

AGENDA

15:15 – 16:15 Wykorzystanie modeli transportowych w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2021- 2027

Moderator mgr inż. Ewa Zofka, dr inż. Sabina Puławska-Obiedowska

- Wykorzystanie krajowego modelu ruchu do spełnienia warunku podstawowego na perspektywę 2021-2027 – Ewa Zofka, Centrum Unijnych Projektów Transportowych
- Planowanie transportu w regionie – co daje wykorzystywanie modelu ruchu – Mateusz Szpórńóg, VIA VISTULA Sp. z o.o.
- Wykorzystanie ZMR do analiz wpływu dostępności taboru kolejowego na podział modalny podróży pasażerskich – Szymon Piotr Bryzgalski, Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.
- Prognoza ruchu dla inwestycji drogowej S3 Troszyn – Świnoujście, z wykorzystaniem modelu ZMR 3.0. - Michał Żądło, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad



Fundusze Europejskie

Wykorzystanie krajowego modelu ruchu do spełnienia warunku podstawowego na perspektywę 2021-2027



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY

Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU

Wykorzystanie modeli ruchu w perspektywie 2021-2027

Sporządzanie analiz i prognoz ruchu, wykorzystywanych w szczególności przy opracowywaniu:

- dokumentów strategicznych dla poszczególnych gałęzi transportu
- Regionalnych Planów Transportowych
- Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP
- opracowanie studiów wykonalności
- analizy kosztów i korzyści

Jak również:

- analizy na potrzeby m.in. jednostek administracji państwowej i samorządowej
- prace badawcze, naukowe i dydaktyczno - rozwojowe



ZINTEGROWANY MODEL RUCHU

Zintegrowany Model Ruchu a warunek podstawowy

Zintegrowany Model Ruchu

Jednym z celów zlecenia CUPT opracowania ZMR była potrzeba **spełnienia warunku podstawowego w ramach nowej perspektywy finansowej** zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym wynikającego z zapisów art. 15 Rozporządzenia Ogólnego Parlamentu Europejskiego i Rady dla perspektywy finansowej 2021-2027*



*ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej

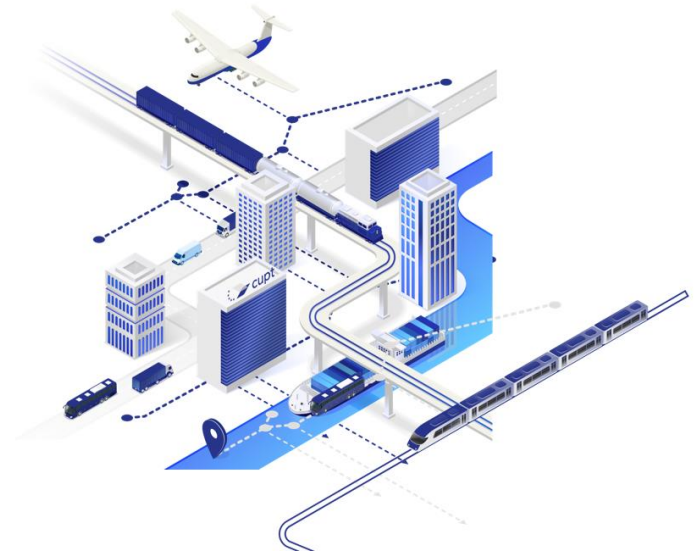
Warunek podstawowy

warunek jaki musi być spełniony dla skutecznego i efektywnego wykorzystania unijnego wsparcia

Cel polityki: Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności

Nazwa warunku podstawowego: Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie

Kryteria spełnienia warunku podstawowego: funkcjonowanie multimodalnego mapowania istniejącej i planowanej infrastruktury – z wyjątkiem szczebla lokalnego – do 2030 r., które: zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych (...)



Warunek podstawowy na poziomie krajowym

Działania po stronie CUPT:

