

JASPERS

Wytyczne (1)

Data:	24 kwietnia 2020 r.
Wersja:	Ostateczna
Dotyczy:	Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)
Autorzy:	Patrizia Fagiani, Monika Hardej, Elisabet Vila Jorda, Jaroslaw Walkiewicz Urszula Rzeszot, Artur Rudnicki, Privat Juillard , Paul Riley, Malgorzata Mokrzancka, Jose Izquierdo

Spis treści

1. Kontekst	3
2. Podstawy metodologiczne	3
3. Praktyczne zalecenia dla RPT	7
3.1 Struktura instytucjonalna	8
3.2 Właściwy zakres geograficzny (a granice regionów)	8
3.3 Skoordynowanie z innymi strategiami	9
3.3.1 Skoordynowanie ze strategiami i narzędziami wyższego poziomu (europejskiego, ogólnopolskiego)	9
3.3.2 Skoordynowanie ze strategiami transportowymi niższego poziomu	10
3.3.3 Skoordynowanie z planami terytorialnymi i strategiami rozwoju	11
3.4 Wykorzystanie Modeli Transportowych	12
3.4.1 Potencjalna możliwość wykorzystania Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR)	13
3.5 Zrozumienie kosztów utrzymania i eksploatacji	14
3.6 Podejście do kwestii środowiskowych (strategiczna ocena oddziaływania na środowisko)	15
3.7 Podejście do kwestii zmian klimatu	16
4. Wyniki planu	20
4.1 Działania i priorytety	20
4.2 Tworzenie listy przedsięwzięć	20
4.2.1 Niezbędne działania i projekty	21
4.2.2 Działania potwierdzone przez strategię	21
4.2.3 Działania niepotwierdzone przez strategię	21
5. Ocena i monitoring	22
6. Programowanie	22
Załączniki	23
Ilustracja 1: Zasady tworzenia strategii	5
Ilustracja 2: Główne etapy tworzenia strategii	7
Ilustracja 3: Przykłady działań	20
Ilustracja 4: Działania będące wynikiem procesu planowania	20
Ilustracja 5: Etap oceny wykonalności projektu	21
Ilustracja 6: Kluczowe etapy planowania i programowania	22

1. Preambuła

Niniejsze wytyczne opracowano celem wsparcia Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz polskich regionów w procesie przygotowywania regionalnych planów transportowych (RPT) stanowiących wkład do stworzenia listy przedsięwzięć na perspektywę finansową 2021-2027.

We wstępnej ocenie przeprowadzonej przez JASPERS na początku marca 2020 r., opartej na kwestionariuszach wypełnionych przez przedstawicieli województw, zidentyfikowano następujące problemy i luki w aktualnym procesie przygotowywania planów transportowych:

1. Przyjęto różne podejścia metodologiczne. Doprowadziło to do powstania istotnych luk, np. w zakresie spójności poszczególnych planów dla danego województwa, braku podejścia wielogłębiowego lub kompleksowej analizy;
2. Co do zasady, plany nie uwzględniają analizy kosztów operacyjnych (np. konserwacji i eksploatacji) istniejących i planowanych: infrastruktury transportowej i usług transportowych.
3. O ile w niektórych planach uwzględnia się łagodzenie skutków zmian klimatu, to nie ma jasności co do tego, czy zostały one w sposób istotny wzięte pod uwagę na etapie analizy i tworzenia powiązanych celów RPT. Aspekty adaptacji do zmian klimatu zostały generalnie zaniedbane;
4. Zaobserwowano również, że aspekt jakości powietrza i inne aspekty środowiskowe co do zasady zostały omówione zdawkowo lub wcale;
5. Istnieje konieczność prawidłowego skorelowania planów transportowych z istniejącymi lub aktualizowanymi wojewódzkimi programami bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy tej okazji można również odnieść się do innych zagadnień, takich jak poprawa odporności infrastruktury na zmiany klimatu;
6. Zidentyfikowano możliwość użycia danych i informacji ankietowych aktualnie wykorzystywanych przy budowie Zintegrowanego Modelu Ruchu. Skorzystanie z tej możliwości należy odpowiednio ocenić dla każdego z planów w kontekście cech/jakości i stanu realizacji analizy popytu przeprowadzanej jako wkład do RPT.

Spójne i racjonalne wytyczne metodologiczne dla wszystkich województw przedstawiono w punkcie 2 niniejszego opracowania. Szczegółowe zalecenia odnoszące się do wstępnych ustaleń i zidentyfikowanych luk zawarto w punkcie 3. Na koniec, w punktach od 4 do 6 przedstawiono dodatkowe uwagi na temat tworzenia listy przedsięwzięć i powiązania tego procesu z RPT. Formularze do samooceny kluczowych elementów RPT i analizy popytu zawarto w załączniku 1 i 2, aby pomóc regionom w ocenie ich sytuacji w kontekście zaleceń niniejszych Wytycznych

2. Podstawy metodologiczne

Głównym celem RPT jest umożliwienie podejmowania decyzji w zakresie rozwoju regionalnego systemu transportowego w sposób spójny, holistyczny i oparty na wiarygodnych informacjach. Plan ten powinien odzwierciedlać realne potrzeby, a zatem musi być oparty na dogłębnych analizach i identyfikacji kluczowych problemów. Poniżej wymieniono i wyjaśniono kluczowe zasady skutecznego planowania transportu na poziomie regionalnym:

- Kompleksowe podejście: transport jest potrzebą wynikającą z naszych potrzeb społeczno-ekonomicznych, tzn. podróżowanie/przemieszczanie się nie jest celem samym w sobie. Dlatego też RPT powinny opierać się na rozumieniu faktycznej i prawdopodobnej przyszłej społeczno-ekonomicznej bazy transportu w regionie, tzn. wstępna faza analizy musi prowadzić do dokładnego zrozumienia czynników popytu transportowego. Wymagać to będzie - w większości przypadków - włączenia obszarów sąsiadujących, z którymi region wchodzi w znaczące interakcje społeczno-ekonomiczne. Niezbędne będzie również rzetelne uwzględnienie w rozważaniach popytu transportowego w skali krajowej i międzynarodowej (w uzasadnionych przypadkach);
- Podejście holistyczne: plan powinien integrować wszystkie sektory (np. towarowy, pasażerski) i gałęzie transportu, z uwzględnieniem specyfiki każdego z regionów. We wszystkich fazach planowania należy również uwzględnić aspekty organizacyjne, operacyjne i infrastrukturalne;
- Podejście operacyjne/systemowe: kluczowym produktem RPT będzie zestaw współzależnych działań o charakterze organizacyjnym, operacyjnym i infrastrukturalnym. Wynikiem działań organizacyjnych (prawnych, instytucjonalnych), operacyjnych i infrastrukturalnych są podstawowe elementy dla dalszej identyfikacji i opracowywania projektów. Niezależnie od wyizolowanych i lokalnych problemów, ocena stanowiąca wkład do planu zasadniczo koncentruje się na kwestiach mających wpływ na działanie całego systemu. Optymalny wariant planistyczny będzie stanowił podstawę dla zawartych w RPT propozycji, z których będzie wynikać większość konkretnych działań¹;
- Zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy: podstawowym celem RPT jest zaspokajanie codziennych potrzeb transportowych mieszkańców danego obszaru, dlatego tak ważne jest zaangażowanie ich w odpowiednim czasie i poważne potraktowanie ich wkładu w (1) identyfikację głównych problemów systemu transportowego, (2) opracowywanie wniosków wypracowanych w fazie diagnozy (z uwzględnieniem dyskusji na temat ogólnych i szczegółowych celów RPT) oraz (3) dyskusję na temat działań proponowanych w planie. Podobne zasady obowiązują w odniesieniu do zaangażowania kluczowych interesariuszy, do których w przypadku województw z pewnością zaliczać się będą: PKP PLK, GDDKiA, ogólnopolscy i regionalni operatorzy transportu kolejowego, operatorzy połączeń autobusowych, przewoźnicy towarów/firmy logistyczne, samorządy (powiatowe, gminne), lokalne stowarzyszenia przedsiębiorców i organizacje pozarządowe;
- Elastyczność i integracja: RPT powinien w sposób poważny odnieść się do społeczno-ekonomicznych, terytorialnych i innych sektorowych strategii dla danego województwa i gmin badając ich potencjalny wpływ na transport, a także jak najwydajniej uwzględniać spodziewane zmiany w popycie. Podobnie należy wziąć pod uwagę inne istotne strategie szczebla

¹ Wariant taki mógłby - na przykład - zakładać kluczową rolę dla systemu kolei regionalnej, a pozostałe gałęzie transportu byłyby z nim powiązane (w odróżnieniu od modelu, gdzie busy/autobusy głównie konkurują z koleją). Działania oparte o taki wariant planistyczny mogłyby mieć charakter infrastrukturalny (przebudowa węzłów przesiadkowych na przystankach i stacjach), organizacyjny (koordynacja rozkładów jazdy autobusów i zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów) i organizacyjny (wdrożenie zintegrowanej taryfy w różnych gałęziach transportu).

europejskiego, krajowego lub regionalnego/lokalnego mające znaczenie dla sektora transportowego (np. związane z integracją europejską (TEN-T), zmianami klimatu, bezpieczeństwem, środowiskiem i inne).



