Unia Europejska promuje komunikację zbiorową. Dlatego nie żałuje pieniędzy na zakup nowego taboru tramwajowego lub autobusowego. W najnowszym konkursie do wzięcia jest 190 mln zł.

W 2011 r. oficjalne statystyki odnotowały, że w Poznaniu było 551 samochodów na tysiąc mieszkańców. Trend jest jednoznacznie rosnący, bo ledwie pięć lat wcześniej ta liczba była o 140 aut mniejsza! Efekt jest łatwy do przewidzenia: korki na ulicach, a w samochodach najczęściej siedzi tylko kierowca. Poznaniacy, podobnie zresztą jak mieszkańcy innych polskich miast, niechętnie przesiadają się do autobusów czy tramwajów. Polska nie bierze przykładu choćby z Niemiec, gdzie w miastach spada liczba zarejestrowanych samochodów.

– Taki trend obserwowany jest od połowy lat 90. W ciągu ostatnich kilku lat liczba zarejestrowanych samochodów w niemieckich miastach spadła od kilku do nawet 20 procent. Np. w Monachium ubyło 100 tys. samochodów – mówił w obszernym wywiadzie dla „Wyborczej” dr Michał Beim, ekspert komunikacyjny z Instytutu Sobieskiego i tłumaczył: – Liczba aut spada tam, gdzie jest dobry transport publiczny oraz jego uzupełnienie – systemy samochodów publicznych oraz wypożyczalnie car sharing. Jednocześnie od połowy lat 90. liczba pasażerów kolei podmiejskich i regionalnych wzrosła prawie dwukrotnie – opowiadał Beim.

[mc4wp_form id=”84″]

Wszyscy się przesiadają

W Niemczech z codziennego dojazdu do pracy samochodem rezygnuje zarówno profesor medycyny, zamożny człowiek, który ma dobre auto klasy D, jak i młody człowiek. Bo dla niemieckich uczniów i studentów symbolem statusu wcale nie jest własny samochód, tylko smartfon. – Niemcy mówią, że „generacja iPhone’a” wypiera „generację auta”. Ludzie widzą, że posiadanie samochodu wiąże się z licznymi kłopotami. Jego utrzymanie kosztuje, trudno znaleźć miejsce do parkowania, nie można wypić piwa – tłumaczy dr Beim. – Prawdziwym symbolem mobilności dla młodych Niemców nie jest samochód, ale smartfon czy tablet. To one umożliwiają bycie w różnych miejscach, a podróżować można wygodnie kolejką czy metrem. Smartfon przełamuje bariery w korzystaniu z komunikacji publicznej. Nie muszę się martwić, gdzie kupić bilety, o której przyjedzie tramwaj – opowiada specjalista od transportu.

Niestety, w Polsce takich trendów jeszcze nie widać i nie pomagają liczne

przedsięwzięcia, jakie w ostatnich latach przeprowadzono dzięki Unii Europejskiej. Tylko w samym Poznaniu, w ostatniej dekadzie wartość inwestycji transportu zbiorowego przekroczyła miliard złotych, z tego dofinansowanie unijne wyniosło ok. 440 mln zł.

Najważniejsze linie tramwajowe

W Poznaniu kluczowymi inwestycjami realizowanymi z pieniędzy Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013 są nowe linie tramwajowe – z os. Lecha na Franowo za ponad 266 mln zł (ok. 100 mln zł z Brukseli) oraz przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego za ok. 126 mln zł (prawie 55 mln zł z Unii).

Bez obu inwestycji trudno dziś sobie już wyobrazić komunikację zbiorową w stolicy Wielkopolski. Przypomnijmy, że za pieniądze z poprzedniego rozdania unijnego na lata 2004-2006 poprowadzono tramwaj przez most św. Rocha. Do tego trzeba także dodać budowę zajezdni na Franowie, która kosztowała ok. 258 mln zł (z Unii 152 mln zł), a także zakup nowych tramwajów, m.in. w związku z Euro 2012 oraz nowy dworzec autobusowy na os. Jana III Sobieskiego.

Ale w transport za unijne pieniądze inwestowały także pozostałe wielkopolskie miasta. Autobusy komunikacji miejskiej kupowały m.in. Piła, Kalisz i Ostrów.

Będzie nowe rozdanie

Unijnych pieniędzy na komunikacyjne przedsięwzięcia nie zabraknie także w kolejnym unijnym rozdaniu do 2020 r. W marcu zostanie ogłoszony konkurs „Inwestycje w obszarze transportu miejskiego”. Jakiego typu projekty mogą liczyć na wsparcie? To np. zakup nowego, niskoemisyjnego taboru dla komunikacji miejskiej, a więc nowe autobusy, które muszą jednak spełniać normę emisji spalin Euro 6, a także być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dodatkowe punkty w konkursie można zdobyć za zakup pojazdów z napędem elektrycznym, hybrydowym, przy użyciu biopaliw lub wodoru.

Zakup samego taboru to jednak nie wszystko, bo projekt musi też zakładać budowę infrastruktury komunikacyjnej, a więc np. węzłów przesiadkowych, parkingów typu park&ride, czy wysepek przystankowych itp. Unijne dofinansowanie można także otrzymać na budowę systemu organizacji i zarządzania ruchem, który może na przykład zawierać tablice wyświetlające trasy i planowane godziny odjazdów

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

autobusów komunikacji miejskiej. Chodzi zatem o coś na wzór działającego już w zachodnich dzielnicach Poznania systemu ITS. Inne projekty związane z komunikacją mogą uwzględniać ruch rowerowy, a więc wszystko co związane jest z budową albo modernizacją sieci dróg rowerowych lub też systemu roweru miejskiego. Liczą się także inwestycje w energooszczędny system oświetlenia miejskiego. Wszystkim projektom muszą jednak towarzyszyć działania promocyjne i informacyjne dotyczące korzystania z transportu publicznego, rowerowego czy pieszego. Ten konkurs jest adresowany przede wszystkim do samorządów, które jednak muszą mieć gotowy Plan Gospodarki Niskoemisyjnej zweryfikowany przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz przyjęty przez radę miasta lub gminy składającej wniosek konkursowy. Konieczny jest także Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Do podziału w konkursie jest 140 mln zł i ta kwota trafi do wszystkich miast i gmin oprócz Poznania. Dla stolicy Wielkopolski przewidziano osobny konkurs „Inwestycje w obszarze transportu miejskiego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania.” W tym przypadku chodzi o 50 mln zł. W obu przypadkach dofinansowanie może wynieść maksymalnie 85 proc. kosztów kwalifikowanych.

Jak składać wnioski

Wnioski konkursowe samorządy mogą składać w postaci elektronicznej za pośrednictwem Lokalnego Systemu Informatycznego pod adresem lsi.wielkopolskie.pl. Można je wypełniać, od chwili ukazania się na stronie WRPO 2014+ ogłoszenia (www.wrpo.wielkopolskie.pl) aż do momentu wysłania. W tym czasie można je dowolnie zmieniać i uzupełniać. Po wysłaniu wniosku przez internet w ciągu 5 dni roboczych należy dostarczyć do Urzędu Marszałkowskiego jego wersję papierową.

Źródło: wyborcza.pl. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].