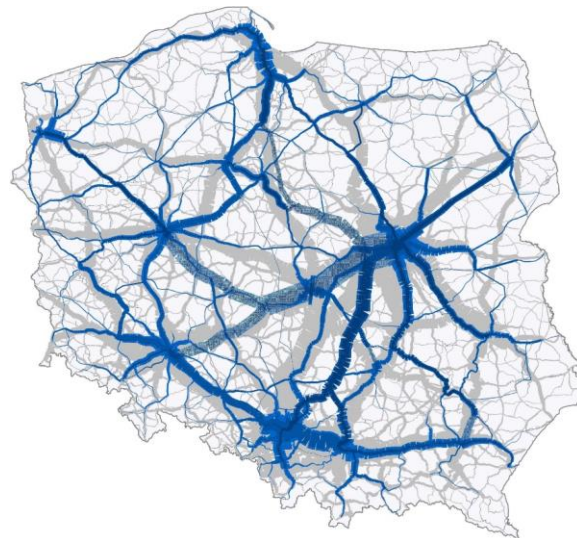
- objęcie analizą z wykorzystaniem ZMR dokumentów takich jak: Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030, Krajowy Program Kolejowy do 2030 r.
- wkład do Raportu z samooceny wypełnienia warunku podstawowego na poziomie krajowym
- opracowanie dokumentu Ekonomiczne uzasadnienie inwestycji transportowych, objętych planowaniem na poziomie krajowym

Luty 2024 r. - akceptacja przez KE warunku podstawowego dla sektora transportu na poziomie krajowym

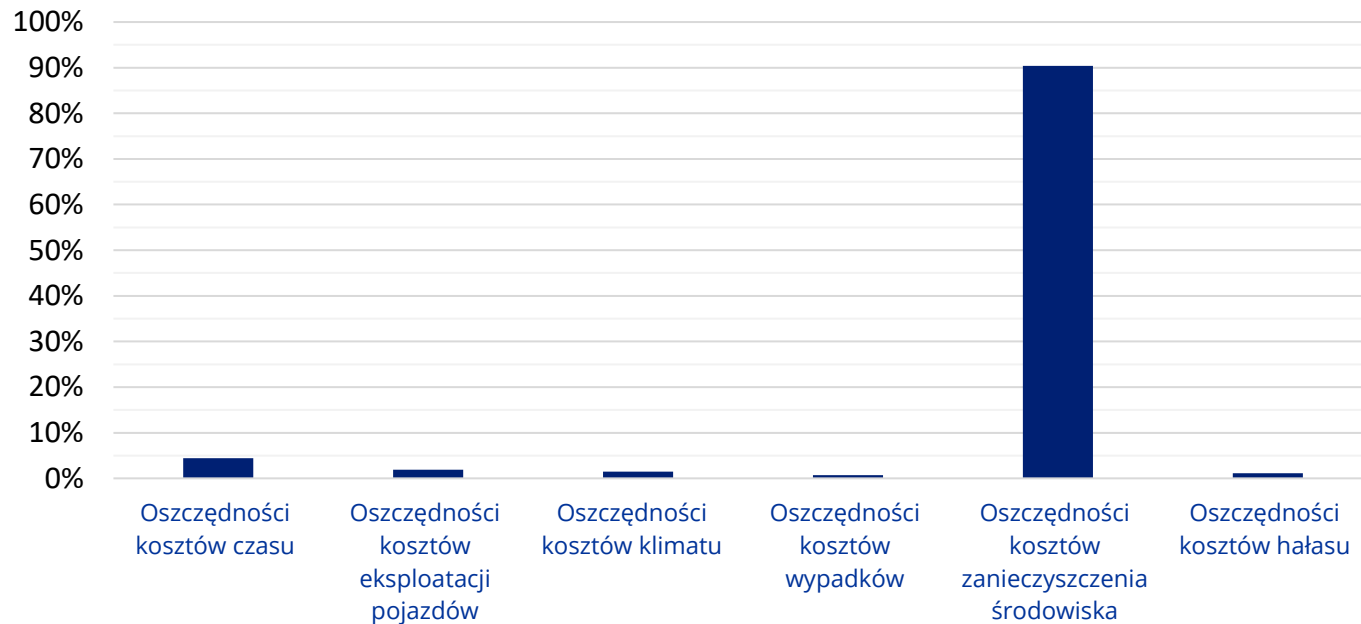
Dokumenty strategiczne dla poszczególnych gałęzi transportu

Krajowy Program Kolejowy do roku 2030:

- Wprowadzono nowe inwestycje wraz z parametrami
- Wprowadzono zmiany w zakresie planowanych modernizacji
- Opracowano ofertę przewozową
- Przygotowano dane pod analizę AKK
- Przeprowadzono analizę AKK