Ilustracja 1: Zasady tworzenia strategii

Tworzenie planów transportowych, a RPT w szczególności, powinno składać się z następujących głównych kroków:

1. Identyfikacja i analiza bieżących i potencjalnych zagadnień (problemów i szans), w tym:
 - Ocena kontekstu strategicznego (polityki/plany wyższego i równego szczebla), w tym zrozumienie odpowiednich celów i działań szczebla wyższego i równego;
 - Zbieranie dostępnych informacji przydatnych jako wkład do planu;
 - Przygotowanie planu zbierania danych (w przypadku zidentyfikowania znaczących luk informacyjnych) i dodatkowych sondaży/ (zbierania danych);
 - Zaangażowanie mieszkańców, tzn. mieszkańcom należy dać możliwość zgłaszania lub potwierdzania istnienia problemów; oraz
 - Identyfikacja i zaangażowanie interesariuszy. W przypadku RPT będą to najprawdopodobniej co najmniej operatorzy/zarządcy innych istotnych gałęzi transportu (portów, wód śródlądowych, portów lotniczych), w tym PKP PLK, PKP Intercity, PKP Cargo, regionalni operatorzy kolejowi, operatorzy autobusowi, gminy, lokalne stowarzyszenia przedsiębiorców i organizacje pozarządowe.
 - Analiza: służąca potwierdzeniu zidentyfikowanych zagadnień i ich przyczyn. Najczęściej przeprowadza się ją dla całego systemu regionalnego uwzględniając sprawy ponadregionalne, a dla niektórych zagadnień lokalnych przeprowadza się analizę bardziej szczegółową. Typowa analiza powinna co najmniej uwzględniać następujące elementy (nie ograniczając się wyłącznie do nich):

- Czynniki i warunki społeczno-ekonomiczne oraz związane z nimi bieżące i spodziewane wzorce popytu na transport pasażerów i towarów (analiza popytu);
 - Aktualnie działający system transportu w regionie z punktu widzenia organizacji (struktury instytucjonalnej/prawnej), dostępności, integracji, wydajności (z uwzględnieniem trwałości finansowej), zmian klimatu, środowiska, utrzymania i bezpieczeństwa.
- Konsolidacja i potwierdzenie kluczowych zidentyfikowanych zagadnień i ich przyczyn (zaleca się ustrukturyzowanie ich zgodnie z zasadami SWOT²). Analiza i SWOT powinny prowadzić do uzgodnienia kluczowych i istotnych zagadnień.

2. Sformułowanie celów RPT obejmujące:

- Cele strategiczne, najczęściej odnoszące się bezpośrednio do polityk europejskich, krajowych lub konkretnych regionalnych. Ważne jest, aby zostały one sformułowane/ocenione/skwantyfikowane w sposób umożliwiający ocenę wariantów planistycznych (np. odnośnie do celów łagodzenia zmian klimatu w zakresie redukcji emisji CO₂ z systemu transportu regionalnego);
- Cele szczegółowe: są one bezpośrednio związane z wynikami analizy danego problemu, dlatego odnoszą się do konkretnych kluczowych zagadnień, które objęte zostaną regionalnym systemem transportowym;
- Zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy w celu (1) prezentacji wyników i wniosków z analizy problemów oraz (2) uzyskania informacji zwrotnej na temat celów RPT;
- Ogólne cele możliwe do skwantyfikowania można zmienić w kluczowe wskaźniki wykonania (Key Performance Indicators - KPI) planu. Wskaźniki KPI muszą być konkretne, mierzalne, osiągalne, odpowiednie do celu i określone w czasie; przykładem takiego wskaźnika może być poprawa podziału zadań przewozowych.

3. Ocena wariantów planistycznych: Sformułowanie i ocena wariantów planistycznych (scenariusze, alternatywy operacyjne). Warianty oceniane w RPT powinny znacząco różnić się cechami operacyjnymi (hierarchią i stopniem integracji gałęzi transportu, poziomem usług i jakością oferty w różnych korytarzach, relacją do sieci strategicznych, traktowaniem transportu miejskiego/podmiejskiego, stosunkiem do aktualnego sposobu zagospodarowania terenu i proponowanego rozwoju, narzędziami zarządzania popytem itp.). Ocena zostanie przeprowadzona na bazie kryteriów wywodzących się z ogólnych i szczegółowych celów RPT, a zmierzać będzie ona do stwierdzenia, w jaki sposób te same cele mogą być osiągnięte różnymi zestawami działań i do wyboru najbardziej efektywnego spośród nich (należy tu uwzględnić kryteria związane z kosztem cyklu życia oraz zaspokajania popytu bardziej zrównoważonymi gałęziami transportu). Istotne będzie również zrozumienie znaczenia i współzależności kryteriów biorących za punkt wyjścia cele ogólne i szczegółowe pozwalające na zastosowanie odpowiedniego systemu wag, które wykorzystane zostaną następnie jako wkład do procesu oceny wariantów planistycznych. Sformułowanie i ocena na tym etapie wielu wariantów planistycznych, pomiędzy którymi różnice będą niewielkie, prawdopodobnie będzie miało ograniczoną wartość dla planu i co do zasady nie jest zalecane.

² SWOT – (ang. Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia

Przykład 1 - Warianty planistyczne i optymalna rola kolei

W regionie istnieje rozwinięta sieć kolejowa, przy czym szereg linii przebiegających przez rzadko zaludnione obszary o charakterze przeważnie wiejskim, charakteryzuje się bardzo niskim popytem. Uzasadnia się to słabą jakością połączeń kolejowych (niską częstotliwością, przestarzałym taborem, ograniczeniami prędkości na linii) stwierdzając jednocześnie, że znacząca poprawa usług skutkować będzie znacznym wzrostem popularności tego środka transportu wśród mieszkańców.

W takiej sytuacji pożądane byłoby, aby warianty planistyczne oceniane w ramach planu badały takie scenariusze odnoszące się do zidentyfikowanych potrzeb w zakresie popytu, w których kolej odgrywa główną rolę w przyszłym systemie regionalnym i porównywały je z innymi alternatywnymi scenariuszami koncentrującymi się wokół transportu autobusowego z pomocniczą rolą kolei, jeżeli byłaby ona uzasadniona. Ocena wariantów powinna być przeprowadzona w sposób spójny z uwzględnieniem całej powiązanej infrastruktury, wymaganych działań operacyjnych i organizacyjnych, implikacji dla eksploatacji i utrzymania, zgodnie z informacjami zawartymi w niniejszych Wytocznych.

4. Określanie działań, w tym:

- Formułowanie i udoskonalanie (ocena i uszczegóławianie) działań związanych z preferowanym wariantem planistycznym. Oczekuje się wdrożenia iteracyjnego procesu, w którym zarysy działań będą doprecyzowywane/ulepszane na podstawie oceny danego wariantu planistycznego;
- Określenie działań niezbędnych (takich, które są niezaprzeczalnie konieczne niezależnie od wyniku strategii, np. odnowienie mocno przestarzałego taboru obsługującego główne magistrale) jako podstawy dla projektów niezbędnych;
- Zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy w ocenę preferowanego wariantu planistycznego i związanych z nim działań;
- Ocena współzależności jako przyczynek do określenia priorytetów wśród zadań;
- Przeprowadzenie oceny ryzyka: na tym etapie planu należy przeprowadzić ocenę ryzyka na wysokim poziomie. Duże działania często mogą stanowić rdzeń planu, ale tylko jeśli udowodniono już ich wykonalność (z uwzględnieniem aspektów odporności na zmiany klimatu, patrz punkt 3.7 poniżej). W przypadku niektórych planów, gdzie dane działanie uznaje się za kluczowe, ale brakuje jego szczegółowej oceny, najprawdopodobniej wymagane będzie przedstawienie zarysu koncepcji, kosztów i oceny wykonalności tego działania.
- Wkład w procesy oceny wykonalności projektu i programowania (bardziej szczegółowe informacje na temat tego procesu - patrz punkt 4).



Ilustracja 2: Główne etapy tworzenia strategii

Kwestionariusz do samooceny kompletności planu regionalnego w zakresie kluczowych elementów metodologicznych wskazanych powyżej znajduje się w załączniku A.

3. Praktyczne zalecenia dla RPT

W niniejszym punkcie autorzy omawiają szczegółowe aspekty, które powinny być solidnie opracowane w aktualnie przygotowywanych RPT, aby zapewnić wysoką jakość planów. Zalecenia poniższe, choć spójne z uwagami metodologicznymi podanymi w punkcie 2, koncentrują się na lukach zidentyfikowanych podczas wstępnych kontaktów z przedstawicielami województw (zasygnalizowano je w punkcie 1).

3.1 Struktura instytucjonalna

Każde z województw będzie odpowiedzialne za realizację RPT, dlatego też niezbędne jest stworzenie wewnętrznych struktur i zapewnienie wsparcia ułatwiających opracowanie i wdrożenie planów z uwzględnieniem zasobów historycznych. W tym kontekście należy uwzględnić:

- Utworzenie wewnętrznego zespołu zarządzającego RPT (grupy roboczej) odpowiedzialnego za przygotowanie RPT i bieżącą koordynację;
- Utworzenie grupy wyższego szczebla odpowiedzialnej za decyzje strategiczne związane z planem (np. grupy/komitetu sterującego). Przedstawiciele kluczowych interesariuszy mogą wchodzić w skład takiej grupy albo uczestniczyć w jej pracach;
- Rozważyć należy potrzebę wsparcia zewnętrznego do wykonania prac związanych z RPT, a także zaplanować sposób zaangażowania i pozyskania takiego wsparcia. Należy to przeprowadzić z uwzględnieniem istniejących narzędzi i zasobów na poziomie regionalnym i krajowym (np. krajowego i regionalnych modeli transportowych);
- Przeprowadzanie przeglądów jakości na kluczowych etapach planu (np. przez stworzenie niezależnej grupy eksperckiej/doradczej ds. RPT); oraz
- Zagwarantowanie podjęcia dalszych kroków na bazie RPT poprzez wzmocnienie jednostek planowania transportu oraz związanego z nimi potencjału planistycznego na poziomie wojewódzkim. Pożądane to będzie również do monitorowania wdrażania planu, koordynacji i jednorodności w kontekście różnych dokumentów planistycznych (takich jak plany zagospodarowania przestrzennego i studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), wspierania tworzenia listy przedsięwzięć i programowania na poziomie wojewódzkim.

3.2 Właściwy zakres geograficzny (a granice województw)

Choć RPT formalnie dotyczy rozwoju regionalnego (wojewódzkiego) systemu transportowego, to zagwarantować należy objęcie przez analizę stanowiącą wkład do planu innych sąsiadujących obszarów, z którymi dane województwo wchodzi w wyraźne interakcje społeczno-ekonomiczne skutkujące znaczącymi międzyregionalnymi przepływami transportowymi. Z pewnością dotyczyć to będzie aspektów popytu, natomiast z uwagą należy przyjrzeć się, jakie inne części analizy powinny uwzględnić zagadnienia międzyregionalne (np. oceny środowiskowe). W hierarchii planowania RPT stoi pomiędzy poziomem krajowym/strategicznym a lokalnym, dlatego należy zapewnić racjonalną spójność z planami wyższego i niższego rzędu. Na przykład, analiza popytu powinna brać pod uwagę popyt krajowy/międzynarodowy.

