

### Fiszka projektowa (wzór)

<p><b>Tytuł projektu:</b></p>	<p>W ramach działania Zrównoważona mobilność miejska Miasto Lublin planuje złożyć wnioski dla projektów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie miasta Lublin.</li> <li>2. System Zarządzania Ruchem i Komunikacją Publiczną w Lublinie.</li> </ol>
<p><b>Nazwa lidera/wnioskodawcy:</b></p>	<p>Gmina Lublin</p>
<p><b>Partnerzy projektu:</b></p> <p><i>należy wymienić wszystkie podmioty zaangażowane w realizację projektu poprzez powielenie poniższej tabeli</i></p> <p>[wpisz czy dotyczy]</p>	<p>Nie dotyczy</p>
<p><b>Rola partnera w projekcie (w tym udział finansowy):</b></p>	<p>Nie dotyczy</p>
<p><b>Numer i nazwa Działania w ramach Szczegółowego Opisu Priorytetów programu Fundusze Europejskie dla lubelskiego 2021-2027:</b></p> <p><i>(należy wpisać nr i nazwę Działania oraz uzasadnić zgodność projektu z danym Działaniem, konkretny kod interwencji z danego Działania Programu)</i></p>	<p>Działanie FEPW.03.01 Zrównoważona mobilność miejska</p> <p>EFRR/FS.CP2.VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej</p> <p>081 Infrastruktura czystego transportu miejskiego 082 Tabor czystego transportu miejskiego</p> <p>Typy projektów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego, trolejbusowego lub autobusowego (pojazdy z napędem elektrycznym lub wodorowym);</li> <li>2. budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności, w tym w szczególności: <ul style="list-style-type: none"> <li>• w zakresie infrastruktury transportu (np. stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje tankowania wodoru, infrastruktura OZE, linie i pętle tramwajowe lub trolejbusowe, pętle autobusowe, wiaty z aktywną informacją pasażerską, zaplecze techniczne do obsługi taboru, infrastruktura punktowa np. przystanki, wysepki, centra przesiadkowe; dworce intermodalne, strefy czystego transportu), w tym dostosowanie jej do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się i osób z niepełnosprawnościami,</li> <li>• inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany z preferencją dla ruchu pieszego</li> </ul> </li> </ol>

	<p>i rowerowego lub komunikacji zbiorowej, przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności w centrach miast (np. stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów; ciągi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych, chodniki, sygnalizacja świetlna, azyle dla pieszych, dedykowane pasy ruchu dla komunikacji zbiorowej));</p> <p>3. digitalizacja systemu mobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych (np. ITS, wspólne bilety, informacja i planowanie podróży, powiązane z wdrażaniem integracji taryfowej oraz koncepcji „Mobilność jako usługa”, system parkingowy, strefy czystego transportu).</p> <p>Planowana jest realizacja dwóch projektów.</p> <p>W ramach pierwszego zaplanowana została budowa, przebudowa oraz modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności, w celu integracji systemów transportowych w miejskich obszarach funkcjonalnych i nadania priorytetu transportowi zbiorowemu oraz indywidualnemu niezmotoryzowanemu poprzez budowę m.in. węzłów przesiadkowych, w tym pętli autobusowych, parkingów B+R, K+R, P+R (na obrzeżach miasta), infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej, buspasów, ścieżek rowerowych, chodników, oświetlenia, monitoringu, włączenia do ITS, a także zakup bezemisyjnego taboru autobusowego. Wpisując się zakresowo w typ projektu 1, 2, 3 projekt czyni zadość wymaganiom określonym dla danego działania.</p> <p>W ramach drugiego projektu zaplanowano przebudowę, rozbudowę Systemu Zarządzania Ruchem oraz Systemu Zarządzania Komunikacją Publiczną w Lublinie, obejmującą także działania z zakresu rozbudowy systemu dróg rowerowych zintegrowanych z komunikacją pieszą i miejską stanowiące inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany oraz rozbudowę sygnalizacji świetlnej. Wpisując się zakresowo w typ projektu 2 i 3 projekt czyni zadość wymaganiom określonym dla danego działania.</p>
<p><b>Okres realizacji:</b></p>	<p>1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zakładany termin rzeczowego rozpoczęcia realizacji przedsięwzięcia: IV kwartał 2025 r.</li> <li>- zakładany termin rzeczowego zakończenia realizacji przedsięwzięcia: II kwartał 2029 r.</li> <li>- zakładany termin finansowego zakończenia realizacji przedsięwzięcia: III kwartał 2029 r.</li> </ul> <p>2.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zakładany termin rzeczowego rozpoczęcia realizacji</li> </ul>