Analiza ekonomiczna dla Krajowego Programu Kolejowego



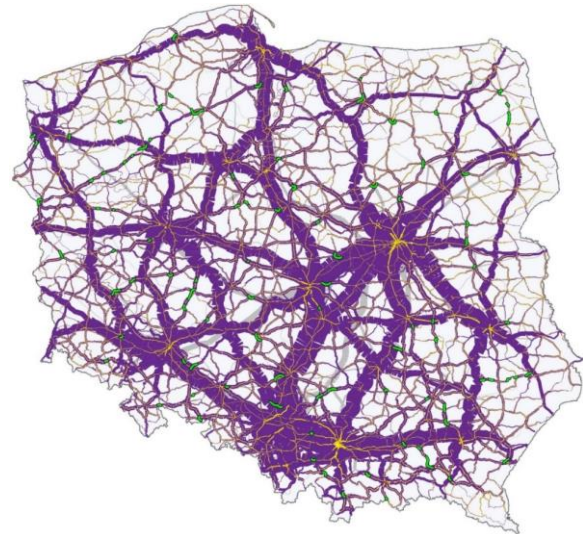
Analiza ekonomiczna dla Krajowego Programu Kolejowego

- Przeprowadzona analiza kosztów i korzyści (AKK) z wykorzystaniem ZMR ma charakter strategiczny. Analiza obejmuje dwa warianty: wariant uwzględniający stan infrastruktury kolejowej bez inwestycji KPK oraz wariant uwzględniający program KPK.
- **Skwantyfikowano na bazie modelu ruchu efekty ekonomiczne wdrożenia inwestycji dla roku 2030** (bez wykonywania pełnych obliczeń dla całego okresu referencyjnego)
- Przeprowadzona analiza wykazała ponadto, że:
 - Średnia prędkość kolei w 2030 roku, w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego, rośnie w zależności od kategorii pociągu
 - Na skutek realizacji KPK 2030 część osób rezygnuje z podróży samochodem i przesiada się do pociągów, a dodatkowo przejmują one także pasażerów z autobusów dalekobieżnych
 - Dodatkowo rezygnacja z podróży samochodem spowoduje przyspieszenie pozostałego ruchu na drogach
 - Ponadto na skutek inwestycji kolejowych zaobserwowano znaczne zmniejszenie kosztów zanieczyszczeń środowiska

Dokumenty strategiczne dla poszczególnych gałęzi transportu

Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030

- W ramach analiz przy użyciu Zintegrowanego Modelu Ruchu uwzględniono inwestycje planowane do realizacji w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030.
- Odwzorowano przebiegi oraz parametry przyszłych ciągów dróg.
- Po uwzględnieniu specyfiki ruchu lokalnego analiza wykazała, iż co do zasady obwodnice przenoszą ruch ciężarowy poza obszary miejskie.



Analiza Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030

- Głównym założeniem Programu jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z zatłoczonych miast oraz poprawa przepustowości sieci drogowej.
- Ponieważ drogi krajowe o dużym natężeniu ruchu często przebiegają przez tereny zabudowane danymi miejscowościami, powoduje to powstawanie zatorów drogowych i przyczynia się do znacznego zatłoczenia miast, w tym pojazdami ciężarowymi.
- Efektem budowy obejść miejscowości oraz rozdzielenia ruchu jest poprawa sytuacji na istniejącej sieci drogowej oraz w otoczeniu dróg krajowych.
- W modelu zaobserwowano poprawę płynności ruchu oraz zwiększenie przepustowości docelowej sieci drogowej.



ZINTEGROWANY MODEL RUCHU

Programy krajowe 2021-2027

Zintegrowany Model Ruchu w krajowych Programach

ZMR został wpisany jako narzędzie spełniające warunek podstawowy

- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS)
- Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FEPW)



Fundusze Europejskie

dla Polski Wschodniej



Fundusze Europejskie

na Infrastrukturę



ZINTEGROWANY MODEL RUCHU

Regionalne Plany Transportowe

Wsparcie w ramach opracowania Regionalnych Planów Transportowych

- Konieczność opracowania RPT wynika z potrzeby spełnienia warunku podstawowego w ramach perspektywy finansowej 2021 – 2027 (wymaganego przez KE) zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym
- Regionalny Plan Transportowy to strategia wyznaczająca najważniejsze kierunki rozwoju transportu do 2030 roku na danym obszarze
- Dokument definiuje w szczególności kluczowe inwestycje transportowe, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie z funduszy UE na lata 2021-2027.