Aktywne zaangażowanie województw sąsiadujących (w odróżnieniu od często spotykanych formalnych konsultacji pod koniec procesu tworzenia planu) będzie kluczowe dla identyfikacji wspólnych zagadnień związanych z transportem, a co nie mniej istotne będzie stanowiło wkład w regionalne koncepcje i działania transportowe skutecznie odnoszące się do tych zagadnień. Kluczowe etapy zaangażowania sąsiadujących województw będą następujące:

1. Na początku tworzenia planu i przed fazą diagnozy/analizy. Głównymi celami tego etapu będzie: (1) przedstawienie RPT wraz z podejściem do jego tworzenia oraz (2) omówienie/identyfikacja wspólnych zagadnień;
2. Po zakończeniu fazy diagnozy i sformułowaniu celów RPT. Na tym etapie należy przedstawić sąsiadującemu województwu wyniki analizy (koncentrując się w szczególności na zidentyfikowanych wspólnych zagadnieniach). Powinno to doprowadzić do wstępnej dyskusji na temat możliwych rozwiązań na poziomie organizacyjnym, operacyjnym i infrastrukturalnym, które należy wziąć pod uwagę opracowując warianty RPT;
3. Na koniec, po zwykłej ocenie, należy przedstawić preferowany wariant planistyczny i powiązane z nim działania dając sąsiadującym województwom możliwość przekazania informacji zwrotnej przed finalizacją i przygotowaniem ostatecznej wersji planu; oraz
4. Po zakończeniu tworzenia planu: potrzebna będzie w dalszym ciągu koordynacja na etapie przygotowywania projektów (wykonalność) i programowania (alokacja środków), aby zapewnić bezproblemowe i terminowe wdrażanie uzgodnionych 'wspólnych' działań.

Opisany powyżej proces powinien ostatecznie prowadzić do realizacji przez sąsiadujące województwa spójnych działań i projektów oraz do dążenia przez nie do osiągnięcia wspólnie uzgodnionych celów. Nie musi to dotyczyć wyłącznie działań infrastrukturalnych, ale też organizacyjnych i operacyjnych (np. poszerzenia strefy zintegrowanej taryfy lub działania kolei lokalnej na sąsiadujące województwa na podstawie zidentyfikowanych potrzeb popytowych).

Przykład 2 - Międzyregionalny transport krótkodystansowy

Region ustalił na wstępnym etapie tworzenia planu (diagnozy) potrzebę lepszej obsługi krótkodystansowych przejazdów przekraczających granicę z sąsiednim regionem z możliwością poprawy oferty transportu publicznego na bazie dróg szybkiego ruchu, kolei lub obydwu gałęzi. Oprócz interesariuszy zwykle zaangażowanych w konsultacje (np. PKP PLK), zaproszono do nich przedstawicieli sąsiedniego regionu (w tym pracowników wydziałów technicznych odpowiedzialnych za poszczególne plany) celem omówienia konkretnych zagadnień i uzgodnienia listy możliwości i podjęcia decyzji kierunkowych. Po ocenie wariantów nastąpiła bardziej szczegółowa dyskusja mająca na celu uzgodnienie działań międzyregionalnych (w tym również na poziomie operacyjnym) uwzględnionych w planie (planach). Konsultacje mają ciąg dalszy na etapie projektowym celem zagwarantowania skoordynowanego podejścia do wdrażania.

3.3 Skoordynowanie z innymi strategiami

Określając zakres (scoping) RPT i rozpoczynając prace nad nim zaleca się przygotowanie wykazu planów i powiązanych z nimi dokumentów, z którymi RPT powinien być zgodny oraz, tam, gdzie to niezbędne, sformułowanie konkretnych zaleceń odnośnie do sposobu osiągnięcia takiej zgodności.

3.3.1 Skoordynowanie ze strategiami i narzędziami wyższego poziomu (europejskiego, ogólnopolskiego)

RPT musi uwzględniać i być zintegrowany z krajowym i europejskim środowiskiem planistycznym, co doprowadzi do braku luk i powstania istotnego efektu synergii. RPT powinien zatem uwzględniać i być

zgodny z ustalonymi na szczeblu międzynarodowym i krajowym kierunkami polityki i wskazywać na te ustalone działania krajowe i międzynarodowe, które będą wpływały na regionalny system transportowy lub powiązany z nim popyt. Plany transportowe wyższego szczebla (europejskiego, krajowego, wewnątrz krajowego) wskazując cele i długoterminowe kierunki rozwoju krajowych strategicznych sieci transportowych (kolei, dróg, portów, portów lotniczych, wód śródlądowych) najczęściej stanowić będą ramy strategiczne, którymi powinien kierować się RPT.

Rola strategicznych sieci rośnie w kontekście globalnej gospodarki i RPT powinny zbadać, między innymi, w jaki sposób województwo może skorzystać (np. identyfikując miejsca, gdzie zająć może synergia) oraz jak można złagodzić negatywne oddziaływania potrzeb szczebla strategicznego (np. duże przepływy przewozów towarowych przez gęsto zaludnione obszary). To zadanie wymaga strategicznej integracji, tzn. wczesnego i kompleksowego zaangażowania odpowiednich interesariuszy (np. w formie grup roboczych czy obrad przy okrągłym stole) podczas prac zmierzających do opracowania RPT. W ten sposób RPT powinien również oceniać ewentualne najważniejsze luki/konflikty istniejące na poziomie strategicznym, a mające przełożenie na poziom regionalny, co może stanowić uzasadnienie dla korekt/usprawnień.

Na poziomie krajowym głównym dokumentem z zakresu polityki o znaczeniu dla RPT jest krajowa strategia transportowa ustalająca ramy dla długoterminowego rozwoju strategicznych sieci transportowych³.

Programy wdrażające strategię krajową w poszczególnych sektorach transportu zazwyczaj uwzględniają działania, do których realizacji kraj już się zobowiązał. Plany te mogą stanowić źródło cennych wskazówek (np. programy krajowe dla dróg i kolei, jak również sektora lotniczego, morskiego/wód śródlądowych).

Należy również wziąć pod uwagę krajowe polityki stanowiące ramy działań w zakresie poszczególnych aspektów związanych z transportem, takich jak bezpieczeństwo ruchu drogowego czy zmiany klimatu.

3.3.2 Skoordinowanie ze strategiami transportowymi niższego poziomu

Powiaty i gminy (jak również niekiedy grupy gmin skupione w obszary funkcjonalne) mają własne cykle i instrumenty planowania, formalnie niezależne od regionalnych. RPT musi również zagwarantować koordynację i synergii na poziomie lokalnym

Duże aglomeracje miejskie odgrywają coraz istotniejszą rolę w regionach, dlatego regionalny system transportowy musi być w stanie obsłużyć zarówno średniodystansowy, jak i podmiejski/miejski segment popytu. Dzięki temu użytkownicy uzyskają zrównoważone alternatywy transportowe, a tym samym skuteczny i dostępny cenowo dojazd do głównych celów (związanych ze zdrowiem, edukacją, pracą, odpoczynkiem).

W przypadku obszarów wiejskich, niewielkich miast, obszarów w gorszej sytuacji gospodarczej skuteczny transport i dostępność regionalnego (i krajowego) systemu transportowego będą kluczowe dla codziennego funkcjonowania, unikania wykluczenia społecznego i negatywnych oddziaływań gospodarczych. Regionalny system transportowy może w takich przypadkach zrealizować większość bieżących potrzeb mieszkańców w zakresie mobilności (związanych ze zdrowiem, edukacją, pracą, wypoczynkiem).

Właściwe strategie na poziomie krajowym i gminnym zawierają również konkretne plany dotyczące np. promowania mobilności z wykorzystaniem środków transportu innych, niż samochód (w takim zakresie,

³ Ogólna krajowa strategia transportowa: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, dostępna jest pod adresem: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/strategia-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-r>

w jakim nie jest ona ujęta w kompleksowych planach transportowych), inteligentne polityki miejskie i inne polityki/strategie, które prawdopodobnie będą wpływać na potrzeby, wzorce i dostępność krótko/średniodystansowej mobilności. RPT powinien być spójny z takimi szczegółowymi strategiami (np. lokalną/regionalną strategią rowerową, strategią parkingową itd.) i może zawierać, albo proponować, bardziej szczegółowe analizy w przypadku poważnych konfliktów pomiędzy tymi strategiami a ustaleniami RPT.

Jeśli chodzi o koordynację ze strategiami wyższego rzędu, to należy zapewnić cykliczne wzajemne wzmacnianie się polegające na tym, że z poziomu lokalnego wykrywane byłyby poważniejsze luki/konflikty na poziomie regionalnym, co mogłoby być przyczynkiem do wprowadzania korekt/ulepszeń.

Istotna i skuteczna koordynacja w tym zakresie musi przebiegać pionowo pomiędzy poziomem regionalnym i lokalnym, jak również poziomo pomiędzy sąsiadującymi województwami.

Do właściwych dokumentów o charakterze polityki na poziomie lokalnym zaliczyć można plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMPy) obejmujące obszar funkcjonalny/aglomeracyjny oraz wszystkie sektory i gałęzie transportu. W Polsce dokumentami odniesienia są również *plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów i gmin* wymagane ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z 2010 r.⁴

Plany lub programy koncentrujące się na pewnych aspektach (a często obejmujące też kilka sektorów) mogą również być źródłem przydatnych informacji, jak np. plany w zakresie jakości powietrza czy niskich emisji.

3.3.3 Skoordinowanie z planami terytorialnymi i strategiami rozwoju

Strategie rozwoju i plany terytorialne na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym również są odpowiedzią na zidentyfikowane potrzeby społeczno-ekonomiczne, środowiskowe i klimatyczne. Efektywna integracja planowania terytorialnego i transportowego jest kluczem do stworzenia skuteczniejszych systemów transportowych o mniejszym śladzie węglowym i mniej niezrównoważonym. Wymaga ona, między innymi, uwzględnienia strategii i polityk terytorialnych na poziomie planowania transportu, ale również, co nie mniej ważne, wzięcia pod uwagę na szczeblu planowania przestrzennego wzorców popytu na transport oraz oddziaływań wynikających z różnych polityk rozwoju i zagospodarowania terenu.

