



URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO w Lublinie

Departament Strategii i Rozwoju Regionalnego

20-072 Lublin, ul. Czechowska 19, tel. (81) 44-16-738, fax. (81) 44-16-740; e-mail: drr@lubelskie.pl

**Regionalny Program Operacyjny Województwa
Lubelskiego 2007-2013**

Wytyczne dotyczące przygotowywania Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego

LUBLIN, sierpień 2007

W ramach osi priorytetowej Transport, dla działania *Miejski transport publiczny* Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 – 2013 wsparcie uzyskać mogą kompleksowe projekty dotyczące systemów transportu publicznego w miastach liczących w granicach administracyjnych powyżej 30 tys. mieszkańców, oraz obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie. Projekty takie powinny wynikać z aktualnych Zintegrowanych Planów Rozwoju Transportu Publicznego, w związku z tym dla beneficjentów chcących ubiegać się o dofinansowanie z tego działania wymagane będzie dostarczenie przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, do Departamentu Strategii i Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie, aktualnego Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego.

Plany rozwoju transportu miejskiego powinny być opracowane w oparciu o wszelkie dostępne informacje i badania dotyczące środowiska miejskiego. Planowanie transportu winno uwzględniać bezpieczeństwo i ochronę, dostęp do towarów i usług, zanieczyszczenie powietrza, hałas, emisje gazów cieplarnianych i zużycie energii, użytkowanie gruntów oraz winno obejmować transport pasażerski i towarowy, jak również wszelkie inne formy transportu.

Rozwiązania muszą być, oparte na szerokich konsultacjach z opinią publiczną oraz zainteresowanymi stronami (zwłaszcza przewoźnicy prywatni), dostosowane do potrzeb, a cele muszą odzwierciedlać lokalną sytuację.

W chwili obecnej spodziewane jest ukazanie się wytycznych Komisji Europejskiej, które mogą mieć wpływ na strukturę Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego, ponieważ Parlament Europejski w swojej Rezolucji *w sprawie strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego (2006/2061(INI))* zalecił KE określenie szczegółowych wytycznych dotyczących głównych aspektów planów transportowych oraz planów zrównoważonego zarządzania miejskiego.

W dalszej części przedstawiono strukturę Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego.

Struktura Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego

I. Podstawowe założenia dotyczące Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego

Jeżeli plan będzie nosił nazwę Zrównoważonego Planu Rozwoju Transportu Publicznego, Strategii Rozwoju Transportu Publicznego, Polityki Rozwoju Transportu Publicznego, Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu lub Miejskiej Polityki Rozwoju Transportu to takie dokumenty będą akceptowane pod warunkiem że spełnią poniższe kryteria

Dokument taki powinien zostać zatwierdzony przez Radę Miasta/Związku/Porozumienia Międzygminnego. Projekt planu przygotowuje organ wykonawczy jednostki samorządu terytorialnego, jest on opiniowany przez właściwe komisje organu stanowiącego, następnie akceptowany przez powołaną w tym celu komisję. W jej skład wchodzi również: przedstawiciele samorządów innych szczebli oraz ewentualnie przedstawiciele organizacji społecznych i gospodarczych. W celu rozwiązania najistotniejszych problemów dotyczących komunikacji miejskiej należy zaangażować w ten proces przedstawicieli najważniejszych organizacji społeczno – gospodarczych.

Aktualny Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego oznacza, iż **jest ważny co najmniej w latach 2007-2015** tj. w okresie wydatkowania środków w ramach RPO, akceptowane będą także Plany sporządzone w latach 2004 – 2006, ale uwzględniające okres 2007 - 2015

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego oznacza integrację wszystkich form (środków) transportu funkcjonujących na terenie miasta (np.: trolejbus, autobus, lotnisko, transport kolejowy, transport prywatny).

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego obejmujący zasięgiem działania cały obszar zurbanizowany ma na celu zmniejszenie negatywnych skutków transportu dla środowiska. Plany zostaną sporządzone dla miast liczących w granicach administracyjnych powyżej 30 tys. mieszkańców, oraz obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie (Obszar funkcjonalnie powiązany z miastem

powyżej 30 tys. mieszkańców - to obszar na którym realizowane są usługi komunikacji miejskiej zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 2004, poz. 2088 z późn. zm.), które obejmują wyżej wymienione miasta lub wyżej wymienione miasta i gminy sąsiadujące – jeżeli zawarły porozumienie lub utworzyły związek międzygminny w sprawie wspólnej realizacji komunikacji publicznej na swoim obszarze).

Plan powinien dotyczyć rozwiązania problemów związanych z wzrastającą intensywnością ruchu i ulicznymi korkami. Musi nawiązywać do regionalnych i krajowych strategii (rozwoju województwa oraz transportu). Plan powinien przyczynić się do zmiany proporcji między środkami transportu na korzyść bardziej efektywnych rozwiązań, takich jak transport publiczny, rowerowy lub ruch pieszy.

Jednym z jego podstawowych celów jest stworzenie bardziej efektywnego pod względem środowiskowym systemu transportu, służącego wszystkim mieszkańcom obszarów objętych planem. Plan powinien zawierać elementy ograniczające podstawowe zagrożenia wynikające z funkcjonowania transportu miejskiego, np. poziom hałasu, zanieczyszczenie powietrza czy wód.

Celem planu jest przygotowanie i koordynowanie zadań rozwojowych dla osiągnięcia założonych celów, poprzez przegląd stopnia przygotowania tych zadań, przygotowanie realistycznego planu finansowego, uzgodnienia zasad realizacji, dokonanie przeglądu zakresu i stopnia skoordynowania z dziedzinami pokrewnymi (drogownictwo miejskie, sterowanie ruchem).

II. Podstawowe dokumenty w oparciu, o które należy sporządzić Plan:

(lista dokumentów zamieszczonych poniżej ma charakter otwarty; Plan należy skonstruować w oparciu o te, które istnieją i są aktualne, a ich wykaz należy umieścić w części ostatniej Planu, wskazującej dokumenty źródłowe)

- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025
- Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007-2013
- Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2006 - 2020
- Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacyjnej dla Województwa Lubelskiego
- Wojewódzki Program Ochrony Środowiska

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
- Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta na lata 2007 – 2015
- Strategia Rozwoju Miasta na lata 2007 – 2015
- Strategia Promocji Miasta na lata 2007 – 2015
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
- Lokalny Plan Rewitalizacji
- Studium Komunikacyjne Miasta
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta
- Prognoza ruchu pasażerskiego dla zintegrowanego systemu transportu zbiorowego
- Informacja dotycząca strategicznych zadań transportowych miasta
- Kompleksowe badania ruchu dla miasta, badania kordonowe na wlotach drogowych i kolejowych

III. Struktura Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego

Plan transportowy powinien składać się z następujących rozdziałów:

Część I - Charakterystyka sytuacji społeczno-gospodarczej odpowiednio na terenie miasta lub związku międzygminnego.

- dane ogólne dotyczące miasta, struktura przestrzenna miasta, kierunki zagospodarowania przestrzennego, zakres czasowy i terytorialny planu,
- struktura podstawowych branż gospodarki mających wpływ na transport (główni pracodawcy), ilość podmiotów gospodarczych i zatrudnionych w nich pracowników,
- miejsca poza miastem, z których dojeżdżają osoby zatrudnione w mieście oraz podmioty gospodarcze korzystające ze środków transportu,
- źródła i cele ruchu (dzielnice mieszkaniowe, obiekty generujące potoki podróży),
- identyfikacja innych problemów lokalnych lub regionalnych.