Wsparcie w ramach opracowania Regionalnych Planów Transportowych

Do podstawowych zadań CUPT należało:

- Udostępnienie modelu ruchu na rok bazowy oraz okresy prognostyczne - **przekazano ZMR wszystkim województwom** - udzielono 16 licencji
- Zapewnienie aktualizacji ZMR
- Przygotowanie zestawu dodatkowych danych z ZMR na potrzeby regionu
- Konsultacje w zakresie możliwości wykorzystania ZMR
- Udzielanie informacji o założeniach ZMR

Prace odbywały się przy udziale Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Inicjatywy JASPERS, CUPT oraz przedstawicieli KE

Wsparcie w ramach opracowania Regionalnych Planów Transportowych

Możliwe podejścia województw do zastosowania ZMR*:

- W przypadku braku własnego modelu transportowego można „wyciąć” z modelu krajowego obszar odpowiadający badanemu regionowi, a następnie go doszczegółowić. Gotowe są formuły ruchotwórcze, macierze przemieszczeń i dodatkowe dane
- Posiadając własny model, ZMR może posłużyć do weryfikacji sieci transportu publicznego i indywidualnego oraz jest punktem odniesienia w zakresie podróży zewnętrznych, prezentując gotowe wartości w zakresie potoków na granicach rejonów
- Niezależnie od zastosowanej formy dzięki skorzystaniu z wyników modelu ZMR uzyskujemy spójność pomiędzy modelami.

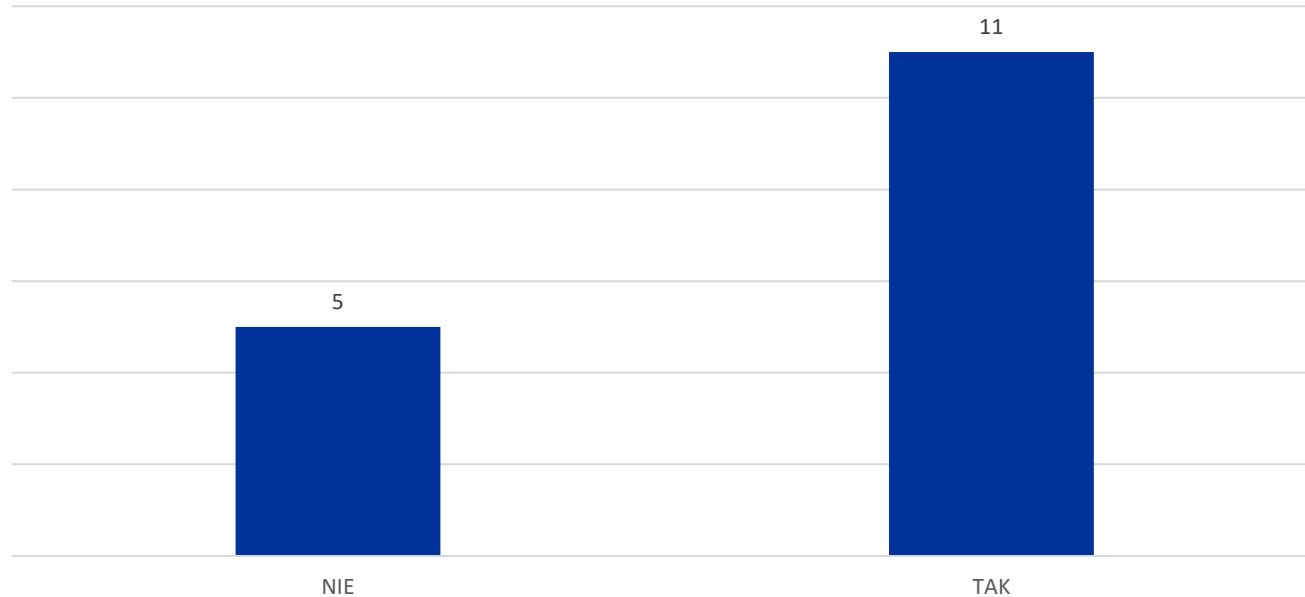
W jakim zakresie wykorzystano ZMR

ZMR posłużył w głównej mierze jako źródło danych wejściowych. Wykorzystano następujące elementy:

- podział na rejony komunikacyjne
- informacje w zakresie transportu zbiorowego
- modele sieci wraz z parametrami
- informacji o prognozach ruchu drogowego i publicznego transportu zbiorowego
- model przemieszczeń towarów
- dane dot. ruchu zewnętrznego, w tym tranzytowego