Regionalne planowanie transportowe powinno przebiegać w pełnej koordynacji z regionalnym i lokalnym planowaniem terytorialnym. Oprócz uwzględniania w sposób jak najbardziej zrównoważony dodatkowych czynników rozwojowych zawsze tam, gdzie przewiduje je odpowiednia strategia terytorialna, RPT powinny też proaktywnie oceniać możliwości zmniejszenia oddziaływań ze strony transportu będących wynikiem polityki gospodarczej czy sektorowej (np. w zakresie energetyki, gospodarki odpadami i innych) i rozwoju przestrzennego regionu. Należy zrozumieć zachodzące aktualnie procesy planowania terytorialnego, aby zidentyfikować szanse na ograniczenie popytu na mobilność lub lepsze nim zarządzanie poprzez lepsze planowania przestrzenne. Udział komórki planowania przestrzennego poziomu wojewódzkiego w tworzeniu planu lub wniesienie wkładu do tego procesu jest wysoce porządane. W Polsce dokumentami właściwymi w tym zakresie są *plany zagospodarowania przestrzennego* obowiązkowo opracowywane przez powiaty, gminy i województwa.

RPT powinien też brać pod uwagę aspekty związane z występującymi w danym województwie sektorami innymi, niż transport oraz uzależnione od nich potrzeby w zakresie mobilności i operacyjne.

⁴*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego/Plany transportowe* (Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2019 r.).

Należy wziąć pod uwagę strategię rozwoju regionalnego, jak również inne właściwe polityki sektorowe. Znaczenie dla RPT mogą mieć potencjalnie, na przykład, sektory edukacji, zdrowia, informatyki, turystyki, ściekowy, gospodarki odpadami i energetyki.

Przykład 3 - Koordynacja ze strategiami niższego szczebla i strategiami przestrzennymi

W regionie znajduje się duża konurbacja, z którą większość jego terytorium jest powiązana, i która jest celem wielu podróży. Wiejskie gminy i powiaty położone w pobliżu tego obszaru stały się w znacznym stopniu przedmiotem rozlewania się miasta, co doprowadziło do dużego wzrostu ruchu samochodów pasażerskich. We wstępnej fazie zorganizowano dyskusję z udziałem władz regionu, miasta/aglomeracji i właściwych wydziałów celem omówienia zagadnienia i możliwych rozwiązań z perspektywy planowania terytorialnego i transportu, a ich wynik znajdzie odzwierciedlenie w działaniach zawartych w planie. Analiza stanowiąca uzasadnienie planu regionalnego wyraźnie identyfikuje (na poziomie szczegółowości odpowiednim dla planu regionalnego) oddziaływanie istniejących planów i polityki w zakresie zagospodarowania terenu i formułuje zalecenia, które powinny być wzięte pod uwagę w przyszłości podczas opracowywania planów w zakresie transportu i zagospodarowania terenu niższego szczebla.

3.4 Wykorzystanie Modeli Transportowych

Jak już powiedziano w punkcie 2 niniejszych Wytycznych, ważne jest, aby RPT opierały się na dobrym zrozumieniu czynników społeczno-ekonomicznych oraz istniejących/spodziewanych wzorców popytu pasażerów. Analiza popytu stanowiąca wkład do RPT powinna opierać się na wiarygodnych, możliwie aktualnych, empirycznych danych (pomiarach, ankietach, wywiadach) i być przeprowadzona na odpowiednim poziomie szczegółowości, aby ocenić wydolność regionalnego systemu transportowego (z uwzględnieniem zidentyfikowanych zagadnień i oddziaływań). Zaleca się wykonanie przez województwa analizy popytu na przejazdy w regionie z wykorzystaniem narzędzi analitycznych jako wkładu do opracowania przez nie RPT.

Analiza popytu pasażerów powinna obejmować następujące elementy:

- Główne motywacje podróży i ich wpływ na popyt dzienny i w godzinach szczytu (dojazdy, związane z pracą, edukacją, wypoczynkiem i inne);
- Wzorce źródło-cel transportu pasażerskiego;
- Wykorzystanie poszczególnych środków transportu pasażerskiego w regionie (podział zadań przewozowych). W przypadku RPT należałoby ocenić interakcję transportu kolejowego, autobusowego i prywatnego;
- Wykorzystanie przez pasażerów poszczególnych tras i połączeń w regionie (przeanalizowane dla każdego środka transportu);
- Prawdopodobne trendy przyszłościowe w zakresie wzrostu lub rozwoju popytu pasażerskiego.

Do oceny popytu w regionie można wykorzystać (jeśli już istnieje np. regionalny model transportowy) lub opracować różnego typu narzędzia do modelowania transportu. Narzędzia takie mogą przybierać różną formę, od prostych, stworzonych ad hoc modeli w formie arkuszy kalkulacyjnych koncentrujących się na poszczególnych kluczowych kierunkach lub punktach, aż po wyspecjalizowane programy komputerowe z siecią georeferencyjną (modele sieciowe). Wybrane narzędzie powinno być dopasowane do uzgodnionych celów analizy i oceny planu oraz proporcjonalne do dostępnych/zbieranych danych.

Uzasadnienie wyboru konkretnego narzędzia do analizy popytu pasażerskiego powinno uwzględniać wymogi wymienione powyżej, jak również inne aspekty, takie jak dostępne dane i zasoby, doświadczenie zespołu czy harmonogram realizacji RPT. Wykorzystanie zaawansowanych programów do modelowania (modeli sieciowych), choć generalnie zalecane z punktu widzenia wysokiej jakości planu, nie jest niezbędne jako wkład do Regionalnego Planu i może wręcz przynieść skutek odwrotny

do zamierzonego w przypadku niedostatecznej ilości danych. Choć czteroetapowy model popytu na przejazdy nie jest wymagany do spełnienia warunku podstawowego, każdy region powinien indywidualnie ocenić potrzebę przeprowadzenia pełnego, czteroetapowego procesu modelowania (w niektórych przypadkach lepszym rozwiązaniem okazać się może podejście uwzględniające tylko wybór środka transportu i rozkład na sieci). Właściwe określenie zakresu prac modelowych na wstępnych etapach RPT (z uwzględnieniem analizy wymagań i ograniczeń każdego wariantu) powinno maksymalnie podnieść jakość i stosowność przyjętego podejścia do RPT.

Odnosnie do transportu towarowego, o ile szczegółowe modelowanie i symulowanie popytu może mieć ograniczoną wartość i nie jest zalecane, to analiza powinna zbadać wyczerpująco następujące elementy:

- Wzorce towarowego transportu tranzytowego (przejeżdżającego przez region) i regionalnego na sieci dróg lądowych, kolei i dróg wodnych;
- Główne segmenty popytu transportowego, punktowe atraktory/generatory i najważniejsze środki transportu dla każdego z nich
- Ruch samochodów ciężarowych na głównych odcinkach sieci dróg (potoki, główne źródła i cele). Ten element będzie potrzebny do analizy sieci dróg;
- Przewidywane przyszłe trendy w zakresie popytu towarowego (np. nowe duże atraktory/generatory) i potencjalne oddziaływania.

3.4.1 Krajowy Model Transportowy (KMT)

Krajowy Model Transportowy (KMT) jest obecnie opracowywany przez CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych) jako wkład do planowania i oceny projektów na poziomie krajowym. W pełni działający model będzie uwzględniał scenariusze bazowe dla lat 2015 i 2020 oraz prognozy dla roku 2030 (być może również dla lat późniejszych, decyzja nie została jeszcze podjęta). Wykorzystanie KMT nie jest ściśle niezbędne, ani obowiązkowe do opracowania planów regionalnych. Celem KMT nie jest zastąpienie rutynowego planowania regionalnej analizy popytu i strategii regionalnych. Po udostępnieniu KMT, może on zostać wykorzystany jako narzędzie referencyjne i zasób stanowiące wkład do regionalnych planów transportowych oraz może być wykorzystany do uzyskania spójności poszczególnych właściwych elementów modelu regionalnego o charakterze zewnętrznym w stosunku do województwa (szczegółowe dane na temat sieci wyższego szczebla i sieci sąsiadujących oraz potoki ruchu z uwzględnieniem pojazdów osobowych, ciężarowych i transportu publicznego), jak również materiał do przygotowania bazowego modelu transportowego wewnątrz województwa, które można dalej uszczegółowić wedle potrzeb regionalnego planu transportowego.

Ze wstępnego przeglądu kwestionariuszy przedstawionych przez województwa wynika, że w każdym RPT ocena popytu prowadzona jest innymi metodami i znajduje się na innym etapie rozwoju. Dlatego sformułowano następujące ogólne zalecenia:

1. W przypadku województw, gdzie istnienie odpowiedni model transportowy, a analiza popytu jako wkład do RPT została już przeprowadzona (lub jest bliska ukończenia), zalecamy pozostanie przy aktualnie wykorzystywanym narzędziu i podejściu. Po udostępnieniu KMT, jako oddzielne zadanie następujące po stworzeniu planu regionalnego, zaleca się sprawdzenie przez województwo spójności z KMT (np. poprzez porównanie w sposób spójny danych modelowych, parametrów lub wyników dla stanu obecnego i okresów prognostycznych). Gdyby czynność ta ujawniła poważne rozbieżności pomiędzy modelem krajowym a regionalnym, można wprowadzić korekty do regionalnego modelu transportowego (już po jego ukończeniu);
2. W przypadku województw, gdzie model popytu jest na wczesnym etapie rozwoju, można rozważyć wykorzystanie niektórych elementów KMT (np. badań sondażowych, danych sieciowych), ponieważ mogą one ułatwić lub skrócić pracę nad regionalnym modelem transportowym. Jeśli okaże się to niewykonalne, można postąpić zgodnie z określonym powyżej wariantem 1;

3. W przypadku województw, gdzie analiza popytu na cele RPT jest na bardzo wczesnym etapie realizacji (np. model sieci nie istnieje albo jest w opracowaniu), obok innych możliwości (takich, jak opcje 1 i 2 lub wspomniana powyżej opcja modelu ad hoc w formie arkusza kalkulacyjnego), można rozważyć opcję wykorzystania modelu kordonowego pochodzącego z KMT. Decyzja o przyjęciu tej drogi powinna być dokładnie przemyślana i skonsultowana z CUPT w kontekście terminowego zakończenia realizacji RPT.

