programu ochrony powietrza czyszczenie ulic na mokro wskazane zostało jako jedno z działań naprawczych, koniecznych do realizacji przez cały okres obowiązywania programu. Działanie to ma polegać na myciu dróg krajowych i powiatowych, przynajmniej 6 razy w roku, w okresie wiosennym, letnim i jesiennym, w okresach bezdeszczowych, a także myciu wszystkich ulic w obszarach zabudowanych raz w roku, po okresie zimowym (najpóźniej do 30 kwietnia).  Problematyka emisyjności z transportu została także ujęta w dokumentach regionalnych i wpisuje się w kierunki działań określone w *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*. Polityka UE zmierza do systematycznego obniżania emisji gazów cieplarnianych, co w przypadku Polski jest zadaniem stosunkowo trudnym, ze względu na wysoką emisyjność polskiej gospodarki, natomiast finansowanie projektu regionalnego - Ograniczenie emisji z transportu (zmniejszenie udziału ruchu samochodowego, zakup maszyn/sprzętu do czyszczenia ulic na mokro) wpłynęłoby na poprawę jakości powietrza w naszym regionie. |

*Główne grupy docelowe – art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (iii):*

**Zestawienie głównych grup beneficjentów:**

* JST, ich związki i stowarzyszenia;
* jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną;
* przedsiębiorstwa;
* spółdzielnie mieszkaniowe, wspólnoty mieszkaniowe, TBS-y;
* dostawcy usług energetycznych w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE, realizujący inwestycje w oparciu o art. 2 pkt. 27 dyrektywy 2012/27/UE w formie (EPC Energy Performance Contracting) umów o poprawę efektywności energetycznej, o ile zakres projektu wykonywany jest na rzecz podmiotów publicznych na terenie objętym RPO WM 2014-2020;
* podmiot, który wdraża instrumenty finansowe.

**Zestawienie głównych grup docelowych:**

osoby i instytucje z województwa mazowieckiego

**2.1.1.2 Wskaźniki[[2]](#footnote-2)**

*Podstawa prawna: art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (ii)*

*art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (ii)* wskaźniki produktu i wskaźniki rezultatu wraz z odnośnymi celami pośrednimi i celami końcowymi;

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabela 2: Wskaźniki produktu** | | | | | | | | |
| **Priorytet** | **Cel szczegółowy (cel „Zatrudnienie i wzrost”) lub obszar wsparcia (EFMR)** | **Fundusz** | **Kategoria regionu** | **Nr identyfikacyjny [5]** | **Wskaźnik [255]** | **Jednostka miary** | **Cel pośredni (2024) kamień milowy ?** | **Cel (2029) końcowy** |
|  | **3(iv) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej** | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCO57 | Ekologiczny tabor transportu publicznego | pojazdy |  |  |
|  | 3(iv) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCO58 | Infrastruktura przeznaczona specjalnie dla rowerów objęta wsparciem | km |  |  |
|  | 3(iv) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCO60 | Miasta z nowym lub zmodernizowanym cyfrowym systemem transportu miejskiego | liczba |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabela 3: Wskaźniki rezultatów** | | | | | | | | | | | |
| **Priorytet** | **Cel szczegółowy (cel „Zatrudnienie i wzrost”) lub obszar wsparcia (EFMR)** | **Fundusz** | **Kategoria regionu** | **Nr identyfikacyjny [5]** | **Wskaźnik [255]** | **Jednostka miary** | **Wartość bazowa lub wartość odniesienia** | **Rok referencyjny** | **Cel (2029)** | **Źródło danych [200]** | **Uwagi [200]** |
|  | **3(iv) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej** | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCR62 | Roczna liczba pasażerów transportu publicznego | Pasażerowie/rok | Nd. | Nd. |  |  |  |
|  | 3(iv) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCR64 | Roczna liczba użytkowników infrastruktury przeznaczonej specjalnie dla rowerów | Użytkownicy/rok | Nd. | Nd. |  |  |  |

**Załącznik 2 a**

Lista planowanych projaktów stretegicznych

*Pole tekstowe [2 000]*

1. Z wyjątkiem celu szczegółowego określonego w art. 4 ust. 1 lit. c) ppkt (vii) rozporządzenia EFS+. [↑](#footnote-ref-1)
2. Przed przeglądem śródokresowym w 2025 r. w przypadku EFRR, EFS + oraz Funduszu Spójności, podział na lata tylko w przedziale 2021–2025. [↑](#footnote-ref-2)