



# Mobilność miejska bardziej dostępna, zrównoważona i bezpieczna

Mirośław Dybowski  
Dyrekcja Generalna  
ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej  
Wydział F.3 – Polska

Warszawa, dnia 22 lutego 2022 r.



European  
Commission



## Bieżące wyzwania

### Negatywny wpływ transportu na środowisko i ludzi, w tym:

- Emisje gazów cieplarnianych;
- Zanieczyszczenie powietrza i hałas;
- Zatory drogowe;
- Ofiary wypadków drogowych.

### Aspekty te znalazły odzwierciedlenie w unijnych dokumentach strategicznych:

- Europejski Zielony Ład;
- Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności;
- Pakiet Fit-for-55;
- Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń;
- Europejski plan walki z rakiem;
- Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej.



## Unijny Pakiet Mobilności Miejskiej z 2013

Przeniesienie nacisku z poprawy płynności ruchu na zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, klimat, zdrowie, dostępność i bezpieczeństwo poprzez:

- skoordynowane działania na płaszczyźnie terytorialnej, międzyinstytucjonalnej i tematycznej;
- koncepcję Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP-y);
- implementację opartą na niewiążących środkach wdrażania.

**Ewaluacja Pakietu Mobilności Miejskiej przeprowadzona w 2021 r.:**

- cele pakietu w zakresie zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu miejskiego nie zostały osiągnięte;
- brak przełożenia Pakietu na decyzje władz Państw Członkowskich na poziomie krajowym oraz na decyzje podmiotów prywatnych;
- nierównomierne wdrażanie założeń zrównoważonej mobilności w różnych Państwach Członkowskich;
- brak szerokiego upowszechnienia SUMP w miastach UE;
- ograniczone efekty inwestycji UE z powodu braku powiązania z SUMP;
- brak instrumentów zapewniających wysoką jakość SUMP oraz zapewniających ich skuteczne wdrażania;
- brak gromadzenia danych dot. mobilności niezbędnych dla monitorowania wdrożenia SUMP;
- potrzeba wsparcia UE w zakresie budowania kompetencji i wymiany informacji w zakresie opracowywania i wdrażania SUMP;
- bez podjęcia bardziej zdecydowanych działań **celów Europejskiego Zielonego Ładu nie uda się osiągnąć.**

*Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej*



# Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej

**Komunikat Komisji COM(2021)811 *final* opublikowany w grudniu 2021**

**Cel:** Przejście na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną, odporną i bezemisyjną mobilność miejską dzięki bardziej zdecydowanym działaniom, obejmującym m.in. inicjatywy legislacyjne oraz finansowanie.

**Nacisk na:**

*Nisko- i zero-emisyjny publiczny transport zbiorowy*

*Wydajną, bezemisyjną logistykę miejską*

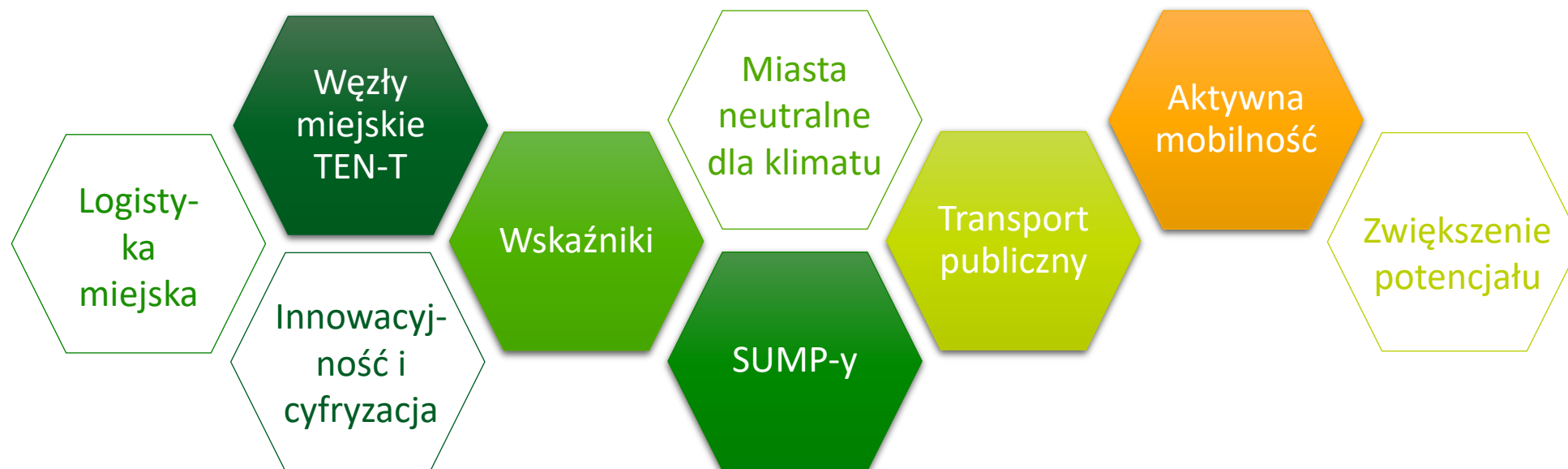


*Aktywną mobilność (np. pieszą, rowerową)*

*Rozwiązania cyfrowe dla rozwoju multimodalnej, zautomatyzowanej mobilności*



## Obszary interwencji





## Węzły miejskie TEN-T

### Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T:

- Zwiększenie liczby węzłów miejskich TEN-T w UE do 424;
- W praktyce wszystkie miasta powyżej 100 000 mieszkańców;
- Również miasta o mniejszej liczbie ludności - jeśli w regionie NUTS 2 nie ma węzła miejskiego o liczbie ludności powyżej 100 000 mieszkańców;
- W Polsce: 30 obszarów miejskich (pełna lista miast w Załączniku 2 do zmienianego rozporządzenia ws. Sieci TEN-T)





# Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP-y)

## Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T (opublikowana w grudniu 2021 r.):

- do końca 2025 r. – obowiązkowe przyjęcie SUMP-ów we wszystkich węzłach miejskich TEN-T;
- Obowiązkowe cele i wskaźniki SUMP dot. emisji gazów cieplarnianych, kongestii, wypadków drogowych i ich ofiar, podziału modalnego, dostępności usług mobilności, zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu;
- Długoterminowy plan strategiczny połączony z krótkoterminowym planem wdrażania;
- Powiązanie SUMP z planowaniem przestrzennym;
- Kraje członkowskie będą zobowiązane przyjąć odpowiednie środki zapewniające zgodność SUMP z właściwymi wymogami;
- Pozostałe wiążące wymogi dla SUMP – w planowanym Załączniku V do Rozporządzenia TEN-T.

## Pozostałe działania:

- do końca 2022 r. – rekomendacje KE dotyczące utworzenia krajowego programu wsparcia dla regionów i miast w zakresie przygotowania i wdrożenia SUMP, wraz z krajowym koordynatorem programu;
- do końca 2022 r. – nowej koncepcja SUMP;
- pełna integracja zagadnień logistyki miejskiej w SUMP;
- bieżące uzupełnianie i uaktualnianie wytycznych SUMP ([www.eltis.org](http://www.eltis.org))



## Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI)

### Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T :

- do końca 2025 r. – zapewnienie gromadzenia i przesyłania danych o emisjach gazów cieplarnianych, zatorach komunikacyjnych, liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, podziale międzygałęziowym, dostępności usług w zakresie mobilności, oraz zanieczyszczeniu powietrza i zanieczyszczeniu hałasem w miastach;
- 1 rok od wejścia w życie zmienionego rozporządzenia TEN-T – Komisja wyda rozporządzenie wykonawcze ws. metodologii gromadzenia danych dot. mobilności

### Pozostałe działania :

- Pilotażowy zestaw 19 wskaźników SUMI już opublikowany na stronie KE: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en)
- do końca 2022 r. – wskaźniki SUMI zostaną poprawione i zaktualizowane wraz z powiązaniem narzędziem do analizy porównawczej;
- w 2023 r. – w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) uruchomiony zostanie program wsparcia dla państw członkowskich w zakresie gromadzenia danych na potrzeby monitorowania wskaźników SUMI.





# Multimodalny i inteligentny transport publiczny

## Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T:

- do końca 2030 r. – multimodalna integracja transportu pasażerskiego w węzłach miejskich TEN-T, w tym budowa pasażerskich węzłów przesiadkowych (np. „parkuj i jedź”) wyposażonych w stacje ładowania pojazdów;
- do końca 2030 r. – obowiązek zapewnienia w miejskich węzłach TEN-T dostępu do informacji o podróżach, możliwości dokonywania rezerwacji, uiszczania opłat za podróż i pobierania biletów za pośrednictwem usług cyfrowych;
- do końca 2040 r. – budowa przynajmniej jednego towarowego terminalu intermodalnego o wystarczającej przepustowości każdym z miejskich węzłów TEN-T.

## Pozostałe działania:

- zwiększenie finansowania UE dla inwestycji w obszarze miejskiego transportu publicznego;
- rozważenie możliwości nałożenia na przewoźników obowiązku przekazywania danych w czasie rzeczywistym dot. m.in. rozkładu jazdy i informacji o utrudnieniach / opóźnieniach - w ramach przeglądu rozporządzenia 2017/1926.



## Aktywna mobilność i mikromobilność

### Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T:

- obowiązek zapewnienia dostępności i ciągłości ciągów pieszych i rowerowych jako połączeń do budowanej lub rozbudowywanej infrastruktury kolejowej i drogowej;
- obowiązek integracji aktywnych form mobilności w multimodalnych węzłach przesiadkowych.

### Pozostałe działania:

- zwiększona rola mobilności pieszej i rowerowej w zaktualizowanych wytycznych SUMP;
- opublikowany nowy przewodnik tematyczny dot. mikromobilności;
- do końca 2022 r. – planowane nowe dla niechronionych użytkowników dróg; wytyczne w zakresie jakości infrastruktury;
- planowane nowe przepisy dot. bezpieczeństwa urządzeń mikromobilności.





## Innowacyjność i cyfryzacja

### Planowane działania obejmą m.in.:

- do 2022 r. – propozycja nowych przepisów dot. dotyczących wykorzystywania szczególnie chronionych danych handlowych w celu świadczenia usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej;
- w 2022 r. – przedstawienie działań dla utworzenia wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności, w celu zapewnienia dostępu i wymiany tych danych (w tym na szczeblu miejskim);
- w 2022 r. – przeprowadzenie badania dla identyfikacji rozwiązań cyfrowych i technicznych w celu skuteczniejszego i bardziej przyjaznego dla użytkownika zarządzania strefami ograniczonego dostępu pojazdów w obszarach miejskich;
- nowe wytyczne dotyczące lokalnego transportu na życzenie, w tym taksówek, prywatnego przewozu osób itd.;
- dalszy rozwój inicjatywy CIVITAS (<https://civitas.eu/>).



## Inne działania:

### **Propozycja rozporządzenia ws. infrastruktury paliw alternatywnych – COM(2021) 559 *final*:**

- ogólnodostępne punkty ładowania dla pojazdów ciężkich w każdym węźle miejskim TEN-T o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW:
  - do końca 2025 r. – łączna moc stacji ładowania: co najmniej 600 kW,
  - do końca 2030 r. – łączna moc stacji ładowania: co najmniej 1200 kW;
- do końca 2030 r. – co najmniej jedna ogólnodostępna stacja tankowania wodoru w każdym węźle miejskim TEN-T.

### **Miasta neutralnie klimatycznie:**

- 359,3 mln EUR z programu „Horyzont Europa” na lata 2021–2023 na początkowy etap realizacji misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast.

### **Podnoszenie świadomości, pomoc techniczna i dialog społeczny:**

- Kontynuacja inicjatywy Europejskiego Tygodnia Mobilności;
- Pomoc techniczna na szczeblu regionalnym i lokalnym oferowana m.in. z funduszy UE oraz Instrumentu Wsparcia Technicznego;
- Do 2022 r. – reforma dot. Grupy ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej.



Dziękuję za uwagę

Komisja Europejska  
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu  
Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej

#MobilityStrategy #EUGreenDeal #funduszeUE



European  
Commission