3.5 Zrozumienie kosztów utrzymania i eksploatacji

Podczas określania zakresu i opracowywania RPT istotne jest uwzględnienie aspektów utrzymania i eksploatacji, zwłaszcza możliwych implikacji kosztowych utrzymania i eksploatacji badanych alternatyw dla regionalnego systemu transportowego. Niedostateczne uwzględnienie kosztów utrzymania i eksploatacji w połączeniu z brakiem finansowania ze środków publicznych może doprowadzić do nadmiernej degradacji sieci (np. na wojewódzkich i lokalnych drogach i obiektach mostowych, co ostatecznie prowadzi do wzrostu łącznych wydatków), a jednocześnie wpływać na jakość przewozów pasażerskich wspieranych przez województwo. Ponadto, brak skutecznej polityki/strategii w zakresie utrzymania i eksploatacji (np. dla systemu autostrad) powoduje rzeczywiste zagrożenia dla użytkowników.

Aspekty utrzymania i eksploatacji należy uwzględniać na poszczególnych etapach opracowywania RPT. Na przykład, na etapie diagnozy/analizy okazać się może, że wydatki w stosunku do poziomu eksploatacji są zbyt wysokie, jakość utrzymania/infrastruktury jest niska ze względu na braki budżetowe lub ogólnie występuje brak trwałości finansowej. Dzięki temu można potwierdzić słabe strony lub potencjalne przyszłe zagrożenia w systemie, z którymi RPT powinien się zmierzyć. Ocena poszczególnych wariantów planistycznych powinna uwzględniać wydajność całego (krajowego) i wojewódzkiego systemu transportowego, w tym aspekty utrzymania i eksploatacji oraz związany z nimi oczekiwany poziom wydatków zamiast - na przykład - koncentrować się wyłącznie na nakładach inwestycyjnych na infrastrukturę.

Działania sformułowane w RPT w odniesieniu do wydatków na eksploatację i utrzymanie mogą odnosić się do zagadnień organizacyjnych i operacyjnych wyraźnie zidentyfikowanych na etapie analizy problemów. Niektóre działania mogą zostać uznane za niezbędne niezależnie od preferowanego wyniku RPT:

- Na przykład, system utrzymania sieci dróg wojewódzkich umożliwiający priorytetyzację zadań umożliwi lepsze wykorzystanie środków przeznaczonych w budżecie na to zadanie. Podstawowe elementy dobrego planu utrzymania to, między innymi, prawidłowa inwentaryzacja istniejącej infrastruktury, obecność właściwych standardów i odpowiednich scenariuszy. Wstępne szacunki kosztów eksploatacji i utrzymania stanowiące wkład do RPT powinny być przeprowadzone na poziomie odpowiadającym strategicznemu charakterowi RPT i mogą opierać się na informacjach o aktualnych działaniach utrzymaniowych i kontraktach, których realizację nadzorują jednostki administracji wojewódzkiej. Realizując to zadanie należy uwzględnić analizę bieżącej jakości infrastruktury oraz istniejących deficytów w zakresie jej utrzymania, co może prowadzić do zwiększenia wydatków na eksploatację i utrzymanie, a przez to ograniczać potencjał inwestycyjny (zasada „najpierw napraw”);
- Odnośnie przewozów pasażerskich wspieranych z poziomu wojewódzkiego, analiza stanowiąca wkład do RPT może identyfikować możliwości poprawy organizacji i funkcjonowania regionalnego transportu publicznego, integracji międzygałęziowej i taryfowej, wspierając w ten sposób rozwój transportu publicznego i zwiększając trwałość finansową systemu. Duże znaczenie będzie miała ocena w ramach planu zmian w zakresie roli usprawnionego systemu kolei regionalnych (np. infrastruktury, taboru) oraz dobre uzasadnienie w analizie (tzn. wyraźna identyfikacja potrzeb) działań infrastrukturalnych podejmowanych na tym polu, jak również prawidłowa koordynacja z innymi niezbędnymi działaniami na poziomie organizacyjnym i operacyjnym (np. integracja taryfowa systemu

kolejowego i autobusowego). Należy zidentyfikować niedobory w zakresie eksploatacji i utrzymania kolei regionalnej oraz zaszczości utrzymaniowe, nawet jeśli ich koszty nie będą (w pełni) ponoszone przez województwo.

3.6 Podejście do kwestii środowiskowych (strategiczna ocena oddziaływania na środowisko)

Zagadnienia środowiskowe muszą stanowić integralny element opracowywania każdego RPT. Dzięki temu cele polityk i strategii środowiskowych szczebla europejskiego i krajowego zostaną ujednolicone, a plany uzyskają trwałość.

Celem oceny ogólnych skutków wdrożenia planu dla środowiska przeprowadza się proces SOOŚ. Należy postępować zgodnie z krajowymi formalnymi wymaganiami w zakresie SOOŚ.

JASPERS zaleca rozważenie wykorzystania metodologii oceny ukierunkowanej na cele równoległe z przygotowywaniem dokumentu SUMP, jak zaznaczono w Wytycznych nr 1, zgodnie z opisem w Podręczniku SOOŚ dla Polityki Spójności na lata 2007-2013.

(https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/doc/sea_handbook_final_foreword.pdf)

dostępnego również w polskim przekładzie:

(http://archiwum.mos.gov.pl/g2/big/2009_07/349d540091239aeef7b1492af0294cce.pdf).

W poniższej tabeli (zaczepniętej z Podręcznika) zaprezentowano logikę przedmiotowego procesu:

Table 2.1. Logical links between steps of the programming process and SEA

Typical programming steps	Logically corresponding SEA steps
Determine the overall objectives of the programming document and the main issues it should address	Determine environmental issues, objectives and indicators that should be considered during the SEA process
Possible consultations with other relevant competent authorities	Compulsory consultations with environmental authorities Consultations with concerned public recommended
Analysis of the development context	Evaluate the current situation and trends and their likely evolution if the programming document is not implemented
Propose development objectives and priorities	Assess proposed development objectives and priorities
Propose measures and eligible actions	Assess proposed measures and eligible actions Assess cumulative effects of the entire programming document
Propose evaluation criteria and monitoring system	Evaluate proposed evaluation criteria system Evaluate proposed monitoring system
Compile the proposed programming document and hold consultations with authorities and stakeholders	Compile the Environmental Report and hold consultations with environmental authorities and the public
Formal decision on the programming document and inform public about the decision	Take into account Environmental Report and results of consultation in decision-making Inform environmental authorities and the public on how the outcomes of the SEA have been taken into account

Zalety takiego podejścia są m.in. następujące:

- umożliwia uwzględnienie kryteriów środowiskowych (opartych na politykach) w procesie konsultacji
- Umożliwia ocenę środowiskową na poszczególnych etapach opracowywania dokumentu w ten sposób ograniczając (a być może nawet eliminując) ryzyko, że zaproponowane rozwiązania

będą charakteryzowały się nieakceptowalnym oddziaływaniem na środowisko i wymagać będą modyfikacji lub zastosowania środków łagodzących na końcu procesu.

- Umożliwia uzyskanie rzeczywistej zgodności z art. 9 ust. 1 dyrektyw w sprawie SOOŚ (tak z literą, jak i duchem).
- Ostateczna formalna procedura oceny prawdopodobnie przebiegnie bezproblemowo i nie będzie wymagać znaczących modyfikacji przygotowanego dokumentu.

Formalnie SOOŚ wymagana jest dla planów i programów, w ramach których w przyszłości będą wydawane pozwolenia na budowę dla projektów infrastrukturalnych (zgodnie z wykazem w załączniku I i II do dyrektywy ws. OOŚ (85/337/EWG)), lub które, w związku z prawdopodobnymi skutkami dla obszarów Natura 2000 wymagają oceny zgodnie z art. 6 i 7 dyrektywy siedliskowej (92/43/EWG).

Plany i programy nieskutkujące projektami infrastrukturalnymi lub skutkujące projektami wcześniej ocenionymi w ramach procedury SOOŚ, zakładające wykorzystanie niewielkich obszarów na poziomie lokalnym lub niewielkie modyfikacje istniejących planów mogą nie potrzebować strategicznej oceny oddziaływania na środowisko - o tym decyduje właściwy organ rozpatrując indywidualnie każdy przypadek.

Ocenę oddziaływania planów na obszary Natura 2000 proszę przeprowadzać z metodologią opisaną w tym dokumencie:

https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/natura_2000_assess_en.pdf

Ocena wpływu na obszary Natura 2000 (wraz ze screeningiem) musi uwzględniać:

- cele ochrony obszaru - gatunki i siedliska, dla ochrony których obszar został wyznaczony,
- integralność obszaru,
- spójność sieci Natura 2000,
- cele ochrony dla danego obszaru przyjęte w planie zarządzania obszarem.
- Efekty skumulowane rozważanego aktualnie planu podlegają ocenie w powiązaniu z innymi efektami istniejących lub proponowanych projektów lub planów (w powiązaniu z innymi planami i projektami).

W sprawie zmian klimatu odsyłamy do Wytycznych Komisji Europejskiej w sprawie uwzględniania zmian klimatu i różnorodności w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko:

<https://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/SEA%20Guidance.pdf> .

W zakresie oceny podatności na zmiany klimatu i oceny ryzyka zaleca się korzystanie z metodologii opisanej w Wytycznych Jaspers: „Podstawy adaptacji do zmian klimatu, ocena podatności i ryzyka” dostępnej pod adresem: www.jaspersnetwork.org .

3.7 Podejście do kwestii zmian klimatu

Zagadnienia zmian klimatu muszą stanowić integralny element opracowywania każdego RPT. Dzięki temu uzyska się spójność z celami szczebla europejskiego i krajowego, zarówno pod względem łagodzenia, jak i adaptacji do tych zmian. Jak podano już w punkcie 3.2.1, należy uwzględnić m.in. następujące dokumenty:

- *Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020),*

- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, ver. z września 2019 r.,*
- *Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030, ver. z grudnia 2019 r.*

Zauważyć należy, że powyższe dokumenty nie obejmują wymaganej przez UE perspektywy długoterminowej (tzn. 30 lat) krajowej strategii ws. zmian klimatu.

Łagodzenie zmian klimatu w transporcie (tzn. redukcja emisji CO₂) ma być jednym z głównych celów każdej strategii transportowej. Dlatego poszczególne wskaźniki RPT (zwane też KPI) muszą być powiązane z tym celem (np. spodziewany % redukcji ilości emisji CO₂ w tCO₂eq dla regionalnego systemu transportu w danym horyzoncie czasowym w porównaniu do poziomu bazowego lub spodziewanej ilości emisji CO₂ w danym roku...) i uzgodnione z celami krajowymi (patrz powyższe dokumenty).

Łagodzenie zmian klimatu

Łagodzenie zmian klimatu w transporcie odbywa się głównie na etapie planu/strategii. Oznacza to, że decyzje podjęte na poziomie RPT (tzn. w wyniku diagnozy/analizy problemów - definicji celów - propozycji działań) mają za zadanie realizację wspomnianych wyżej celów w zakresie łagodzenia skutków zmian klimatu w transporcie regionalnym (tzn. redukcję emisji CO₂).

Na etapie budowy i analizy wariantów w celu zdefiniowania zadań (patrz punkt 2) należy zatem rozważyć łączne oddziaływanie tych wariantów na łagodzenie zmian klimatu (tzn. skwantyfikować emisje CO₂ na poziomie systemu transportu regionalnego) jako jedno z głównych kryteriów. Wpłyne to na decyzje w zakresie przesunięcia międzygałęziowego - transport zbiorowy oraz nisko/zeroemisyjny faworyzowany będzie względem mobilności prywatnej. Na późniejszym etapie badania wykonalności podczas analizy wariantów dla wybranego działania/projektu, kryteria niskowęglowe mogą również być uwzględnione pośród innych właściwych kryteriów wyboru - choć ich znaczenie na tym etapie będzie niższe niż na poziomie planu.

Kwantyfikacja emisji CO₂ w RPT powinna być przeprowadzona na podstawie dostępnych wyników z modelu transportowego (pracy przewozowej) (patrz punkt 3.4 powyżej, ponieważ dane o ruchu są kluczowymi danymi wejściowymi dla tej oceny). Istnieją też narzędzia do kwantyfikacji emisji. Tak, czy inaczej, ważne jest jednoznaczne przedstawienie danych wejściowych i założeń wykorzystanych do uzasadnienia wyników. Powinno znaleźć to odzwierciedlenie w zmianach emisji CO₂ związanych z przeniesieniem międzygałęziowym, zmianie wzorców podróży, ruchu wzbudzonego lub floty pojazdów. Więcej informacji na temat zasad i metod obliczeń znaleźć można w wytycznych JASPERS, korzystać należy też z wyników modeli ruchu w powiązaniu z zasadami obliczeń przedstawionymi w głównych krajowych i unijnych źródłach (tzn. wytycznych UE w zakresie AKK⁵ lub *Niebieskich Księgach*⁶) opartych na metodologii śladu węglowego EBI (EIB Carbon Footprint Methodology).

Plany transportowe powinny, na tyle, na ile to możliwe, promować mobilność zrównoważoną. Ich powiązanie z planami rozwoju przestrzennego może doprowadzić do optymalizacji wzorców podróżowania i unikania transportu samochodowego. Powinny promować przejście na zrównoważone środki transportu i zwiększenie udziału transportu publicznego. I na koniec, podnieść wydajność podróżowania poprzez zastosowanie systemów ITS, promowanie aktywnych środków transportu, efektywności energetycznej oraz pojazdów o niskim śladzie węglowym, itd.

⁵ Przewodnik po analizie kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych: narzędzie do ekonomicznej oceny dla Polityki Spójności 2014-2020", KE - DG Regio, grudzień 2014 r.

⁶ Niebieska Księga - Blue Book", JASPERS, nowe wydanie, czerwiec 2015 r. Krajowe wytyczne w zakresie AKK w transporcie. Trzy oddzielne dokumenty dla transportu drogowego, kolejowego i zbiorowego.

Adaptacja do zmian klimatu

Systemy transportowe powinny charakteryzować się odpornością i dostarczać odpornych usług (oprócz innych cech omówionych powyżej); a zatem, kwestie odporności na klimat i jego zmiany muszą być uwzględnione w RPT. Zaleca się przeprowadzenie oceny podatności na zmiany klimatu i oceny ryzyka „wysokiego szczebla”⁷: procesu identyfikacji właściwych zagrożeń klimatycznych, istniejących i przyszłych podatności oraz, na koniec, podkreślenia potencjalnych ryzyk związanych z klimatem. Te same zasady analizy należy zastosować, w ujęciu bardziej szczegółowym, do poszczególnych proponowanych działań/projektów na etapie analizy wykonalności i dalszego przygotowania - jest to etap, na którym przeprowadza się główną ocenę ryzyka i podatności. Proponuje się przeprowadzenie oceny w następujący sposób⁸:

- Obecną i przyszłą podatność regionalnego systemu transportowego definiuje się jako:
 - Narażenie. W jaki sposób poszczególne zagrożenia związane ze zmianami klimatu wpływają na dane województwo, a jak kształtować się będzie sytuacja w przyszłości? Ta ocena będzie bazować w głównej mierze na istniejących i dostępnych informacjach, studiach, rejestrach, np.: KLIMADA i KLIMADA 2.0 (realizowany obecnie projekt na poziomie krajowym dostarczający wiedzy na temat zmian klimatu i ich oddziaływania, w ramach projektu powstają krajowe prognozy w formie map).
 - Wrażliwość. W jaki sposób te zagrożenia związane z klimatem wpłyną na system transportowy? Właściwym źródłem informacji dla tego typu ocen są rejestry i wiedza zarządców i operatorów transportu. Należy pamiętać, że ocena ta powinna dotyczyć tak infrastruktury transportowej, jak i usług transportowych/sposobu eksploatacji transportu. Znaczącą część działań adaptacyjnych w transporcie stanowią działania o charakterze operacyjnym.

Ocena wrażliwości może mieć strukturę dwuetapową lub łączoną; obie powinny dać wyraźną odpowiedź na postawione wyżej pytanie. Oceny takie mogą, w zależności od dostępnych danych, przybierać formę oceny jakościowej (np. wysoka, średnia, niska). Analizy dostępne na poziomie krajowym mogą być wykorzystane jako wkład do tych ocen, np. KLIMADA,...

Te podatności powinny również spójnie wynikać z analizy SWOT przeprowadzonej dla RPT. Dlatego też powinny być zintegrowane i omawiane wspólnie z innymi aspektami planu (np. podczas definiowania działania/projektu mającego na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego można rozważyć poprawę odporności infrastruktury na zmiany klimatu).

Ryzyka związane ze zmianami klimatu: Zidentyfikowane istniejące i przyszłe podatności mogą stanowić potencjalne ryzyko. Muszą być zatem uwzględnione na dalszych etapach definiowania działań/projektów, aż do ich wdrożenia i eksploatacji. Analiza zidentyfikowanych potencjalnych ryzyk klimatycznych będzie integralną częścią ogólnej analizy ryzyka każdego planu/projektu/działania w całym cyklu życia projektu.

Na koniec podkreślić należy, że prace w zakresie odporności/adaptacji powinny obejmować również etap eksploatacji i utrzymania (będący również związany z etapem planowania, o czym mowa jest w punkcie 3.6). (Prawidłowe) utrzymanie i eksploatacja systemu/sieci transportowej jest niezbędne dla zagwarantowania trwałości i odporności infrastruktury i usług transportowych, wliczając w to

⁷ W zamiarze analiza ta nie ma być nadmiernie szczegółowa, a raczej bazować na istniejących analizach i odpowiednich źródłach.

⁸ Po więcej informacji odsyłamy do Wytocznych JASPERS - Podstawy adaptacji do zmiany klimatu, których polską wersję znaleźć można pod adresem: <http://www.jaspersnetwork.org/plugins/servlet/documentRepository/displayDocumentDetails?documentId=481>

zapewnienie odpowiedniego finansowania. W ramach takich działań należy uwzględnić skuteczny monitoring infrastruktury i jej eksploatacji - w tym zdarzeń klimatycznych - oraz powiązany rejestr zdarzeń, systemy ostrzegania użytkowników i reagowania (nie należy zapominać o uwzględnianiu wniosków z tych działań jako wkładu do analiz, o których mowa powyżej).

Przykład - Uwzględnienie zagadnień środowiskowych i zmian klimatu

Wstępna analiza przeprowadzona na potrzeby RPT wskazuje na znaczące oddziaływanie na środowisko aktualnie istniejącego systemu transportowego i sposobu jego eksploatacji (np. na chronione obszary i gatunki, jakość powietrza, poziom hałasu, jak również poprzez wysoką emisję gazów cieplarnianych). Wiele ogólnych i szczegółowych celów sformułowanych w RPT bezpośrednio odnosi się do tych zagadnień. Podczas oceny wariantów planistycznych poddaje się ewaluacji:

(i) oddziaływanie na łagodzenie zmian klimatu: wyliczenie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych na poziomie regionalnego systemu transportowego dla danego wariantu (patrz wytyczne powyżej); oraz

(ii) wpływ na środowisko poszczególnych wariantów.

Powyższe czynności mają znaczący wpływ na wybór preferowanego wariantu.

4. Wyniki planu

4.1 Działania i priorytety

Działania są głównym wynikiem planu. Są to działania o charakterze organizacyjnym (prawnym, instytucjonalnym itp.), operacyjnym i infrastrukturalnym stanowiące podstawę dla dalszej identyfikacji i opracowywania projektów.

Examples of measures	Electrification of a line
	Equipment of a specific communication system along a line
	Equipment of a specific traffic management system along a line
	Capacity increase of a line
	Introduction of a specific passenger information system
	Construction of a new line
	Reorganization of the capacity allocation system
	Reorganization of the technical or operational regulations
	Reorganization of the vehicle certification system
	Reorganisation of the driver resting requirements
	Introduction of new infrastructure maintenance system
	etc.

Ilustracja 3: Przykłady działań



Ilustracja 4: Działania będące wynikiem procesu planowania

Tworzenie rankingu działań według ich priorytetu podejmowane na podstawie RPT powinno zawsze uwzględniać współzależności niezbędne dla realizacji oczekiwanych korzyści z planu. Choć terminarz realizacji zadań najprawdopodobniej będzie ulegał zmianom zależnie od różnych czynników zewnętrznych wobec planu (np. dostępności środków), nie należy postrzegać tego jako negocjowania wniosków propozycji planu.

4.2 Tworzenie listy projektów

Co do zasady, działania oparte są na najlepszym wariantcie planistycznym zidentyfikowanym w ramach planu, a zmierzających do realizacji celów określonych w planie. Projekty tworzy się dzieląc lub łącząc

zadania, a następnie definiuje pod względem technicznym na następującym później etapie badania wykonalności.



Ilustracja 5: Etap oceny wykonalności projektu

4.2.1 Niezbędne działania i projekty

Jeżeli podczas opracowywania RPT stanie się oczywiste, że niektóre działania powinny zostać zrealizowane niezależnie od wyniku strategii, związane z nimi projekty mogą być dalej opracowywane, równoległe z procesem tworzenia strategii.

Działania niezbędne można zatem zdefiniować jako niezależne od wyniku strategii (oczywiste niezmiennie priorytety). Nie zmienia to faktu, że ich identyfikacja powinna opierać się na zrozumieniu lokalnych zagadnień, oraz że należy je definiować w ramach odpowiedniego procesu studium wykonalności.

4.2.2 Działania potwierdzone przez strategię

Takie działania będą wynikiem RPT i, co do zasady współzależne (nie mogą być rozpatrywane oddzielnie). Związane z nimi ryzyka o charakterze technicznym, ekonomicznym czy środowiskowym powinny być odpowiednio przeanalizowane tak, aby uniknąć sytuacji, w której działanie obarczone wysokim ryzykiem (np. administracyjnym lub budżetowym) stanie się kluczowym elementem planu, od którego uzależnione będzie wiele innych zadań. Bez zrozumienia ryzyka i możliwości zarządzania nim powstaje ryzyko wtórne, że plan stanie się bezużyteczny w przypadku braku możliwości realizacji takiego zadania.

4.2.3 Działania niepotwierdzone przez strategię

Najczęściej chodzi o zadania, których ocena jest niemożliwa na podstawie posiadanych danych, tzn. czas pozyskiwania danych przekroczyłby okres strategii. Plan może zaproponować przeprowadzenie dalszych analiz dla zbadania właściwości i wykonalności takich zadań.

5. Ocena i monitoring

Dla RPT należy opracować ramy ewaluacyjne, których głównym celem będzie monitorowanie wdrażania strategii. Uwzględniać będą one ustalenia dotyczące zbierania niezbędnych informacji do monitorowania/przeglądu planu, jak również podejmowania decyzji odnośnie wprowadzania niezbędnych zmian RPT w przyszłości (np. ze względu na poważne lub niespodziewane zmiany przyjętych początkowo kluczowych założeń).

Ramy ewaluacyjne powinny koncentrować się przede wszystkim na monitorowaniu realizacji niewielkiego zbioru celów wysokiego szczebla przy pomocy zestawu zdefiniowanych wskaźników docelowych. Należy również prowadzić monitoring wdrażania działań i związanych z nimi projektów zgodnie z oczekiwaniami strategii i planu działań.

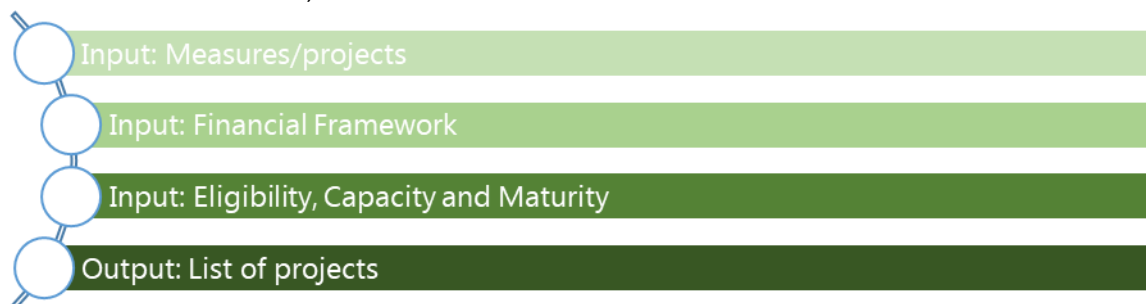
Istotne jest, aby w strukturze instytucjonalnej wyraźnie przydzielono role, zakresy odpowiedzialności i zasoby nie tylko na realizację tej czynności, ale również na podtrzymanie całego RPT (bardziej szczegółowe informacje zawarto w rozdziale 3.1).

6. Programowanie

W ramach programowania projekty przypisywane są do właściwych systemów finansowania zgodnie ze specyfiką funduszy (kwalifikowalność, wymagania w zakresie ekonomiki, struktura wdrażania, wymagania odnośnie dojrzałości projektu itd.). Programowanie, choć najlepiej jest gdy przebiega na podstawie strategii, jest czynnością przeprowadzaną oddzielnie (równolegle, w kolejnym etapie albo i tak, i tak) w stosunku do planowania.

Zaleca się, aby typowe aspekty programowania, takie jak kwalifikowalność, dokładnie rozważyć w procesie planowania w następujący sposób:

- podczas formułowania strategicznych celów RPT należy odpowiednio uwzględnić kluczowe polityki poziomu europejskiego i krajowego, dzięki czemu warianty planistyczne i działania będą mogły zostać zrealizowane w formie kwalifikowalnych projektów;
- Do RPT nie należy włączać działań lub projektów nieoptymalnych lub nieodpowiednich, których realizację proponuje się wyłącznie ze względów programowych (np. kryterium kwalifikowalności).



Ilustracja 6: Kluczowe etapy planowania i programowania

Załączniki

1. Formularz samooceny (kluczowe elementy planu transportowego)

Pytania zawarte w niniejszym załączniku stanowią dodatkową pomoc do ogólnych wytycznych zawartych w niniejszym dokumencie i mogą być wykorzystane przez przedstawicieli województwa do oceny poprawności ich podejścia do przygotowania RPT. Nie należy odpowiadać na nie w oderwaniu od Wytycznych i bez dogłębnego zapoznania się z punktami 2 - 6.

Podejście metodologiczne

1. Czy w opracowaniu przyjęto kompleksowe i holistyczne podejście? W szczególności, czy zbadano następujące aspekty:
 - a. Wszystkie właściwe środki transportu (jako wielogłęziową całość)
 - b. Ruch towarowy i pasażerski
 - c. aspekty organizacyjne, operacyjne i infrastrukturalne
2. Czy planowane warstwy i typy analiz są odpowiednie w stosunku do zagadnień potencjalnych/zidentyfikowanych w RPT? Czy uwzględniono kluczowe elementy, takie jak popyt (społeczno-ekonomiczne czynniki dla transportu), bezpieczeństwo, środowisko, zmiany klimatu, dostępność w ujęciu ilościowym i jakościowym, emisje, gazy cieplarniane, ocena wielogłęziowego układu transportowego (organizacja, eksploatacja, infrastruktura), aspekty operacyjno-utrzymaniowe?
3. Czy miało miejsce rzetelne zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy, w szczególności:
 - a. Czy przeprowadzono konsultacje celem uzyskania wkładu w krytycznych fazach procesu tworzenia planu, czyli w fazie:
 - I. identyfikacji głównych problemów systemu transportowego,
 - II. wniosków z etapu diagnozy (z uwzględnieniem dyskusji na temat ogólnych i szczegółowych celów RPT) oraz
 - III. omówienia działań proponowanych przez plan.
 - b. Czy w konsultacjach wzięły udział wszystkie właściwe podmioty, czyli:
 - I. przedstawiciele i organizacje społeczeństwa obywatelskiego
 - II. kluczowi interesariusze, do których zaliczać się będą: PKP PLK, GDDKiA, ogólnopolscy i regionalni operatorzy transportu kolejowego, operatorzy połączeń autobusowych, przewoźnicy towarów/firmy logistyczne, samorządy (powiatowe, gminne), lokalne stowarzyszenia przedsiębiorców i organizacje pozarządowe;

Struktura instytucjonalna

4. Czy wdrożono odpowiednie struktury i wsparcie wewnętrzne? Zalicza się do nich:
 - a. wewnętrzny zespół zarządzający RPT (grupa robocza);
 - b. grupę wyższego szczebla odpowiedzialną za strategiczne decyzje związane z planem (np. grupa/komitet sterujący);
 - c. grupę odpowiedzialną za przegląd jakościowy na kluczowych etapach planu (np. w formie niezależnej grupy eksperckiej/doradczej ds. RPT)
 - d. wzmocnienie komórek planowania transportu i potencjału planistycznego w województwie dla zapewnienia ciągłości RPT i monitorowania wdrażania planu, koordynacji i jednorodności w kontekście różnych dokumentów planistycznych (takich jak plany zagospodarowania przestrzennego i studia uwarunkowań i kierunków

zagospodarowania przestrzennego), wspierania tworzenia listy przedsięwzięć i programowania na poziomie wojewódzkim.

- e. Czy odpowiednio rozważono potrzebę wsparcia zewnętrznego w świetle:
 - I. Możliwości wykorzystania istniejących narzędzi i zasobów na poziomie regionalnym i krajowym (np. krajowego i regionalnych modeli transportowych);
 - II. Potrzeby angażowania zewnętrznych konsultantów, określania zakresu zadań i zaangażowania oraz zamawiania zewnętrznego wsparcia.

Zakres geograficzny

- f. Czy określono właściwy zakres geograficzny planu z uwzględnieniem innych sąsiadujących obszarów, z którymi dane województwo wchodzi w wyraźne interakcje społeczno-ekonomiczne skutkujące znaczącymi międzyregionalnymi przepływami transportowymi?
- g. Czy sąsiadujące regiony zostały aktywnie zaangażowane w identyfikację wspólnych zagadnień związanych z transportem celem sformułowania wkładu do koncepcji i działań transportu regionalnego skutecznie rozwiązujących te zagadnienia (nie chodzi o zwyczajowe formalne konsultacje pod koniec procesu opracowywania planu)?

Skoordynowanie z innymi strategiami

- h. Czy wzięto pod uwagę ramy strategiczne, tzn. wywodzące się z planów transportowych wyższego szczebla (europejskiego, międzyregionalnego, ogólnokrajowego) cele i długoterminowe kierunki rozwoju krajowych strategicznych sieci transportowych (kolei, dróg, portów, portów lotniczych, wód śródlądowych)?
- i. Czy istnieje koordynacja z lokalnymi planami transportowymi i strategiami dotyczącymi poszczególnych zagadnień (w niektórych przypadkach może chodzić o bliskie ukończenia lub ukończone regionalne plany transportowe sąsiednich województw)?
- j. Czy istnieje koordynacja z planami zagospodarowania przestrzennego i strategiami rozwoju?