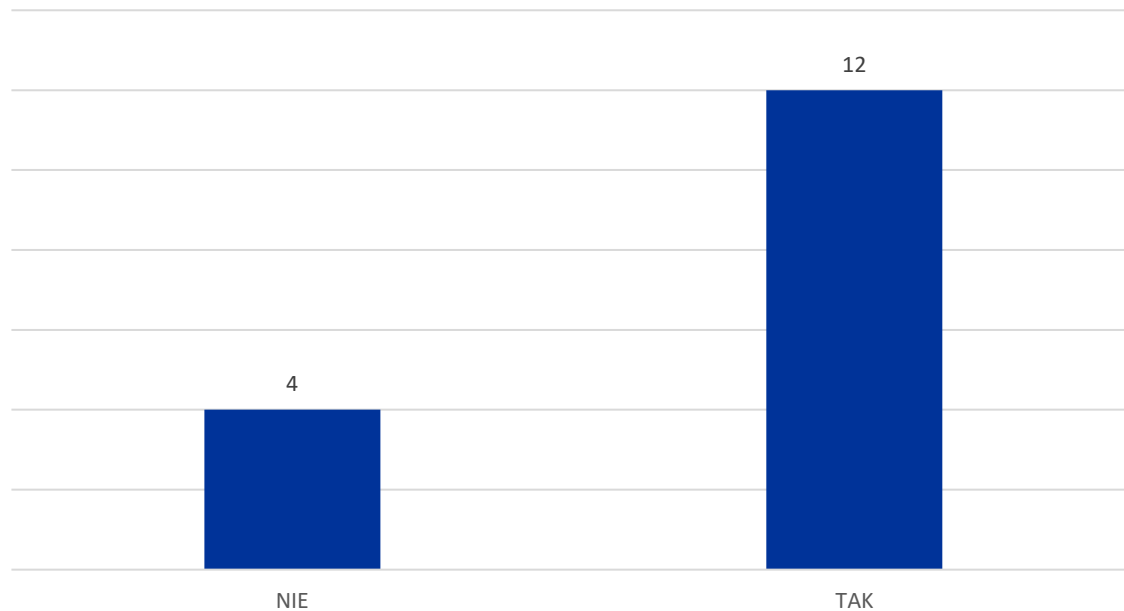
Zgodnie z uzyskaną informacją **wszystkie województwa** wykorzystały ZMR do stworzenia RPT lub innych analiz

Czy powstał model regionalny?



■ W większości przypadków model regionalny powstał z wykorzystaniem ZMR

Czy udzielono sublicencji na ZMR?



■ Liczba udzielonych sublicencji - 17

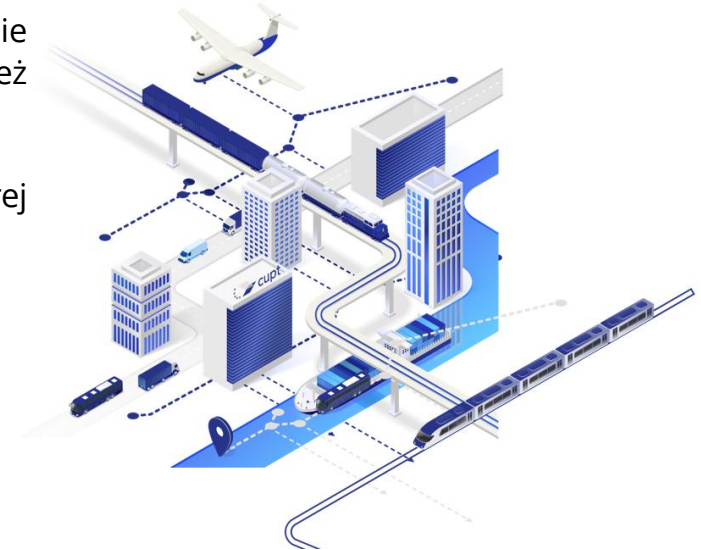


ZINTEGROWANY MODEL RUCHU

**Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej -
SUMP**

Opracowanie SUMP

- Konieczność opracowania SUMP wynika m.in. z Umowy Partnerstwa w kontekście kryteriów oceny projektów składanych do dofinansowania
- SUMP jest strategią długoterminową, nastawianą na zapewnienie dobrego dostępu do celów podróży i usług, zawierającą również plan wdrożenia
- Stanowi koncepcję planowania przestrzeni miejskiej, w której kluczowym elementem jest transport publiczny