Układ drogowy

- istniejący i planowany układ sieci i linii komunikacyjnych transportu drogowego wraz z infrastrukturą (dworce, przystanki, itp.),
- komunikacja lotnicza (istniejąca i planowana), szybkie koleje miejskie, tramwaje, trolejbusy, linie kolejowe wraz z infrastrukturą (dworce, stacje, itp.),
- komunikacja zbiorowa, komunikacja osób niepełnosprawnych,
- obwodnice, korytarze transportowe, parkingi (stan obecny i planowany),
- zarządzanie ruchem, w tym infrastruktura sterowania ruchem, bezpieczeństwo ruchu, kryteria dotyczące parkowania.

Sfera społeczna

- struktura demograficzna i społeczna - trendy i prognozy,
- określenie docelowych grup pasażerów wymagających wsparcia,
- bezpieczeństwo pasażerów.

Stan środowiska naturalnego

- charakterystyka środowiska miejskiego,
- wpływ transportu na środowisko miejskie (np. poziom hałasu, zanieczyszczenie powietrza spalinami),
- uwarunkowania ochrony środowiska i opieki konserwatorskiej.

Część II - Kierunki rozwoju miasta w poszczególnych sektorach transportu miejskiego - Cele, wytyczne, zalecenia oraz oczekiwane efekty.

Cele powinny być określone poprzez wartości skwantyfikowanych i mierzalnych wskaźników dotyczących następujących zagadnień:

- powierzchnia obszaru obsługiwanego przez transport publiczny,
- udział transportu publicznego w przewozach pasażerów ogółem,
- liczba pasażerów,

- dostępność dla osób o ograniczonej mobilności - infrastruktura i tabor,
- bezpieczeństwo w ruchu drogowym - wypadki, zabici i ranni oraz bezpieczeństwa osobistego podróżnych w środkach przewozu,
- emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych oraz hałasu do środowiska,
- jakość obsługi pasażera.

Zalecenia i wytyczne mogą dotyczyć następujących spraw:

- dostępność do usług,
- udział wpływów ze sprzedaży biletów w pokryciu kosztów usług ("minimum przewozowe"),
- koszt pasażerokilometra,
- wymagania taborowe,
- systemy informacji dla podróżnych,
- organizacja ruchu, w tym preferencji dla pojazdów transportu publicznego,
- monopolizacja rynku usług przewozowych,

Część III - Finansowanie transportu, wdrażanie planu, harmonogram realizacji zadań.

(Rozdział ten musi zawierać dokładne dane dotyczące etapów wdrażania Planu wraz z określeniem harmonogramu czasowego i podaniem źródeł ich finansowania. Kolejność realizacji planowanych działań musi być przedstawiona hierarchicznie według ich wagi i stopnia w jakim dane zadanie przyczynia się do osiągnięcia celów Planu – wraz z podaniem uzasadnienia przyjętych wyborów)

- finansowanie działalności przewozowej - źródła finansowania i wielkość środków rocznie,
- powiązania planowanych projektów z celami strategicznymi, działaniami realizowanymi w latach ubiegłych i następnych,
- system wdrażania planu,
- planowane inwestycje w układzie:
 - a. nazwa planowanego działania,
 - b. określenie kryteriów ustalania kolejności realizacji planowanych działań,
 - c. etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji,

- d. instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu,
- e. wielkość nakładów ze wskazaniem źródeł finansowania,

Część IV - Monitorowanie i ocena realizacji planu.

Rozdział o monitorowaniu i ocenie realizacji planu powinien zawierać:

- system monitorowania realizacji planu, np.: zakres monitoringu zachowań komunikacyjnych pasażerów i operatorów, zakres monitoringu rynku usług, zakres monitoringu jakości usług przewozowych,
- sposoby oceny wykonywania planu, ustalenie wymagań odnośnie czasokresu przedstawiania sprawozdań z realizacji planu, ich zakresu oraz jego szczegółowości,
- sposoby inicjowania współpracy pomiędzy sektorem publicznym, prywatnym i organizacjami pozarządowymi,
- promocja planu.

Dokumenty źródłowe

(Należy wymienić dokumenty i opracowania, oraz pozostałe źródła danych wykorzystane podczas prac nad tworzeniem Planu)