Implikacje w zakresie operacyjno-utrzymaniowym

- k. Czy rzetelnie rozważono możliwe implikacje kosztowe utrzymania i eksploatacji badanych alternatyw dla regionalnego systemu transportowego?
- l. Czy analizę taką oparto na rzetelnej ocenie kosztów utrzymania i eksploatacji infrastruktury i usług w poszczególnych wariantach planistycznych (np. w oparciu o rzetelne plany utrzymania)?
- m. Czy oceniono ogólną trwałość finansową wariantów planistycznych?

Aspekty środowiskowe

- n. Czy zdefiniowano strategiczne środowiskowe (i klimatyczne?) cele planu transportowego? Czy są one zgodne ze środowiskowymi (i klimatycznymi?) politykami, planami i programami szczebla europejskiego, krajowego i regionalnego?
- o. Czy wymagane jest przeprowadzenie formalnej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko? Czy odpowiednie organy określiły zakres SOOŚ? Proszę zwrócić uwagę, że wszystkie pozostałe pytania dotyczą również przypadków, gdzie SOOŚ nie została przeprowadzona (po formalnym screeningu)
- p. Czy zagadnienia środowiskowe uwzględniane są w całym planie, od diagnozy, poprzez ocenę wariantów, aż po pomiar poziomu osiągnięcia celów i monitorowanie wdrażania?

- q. Czy informacje na temat środowiska wykorzystane jako wkład do opracowania planu miały solidne podstawy?
- r. Czy wzięto pod uwagę potencjalne oddziaływanie na obszary Natura2000 z uwzględnieniem ich celów ochrony?
- s. Czy zagadnienia środowiskowe zostały rzetelnie uwzględnione w ocenie wariantów planistycznych? (np. dobór najbardziej przyjaznych środowisku rozwiązań, unikanie niszczenia wrażliwych obszarów przyrodniczych/obszarów chronionych lub obszarów, gdzie warunki geograficzno-topograficzne mogą intensyfikować zanieczyszczenie powietrza, uwzględnianie dróg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń itd.)
- t. Czy definiując problemy i rozwiązania wzięto pod uwagę zanieczyszczenia powodowane przez transport i ich ograniczenie?
- u. Czy uwzględniono niebieską i zieloną infrastrukturę jako elementy rozwiązań w obszarze mobilności (sieci rowerowe i piesze itd.)?

Aspekty związane ze zmianami klimatu

- v. Czy cele łagodzenia zmian klimatu zostały zintegrowane z celami RPT tzn. obniżenie emisji gazów cieplarnianych z regionalnego systemu transportowego, zgodnie z celami krajowymi? Jeśli tak, to czy poszczególne warianty planistyczne rzetelnie oceniono pod kątem redukcji emisji gazów cieplarnianych z regionalnego systemu transportowego?
- w. Czy w wariantach planistycznych uwzględniono odporność na zmiany klimatu? Jeśli tak, to czy oparto się na ocenie „wysokiego szczebla” wrażliwości lokalnego klimatu i identyfikacji ryzyk regionalnego systemu transportowego?

Przygotowanie listy przedsięwzięć

- x. Czy plan teraz lub w przyszłości wskazuje działania niezbędne, zgodne z definicją w niniejszym dokumencie?
- y. Czy - w odniesieniu do innych działań zaproponowanych w strategii - będzie przeprowadzona analiza współzależności i ryzyka jako wkład do przygotowania listy przedsięwzięć?
- z. Czy w strukturze organizacyjnej RPT są (lub czy będą) opracowane ramy ewaluacji do monitorowania wdrażania strategii?

2. Formularz samooceny (analiza popytu)

Celem poniższego kwestionariusza jest uzyskanie wiedzy na temat podejścia przyjętego w każdym województwie do analizy popytu stanowiącej wkład do planów regionalnych. Należy czytać go równoległe z punktem 3.4 niniejszych Wytycznych. W wypełnienie formularza zaleca się zaangażowanie właściwej komórki analitycznej odpowiedzialnego za analizę popytu w województwie (celem przyspieszenia komunikacji, przed przesłaniem pełnej wersji można przesłać formularz częściowo wypełniony (1, 2b, 2c, 2d i 3) zawierający odpowiedzi na pytania nietechniczne). Uprzejmie prosimy o przesłanie odpowiedzi na adres: michal.nowak@mfipr.gov.pl i rpt@mfipr.gov.pl

1. Czy istnieje (jeden lub wiele) model popytu na transport o zasięgu regionalnym będący własnością województwa, lub do którego województwo ma dostęp?
2. Jeśli tak:
 - a. Czy mogą Państwo przekazać jak najwięcej informacji na wymienione niżej tematy?
 - I. Czy województwo ma pełny dostęp do modelu i czy może być on w pełni udostępniony osobom - takim jak konsultanci - pracującym nad planem (proszę uściślić)?
 - II. Czy model jest/był rutynowo używany do celów planowania i oceny projektów i kto zajmuje się jego utrzymaniem/pracą na nim? (prosimy o wskazanie kilku przykładów)?
 - III. Kiedy model powstał?
 - IV. Kiedy miała miejsce ostatnia aktualizacja modelu i co zostało zaktualizowane?
 - V. Wykorzystane oprogramowanie
 - VI. Rok bazowy
 - VII. Lata prognozy
 - VIII. Odcinki czasowe przyjęte do modelowania (dni, godziny szczytu, inne)
 - IX. Przybliżony zakres geograficzny w ramach województwa (częściowe lub całościowe pokrycie województwa)
 - X. Podejście do transportu pozaregionalnego (sieć i rejony)
 - XI. Liczba rejonów w modelu
 - XII. Zakres gałęziowy zakodowanej sieci (drogi, kolej, środki transportu publicznego inne niż kolej, rowery, piesi)?
 - XIII. Zakres sieci dróg i transportu publicznego w województwie (zakres i poziom szczegółowości sieci, w tym rodzaje dróg, pokrycie transportem publicznym, w tym miejskim)
 - XIV. Struktura modelu popytowego (warstwy danych popytowych np. w rozbiciu na cel podróży i grupy demograficzne)
 - XV. Liczba i typy etapów modelu (np. czteroetapowy z uwzględnieniem generowania podróży, dystrybucji podróży, podziału zadań przewozowych i rozkładu na sieci)
 - XVI. Podejście do różnych środków transportu publicznego (jeden środek TP do rozkładu czy kilka środków TP w modelu podziału zadań przewozowych).
 - XVII. Podejście do prognozowania (np. wykorzystanie zmiennych demograficznych i społeczno-ekonomicznych - jakich? - oraz jakie są ich powiązania z przyszłym popytem, czy proste współczynniki wzrostu oparte na założeniach - jakich?)
 - XVIII. Główne źródła danych do budowy aktualnego modelu (np. sieć, rozkłady jazdy transportu publicznego, badanie mobilności w regionie, statystyki demograficzne, badania źródło-cel)
 - XIX. Główne źródła sprofilowanych pomiarów ruchu do celów kalibracji modelu dla poszczególnych środków transportu
 - XX. Główne źródła danych do prognozowania popytu

XXI. Jakość kalibracji rozkładu w aktualnym modelu (R^2 czy statystyka GEH na gałąź)

- b. Czy przewiduje się wykorzystanie wymienionego wyżej modelu transportowego jako głównego narzędzia do tworzenia planu transportowego?
- c. Czy planowana jest aktualizacja modelu w celu opracowania RPT? Jeśli tak, czy planuje się przeprowadzenie dodatkowych badań, a jeśli tak, to jakich?
- d. Czy przewidują Państwo wykorzystanie informacji z prac aktualnie prowadzonych przez CUPT nad Zintegrowanym Modelem Ruchu w celu uszczegółowienia/aktualizacji modelu regionalnego?

W przypadku braku modelu transportowego na poziomie wojewódzkim mogącego stanowić wkład do planu lub jeśli udzielono odpowiedzi negatywnej w punkcie 2b:

3. Czy planują Państwo budowę nowego modelu transportowego do celów planu regionalnego?

a. Jeśli odpowiedź brzmi „tak”:

- I. Czy planują Państwo budowę pełnego nowego modelu regionalnego (od zera)?
- II. Czy przewidują Państwo wykorzystanie informacji z prac aktualnie prowadzonych przez CUPT nad Zintegrowanym Modelem Ruchu? Których (sieci, pomiarów, węzłów ruchu, badań kosztów zgeneralizowanych, innych)?
- III. Czy przewidują Państwo pozyskać z ZMR i wykorzystać dane kordonowe (sieci i macierze popytu) jako bazę dla modelu regionalnego?
- IV. Czy przewidują Państwo wykorzystanie ZMR bezpośrednio jako bazę planu?
- V. Jeśli mają Państwo takie informacje, prosimy o podanie planowanego zakresu modelu: prosimy udzielić odpowiedzi - zgodnie z Państwa wiedzą - na jak najwięcej punktów v) - xx) z pytania 2a)

b. Jeśli odpowiedź brzmi „nie”:

- I. Prosimy o skróte opis proponowanego podejścia do analizy popytu w ruchu pasażerskim jako wkład do planu regionalnego z uwzględnieniem aktualnych i przyszłych wzorców ruchu.

3. Kolejne kroki i dane kontaktowe

Niniejsze Wytyczne JASPERS powstały celem wsparcia Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Zawierają one informacje na temat najlepszych praktyk i podstaw metodologicznych, dzięki którym województwa będą mogły określić zakres i wykonać prace niezbędne do przygotowania Regionalnych Planów Transportowych i wynikających z nich regionalnych list przedsięwzięć inwestycyjnych. Po zapoznaniu się z zaleceniami przedstawionymi w Wytycznych prosimy uprzejmie o odesłanie wypełnionych formularzy zawartych w załącznikach 1 i 2 na następujące adresy:

michal.nowak@mfi.pr.gov.pl oraz rpt@mfi.pr.gov.pl

Wszelkie pytania i uwagi prosimy zgłaszać pod następującymi adresami:

michal.nowak@mfi.pr.gov.pl oraz rpt@mfi.pr.gov.pl

Po udzieleniu przez Państwa odpowiedzi, w zależności od dostępności i uzgodnień z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, JASPERS będzie odnosił się do konkretnych pytań i uwag związanych z celem i treścią niniejszych Wytycznych.

W przypadku pytań dotyczących doradztwa lub wsparcia JASPERS uprzejmie prosimy o przesyłanie kopii wiadomości również na adres: p.juillard@eib.org i j.izquierdo@eib.org (w każdym przypadku adresatem pytań powinno być Ministerstwo, prosimy kierować je pod podane wyżej adresy).