Wsparcie w ramach opracowania SUMP

- Uruchomienie pilotażowego wsparcia dla miast, Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub Obszarów Metropolitalnych we wdrożeniu idei SUMP - pilotaż SUMP (2020-2023) – ponad 30 beneficjentów
- Wsparcie w ramach pilotażu dotyczyło m.in.:
 - weryfikacji posiadanych SUMP
 - identyfikacji i ocenie danych potrzebnych do opracowania SUMP będących w posiadaniu Odbiorców;
 - pomocy przy przeprowadzeniu przez Odbiorców zamówień na Wykonawcę SUMP
 - doradztwie przy organizacji procesu konsultacji społecznych oraz aktywizacji interesariuszy
 - organizacji i przeprowadzeniu warsztatów w zakresie SUMP

Prace odbywały się przy udziale Doradcy tj. konsorcjum firm International Management Services sp. z o.o. i Wolański sp. z o.o. oraz Inicjatywy Jaspers pod auspicjami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Ministerstwa Infrastruktury i Komisji Europejskiej

Wsparcie w ramach opracowania SUMP

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

Działanie 11.4 – Transport miejski

Konkurs na projekty dotyczące opracowania dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – SUMP)

Termin: 30 września 2022 r. do 31 października 2022 r.

Dofinansowanie otrzymało 5 projektów

Kwota całkowita wydatków 2,65 mln PLN, w tym wkład UE 1,59 mln PLN

Fundusze Europejskie Na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027

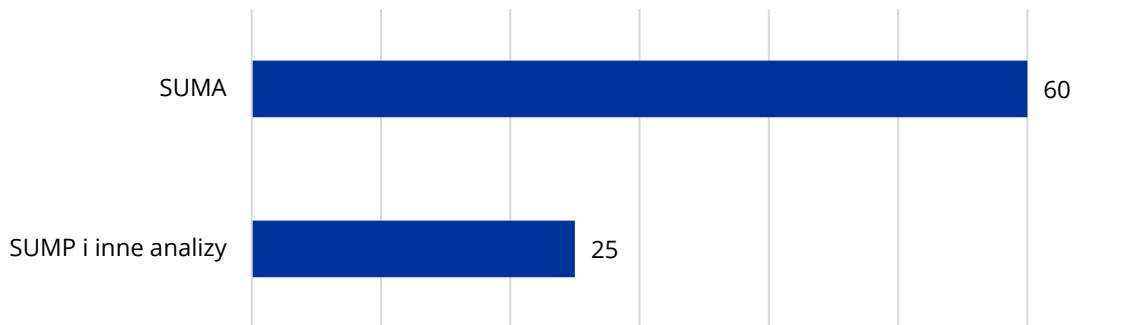
Działanie 03.01 Transport miejski

Jednym z typów projektów przewidzianych w Szczegółowym Opisie Priorytetów Programu to Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Termin 31 stycznia 2024 r. do 28 czerwca 2024 r.

Ocena SUMP

- CUPT bierze aktywny udział w ocenie SUMP na podstawie Formularza oceny SUMP opracowanego przez interdyscyplinarny zespół CUPT, MI, MFiPR, konsorcjum IMS/Wolański, JASPERS
- Łącznie ocenie poddano ponad 30 SUMP – tym samym osiągnięto kamień milowy określony dla KPO na II kwartał 2025 r. - „Miasta, w których przyjęto nowy SUMP”
- Liczba udzielonych licencji na opracowania SUMP oraz innych analiz lokalnych - **25**





ZINTEGROWANY MODEL RUCHU

Analizy na potrzeby projektów inwestycyjnych

Model ruchu jako wsparcie w opracowaniu studiów wykonalności/rezultatów studiów wykonalności

- Modele ruchu są wykorzystywane z powodzeniem od lat jako narzędzie wsparcia w opracowaniu analiz i prognoz popytu
- W perspektywie 2021-2027 ZMR będzie również wykorzystywany przez GDDKiA oraz PKP PLK S.A. w przygotowaniu analiz na potrzeby m.in. przygotowania SW i składania wniosków o dofinansowanie
- Nowością jest wprowadzenie do kryteriów oceny projektów dla FENIX oraz FEPW wymagań związanych z poprawnością przygotowania prognoz ruchu*

*dotyczy działania FENX.04.01 Drogi w sieci bazowej TEN-T, FENX.04.02 Kolej w TEN-T oraz FEPW.04.02 Ponadregionalna infrastruktura kolejowa



ZINTEGROWANY MODEL RUCHU

Fundusze Europejskie

Zapraszamy do kontaktu

Centrum Unijnych Projektów
Transportowych

Plac Europejski 2 00-844 Warszawa

ZMR@cupt.gov.pl



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



**KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY**

Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU