

**Zwiększanie dostępności transportowej
obszarów wiejskich w ramach Programach Regionalnych oraz
programu FEnIKS w perspektywie 2021 - 2027**

Piotr Zygałło
Dyrektor Departamentu
Departament Programów Regionalnych
Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Warszawa, 20 kwietnia 2023 r.

Obszar transportu w Programach Regionalnych na lata 2021 - 2027

Całość interwencji w obszarze transportu w ramach polityki spójności UE na lata 2021 – 2027 koncentrować się będzie w dwóch celach szczegółowych:

Cel Szczegółowy 2.8:

Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.

Alokacja całkowita w PR:

1 925 528 500 euro

Cel Szczegółowy 3.2:

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.

Alokacja całkowita w PR:

3 598 735 874 euro

Zwiększanie dostępności transportowej obszarów wiejskich w Programach Regionalnych w ramach Celu Szczegółowego 2.8 (1)

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa na lata 2021 – 2027 dla osiągnięcia jak najlepszego efektu prowadzonej w CS2.8 interwencji, preferencje w dostępie do finansowania otrzymywać będą miejskie obszary funkcjonalne (dalej: MOF), w których stosowane będzie zintegrowane podejście do działań związanych z kształtowaniem systemu transportowego.

Podkreślić należy że wdrażanie interwencji w MOF opierać się będzie o instrumenty terytorialne:

- Zintegrowane inwestycje terytorialne (ZIT),
- Inny Instrument Terytorialny (IIT).

Oba te instrumenty przeznaczone są między innymi do **wzmacniania powiązań miasto-wieś** poprzez integracje wszystkich rodzajów terytoriów będących częścią MOF. Już w perspektywie 2014 – 2020 instrument ZIT obejmował swoim zasięgiem **125 gmin miejskich, 124 gmin miejsko-wiejskich oraz 272 gminy wiejskie**.

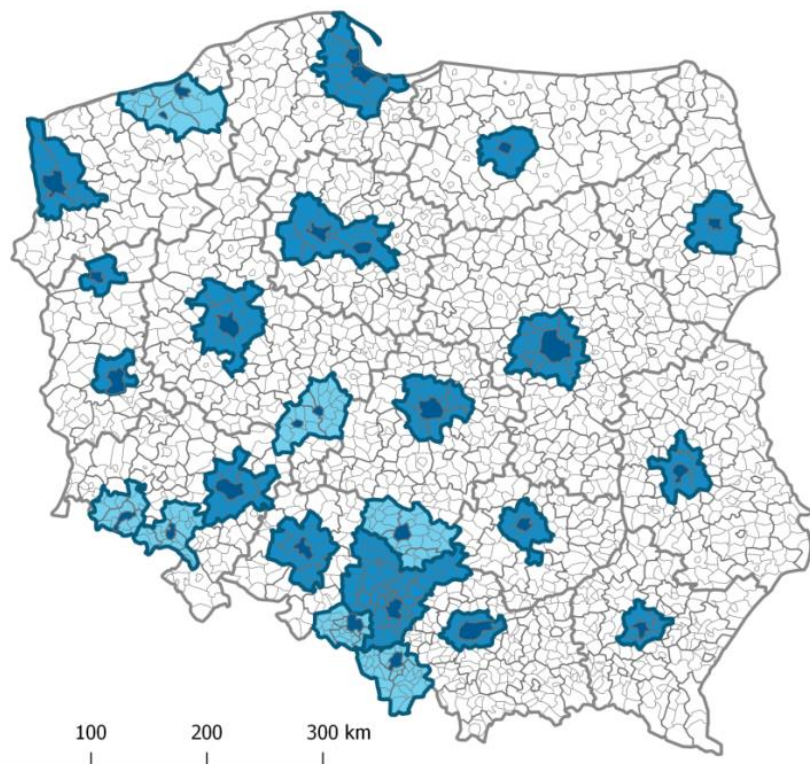
W perspektywie 2021 – 2027 instrument ZIT został rozszerzony również na miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze a dodatkowo wdrażany będzie również IIT który, co do zasady, obejmował będzie mniejsze MOF nieobjęte instrumentem ZIT. Mimo braku szczegółowych informacji na temat pełnej delimitacji wszystkich nowych MOF, pewne jest, że zasięg wdrażania interwencji opartej o MOF (w tym w obszarze transportu) w perspektywie 2021 – 2027 wzrośnie w sposób znaczący, **a udział gmin wiejskich wśród wszystkich JST wdrażających ZIT będzie wynosił minimum 50%-60%**. Dodatkowym dowodem na to jest fakt że minimum 4 województwa: Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie i Zachodniopomorskie będą w 100% pokryte MOF.

Tab. 1 Ilość ZIT i IIT w województwach

województwo	Partnerstwa łącznie	ZIT	IIT
dolnośląskie	7	6	1
kujawsko-pomorskie	5	5	
lubelskie	17	17	
lubuskie	4	4	
łódzkie	4	4	
małopolskie	7	6	1
mazowieckie	8	1	7
opolskie	5	1	4
podkarpackie	11	11	
podlaskie	3	3	
pomorskie	9	9	
śląskie	4	4	
świętokrzyskie	6	6	
warmińsko-mazurskie	3	3	
wielkopolskie	11	11	
zachodniopomorskie	12	8	4
Razem	116	99	17

Rozwój miejskich obszarów funkcjonalnych w latach 2014 - 2027

Perspektywa 2014-2020

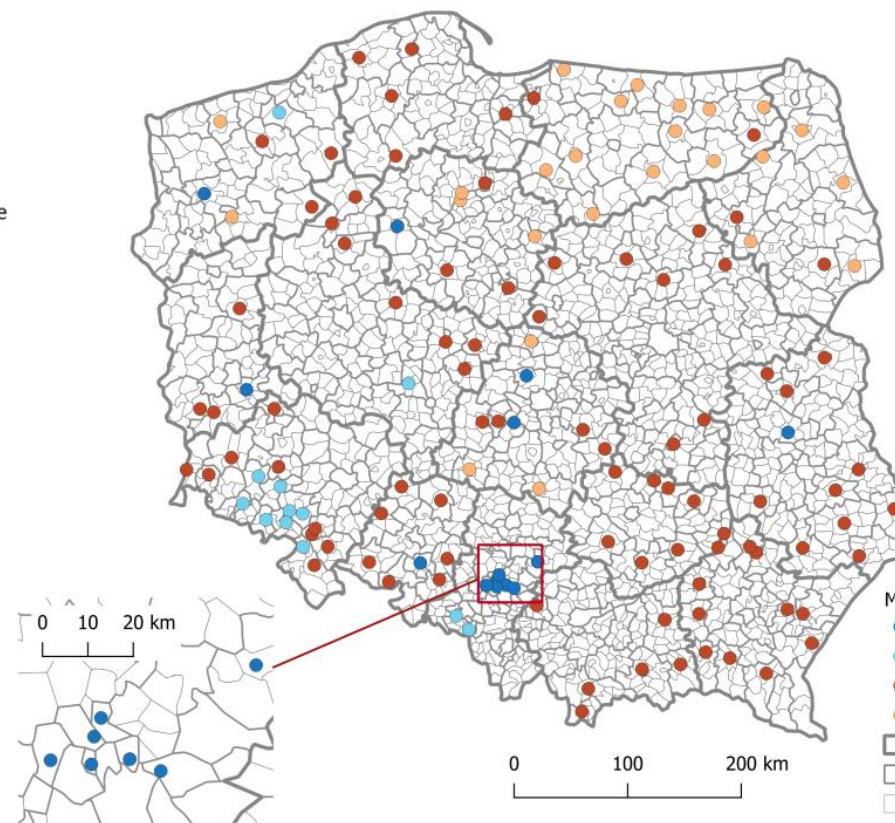


Zintegrowane
Inwestycje
Terytorialne

- Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
- "wojewódzkie" [17]
- "subregionalne" [7]
- miasto rdzeń
- województwo
- powiat
- gmina

Członkami ZIT jest:
521 gmin, w tym:
125 gmin miejskich
124 gminy miejsko-wiejskie
272 gminy wiejskie
26 powiatów "ziemskich"
1 województwo

Perspektywa 2021-2027



- Miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze
- w ramach ZIT wojewódzkich
 - w ramach ZIT subregionalnych
 - nowy / potencjalny ZIT
 - brak delimitacji / brak informacji
 - województwa
 - powiaty
 - gminy

Zwiększanie dostępności transportowej obszarów wiejskich w Programach Regionalnych w ramach Celu Szczegółowego 2.8 (2)

Zakres interwencji w celu szczegółowych 2.8. obejmował będzie między innymi:

- wsparcie systemów publicznego transportu zbiorowego w ramach miast i miejskich obszarów funkcjonalnych, w tym inwestycje w infrastrukturę i nowoczesny tabor nisko lub zeroemisyjny (w tym tabor na potrzeby podmiejskiego transportu publicznego);
- cyfryzację transportu miejskiego oraz działania towarzyszące rozwojowi transportu publicznego poprawiające między innymi przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS dla transportu publicznego);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego;
- działania na rzecz integracji transportu zbiorowego i wdrażania nowych sposobów przemieszczania się, w tym szczególnie w zakresie integracji taryfowej i wdrożenia koncepcji „Mobilność jako usługa” (działania w rozwój systemów biletowych i aplikacji służących mobilności, systemów współdzielenia środków transportu, transportu na życzenie oraz rozwój innowacyjnych środków transportu);
- budowa i rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania zeroemisyjnych pojazdów komunikacji publicznej oraz pojazdów zeroemisyjnych indywidualnych (jeśli odpowiednie zapisy programu dopuszczają taką możliwość), a także rozwój systemów autonomicznych w transporcie miejskim;
- podnoszenie świadomości mieszkańców, pracodawców i władz samorządowych wszystkich szczebli w zakresie propagowania korzystania z niskoemisyjnego transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego;

Zwiększanie dostępności transportowej obszarów wiejskich w Programach Regionalnych w ramach Celu Szczegółowego 2.8 (3)

Podział alokacji na poszczególne województwa oraz podział według kodów ukierunkowania terytorialnego przedstawiają poniższe tabele:

Tab. 2. Podział alokacji w CS 2.8 pomiędzy regionami [w euro]

Województwo	Alokacja CS2.8
dolnośląskie	68 964 945
kujawsko-pomorskie	132 326 246
lubelskie	127 035 354
lubuskie	65 078 372
łódzkie	148 540 000
małopolskie	136 256 409
mazowieckie	245 000 000
opolskie	120 500 000
podkarpackie	70 323 591
podlaskie	40 000 000
pomorskie	148 412 027
śląskie	212 900 000
świętokrzyskie	50 000 000
warmińsko-mazurskie	108 000 000
wielkopolskie	170 191 556
zachodniopomorskie	82 000 000
razem	1 925 528 500


Tab. 3. Podział alokacji w CS 2.8 według kodów ukierunkowania terytorialnego [w euro]

kod terytorialny	alokacja CS 2.8
03. ZIT – funkcjonalne obszary miejskie	1 270 386 014
17. Inny rodzaj narzędzia terytorialnego – obszary miejskie	0
18. Inny rodzaj narzędzia terytorialnego – miasta, małe miasta i przedmieścia	12 333 848
19. Inny rodzaj narzędzia terytorialnego – funkcjonalne obszary miejskie	261 845 841
20. Inny rodzaj narzędzia terytorialnego – obszary wiejskie	4 685 643
24. Inny rodzaj narzędzia terytorialnego – inne rodzaje terytoriów docelowych	10 926 433
25. Inne podejścia – obszary miejskie	0
26. Inne podejścia – miasta, małe miasta i przedmieścia	89 376 727
27. Inne podejścia – funkcjonalne obszary miejskie	48 394 801
28. Inne podejścia – obszary wiejskie	22 863 444
32. Inne podejścia – inne rodzaje terytoriów docelowych	0
33. Inne podejścia – brak ukierunkowania terytorialnego	204 715 749
razem	1 925 528 500

Zwiększanie dostępności transportowej obszarów wiejskich w Programach Regionalnych w ramach Celu Szczegółowego 3.2 (1)

Zakres interwencji w celu szczegółowych 3.2 obejmuje głównie:


- inwestycje w drogi wojewódzkie poza siecią TEN-T:
 - ✓ zapewniające niezbędne połączenia z TEN-T, miejscami inwestycji, centrami logistycznymi i innymi zrównoważonymi środkami transportu (np. terminalami intermodalnymi, węzłami kolejowymi);
 - ✓ wykorzystywane do regularnych usług transportu publicznego,
 - ✓ mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - ✓ wyprowadzające ruch z miasta (obwodnice i obejścia miast i miejscowości),w zakresie wskazanym w poszczególnych programach;
- inwestycje w drogi lokalne (powiatowe i gminne) – możliwość wsparcia ograniczona wyłącznie do dróg o charakterze dostępowym, tj. zapewniającym niezbędne połączenia z TEN-T, miejscami inwestycji, centrami logistycznymi i innymi zrównoważonymi środkami transportu (np. terminalami intermodalnymi, węzłami kolejowymi), o ile program przewiduje taki rodzaj wsparcia;

 Z zastrzeżeniem obwodnic i obiektów P+R, inwestycje drogowe realizowane na obszarach miast nie będą obejmowały budowy nowych, ani zwiększenia pojemności lub przepustowości istniejących dróg lub parkingów i nie będą przyczyniały się do zwiększenia natężenia ruchu samochodowego na obszarach miejskich.

Zwiększanie dostępności transportowej obszarów wiejskich w Programach Regionalnych w ramach Celu Szczegółowego 3.2 (2)

Zakres interwencji w celu szczegółowych 3.2 obejmuje głównie:

- tabor kolejowy do przewozów pasażerskich o charakterze regionalnym;
- tabor autobusowy dla pozamiejskiego transportu publicznego;
- infrastruktura kolejowa liniowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe albo przez samorząd terytorialny lub podległe mu jednostki;
- infrastruktura dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu, tj. rowerzystów i pieszych;
- punktowa infrastruktura pasażerska (np. węzły przesiadkowe, przystanki, „Park&Ride”);
- budowa i rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania zeroemisyjnych pojazdów komunikacji publicznej oraz pojazdów zeroemisyjnych indywidualnych (jeśli odpowiednie zapisy programu dopuszczają taką możliwość);
- cyfryzacja sektora transportu - wdrażane będą nowoczesne rozwiązania cyfrowe związane ze zrównoważoną mobilnością dążące do zwiększania efektywności podróży, służące integracji taryfowej oraz nowoczesnemu podejściu do realizacji usług transportowych.

 Zakres wsparcia w poszczególnych programach regionalnych jest zróżnicowany. Zależy on od instytucji zarządzającej danym programem regionalnym (tj. zarząd województwa) oraz wyników negocjacji danego programu z Komisją Europejską.

Zwiększanie dostępności transportowej obszarów wiejskich w Programach Regionalnych w ramach Celu Szczegółowego 3.2 (3)

Kwota alokacji w poszczególnych programach regionalnych oraz podział alokacji według kodów ukierunkowania terytorialnego przedstawiają poniższe tabele:

Tab. 4. Alokacja w CS 3.2
w poszczególnych programach
regionalnych [w euro]

Województwo	Alokacja CS 3.2
dolnośląskie	332 285 645
kujawsko-pomorskie	200 146 609
lubelskie	228 584 811
lubuskie	111 646 307
łódzkie	414 910 000
małopolskie	200 844 461
mazowieckie	222 000 000
opolskie	117 700 000
podkarpackie	234 901 560
podlaskie	147 100 000
pomorskie	250 721 768
śląskie	301 240 000
świętokrzyskie	140 000 000
warmińsko-mazurskie	277 200 000
wielkopolskie	191 150 974
zachodniopomorskie	228 303 739
razem	3 598 735 874

Tab. 5. Podział alokacji w CS 3.2 według kodów
ukierunkowania terytorialnego [w euro]

kod terytorialny	alokacja CS 3.2
03. ZIT – funkcjonalne obszary miejskie	13 000 000
25. Inne podejścia – obszary miejskie	58 857 129
26. Inne podejścia – miasta, małe miasta i przedmieścia	189 550 078
27. Inne podejścia – funkcjonalne obszary miejskie	190 781 722
28. Inne podejścia – obszary wiejskie	556 165 294
33. Inne podejścia – brak ukierunkowania terytorialnego	2 590 381 651
razem	3 598 735 874

Wsparcie FEnIKS dla obszarów wiejskich w obszarze transportu

Transport miejski

- 2 mld EUR – dotacje
- niekonkurencyjny sposób wyboru projektów
- gminy wiejskie, miejsko-wiejskie wchodzące w skład obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich i innych miast objętych w 2014-2020 instrumentem ZIT, z wyjątkiem miast Polski Wschodniej
- zeroemisyjne autobusy, węzły przesiadkowe, systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej

Kolej aglomeracyjna

- 400 mln EUR – tabor (łącznie z taborem do przewozów ponadregionalnych) – dotacje
- 194 mln EUR - infrastruktura kolei aglomeracyjnej – dotacje
- konkurencyjny sposób wyboru projektów
- gminy wiejskie, miejsko-wiejskie wokół miast przez które przebiegają połączenia i odbywa się ruch kolejowy o charakterze aglomeracyjnym
- infrastruktura, tabor, systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ



www.gov.pl/web/fundusze-regiony



[@MFIPR_GOV_PL](https://twitter.com/MFIPR_GOV_PL)



[@MinisterstwoFunduszyiPolitykiRegionalnej](https://www.facebook.com/MinisterstwoFunduszyiPolitykiRegionalnej)



youtube.com/@MFIPR