	<p>przedsięwzięcia: IV kwartał 2025 r.</p> <p>- zakładany termin rzeczowego zakończenia realizacji przedsięwzięcia: II kwartał 2028 r.</p> <p>- zakładany termin finansowego zakończenia realizacji przedsięwzięcia: III kwartał 2029 r.</p>
<p><b>Całkowita wartość projektu:</b></p> <p><i>szacowana całkowita wartość projektu (koszty kwalifikowalne + niekwalifikowalne)</i></p>	77 980 487,78 euro
<b>Kwota dofinansowania:</b>	45 000 000 mln euro
<b>Planowany wkład własny Wnioskodawcy:</b>	32 980 487,78 euro
<b>Inne źródło finansowania:</b>	Środki własne
<p><b>Krótki opis projektu:</b>  <i>(należy wskazać opis potrzeby realizacji projektu, cel, przedmiot, wskazanie głównych odbiorców projektu, zakres rzeczowy).</i></p>	
<p>Lublin jest miastem wojewódzkim, w którym krzyżują się prawie wszystkie najistotniejsze drogi i linie kolejowe w województwie lubelskim. Dysponuje także międzynarodowym portem lotniczym. Stanowi ważne dla całego regionu centrum gospodarcze, naukowe, kulturalne i społeczne. Nie tylko mieszkańcy miasta czy regionu, ale także, corocznie, dziesiątki tysięcy turystów korzystają z lubelskich teatrów, kin, uczestniczą w jarmarkach czy festiwalach. Bogata oferta edukacyjna sprawia, że do Lublina przyjeżdżają studenci z różnych krajów, a w szkołach średnich naukę pobierają dzieci i młodzież z całego regionu. Istotnym czynnikiem generującym przemieszczanie się ludzi jest też lubelski rynek pracy. Prawidłowy rozwój miasta jako centrum regionu, a także wzmacnianie jego obszaru funkcjonalnego, uwarunkowane są istnieniem wydajnej komunikacji.</p> <p>Lubelski Obszar Metropolitalny jako jeden z obszarów Polski Wschodniej charakteryzują niekorzystne uwarunkowania rozwoju transportu publicznego. Pomimo skutecznie wdrożonych usprawnień, nadal istnieją potrzeby inwestycyjne podyktowane m.in. względami ekologicznymi i przechodzeniem na gospodarkę zeroemisyjną.</p> <p>W zakresie zadań realizowanych w obszarze mobilności w ramach przedsięwzięcia planowane są do realizacji dwa projekty.</p> <p>Pierwszy z nich, pn.: "Rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie miasta Lublin" zawiera plan przebudowy oraz modernizacji infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności i obejmuje: zakup bezemisyjnego taboru, budowę, przebudowę oraz modernizację infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności, w celu integracji systemów transportowych w miejskich obszarach funkcjonalnych i nadania priorytetu transportowi zbiorowemu oraz indywidualnemu niezmotoryzowanemu poprzez budowę m.in. węzłów przesiadkowych, (w tym zintegrowanych z infrastrukturą kolejową), w tym pętli autobusowych, parkingów B+R, K+R, P+R (na obrzeżach miasta), infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej, buspasów, ścieżek rowerowych, chodników, oświetlenia, monitoringu, włączenia do ITS.</p>	

Drugie z zaplanowanych do realizacji przedsięwzięć pn.: „System Zarządzania Ruchem i Komunikacją Publiczną w Lublinie”, obejmuje usprawnienie publicznego transportu miejskiego oraz komplementarnych form mobilności poprzez przebudowę/rozbudowę Systemu Zarządzania Ruchem oraz Systemu Zarządzania Komunikacją Publiczną w Lublinie, stanowiącego zintegrowane, kompleksowe rozwiązanie umożliwiające efektywne i skuteczne koordynowanie działań w zakresie optymalizacji wykorzystania infrastruktury drogowej miasta z wykorzystaniem technologii informacyjnych i komunikacyjnych stosowanych w obszarze transportu drogowego i komunikacji publicznej, nadających priorytet transportowi zbiorowemu oraz indywidualnemu niezmotoryzowanemu. Zakres obejmował będzie m.in.: ITS, infrastrukturę przystankową i okołoprzystankową, infrastrukturę rowerową oraz pieszą, oświetlenie, monitoring, rozbudowę/przebudowę skrzyżowań wraz z budową/przebudową/rozbudową sygnalizacji świetlnej. Planowane działania mają uatrakcyjnić wykorzystanie m.in. komunikacji publicznej, poprawić bezpieczeństwo ruchu, a także w wymierny sposób wpłynąć na uatrakcyjnienie różnych form mobilności z uwzględnieniem korzyści ekonomicznych oraz środowiskowych doskonale uzupełniając zadania z zakresu rozbudowy/przebudowy infrastruktury komunikacyjnej.

Potrzeba realizacji przedsięwzięć wynika z konieczności podniesienia szeroko rozumianej atrakcyjności systemu transportu publicznego oraz związanego z indywidualnymi środkami transportu w Lublinie poprzez jego dalszą rozbudowę, a także zwiększenie poziomu jego bezpieczeństwa, co w istocie stanowi cel działań projektowych. Realizacja przedsięwzięć pozwoli na uzupełnienie istniejącego systemu o nowe elementy podnoszące jego atrakcyjność i zmniejszające koszty jego funkcjonowania. Zmodernizowany tabor będzie bardziej efektywny energetycznie, a przez to efektywniejszy w eksploatacji. Wskazana infrastruktura umożliwi prawidłowe i bezpieczne z niego korzystanie oraz uczyni transport miejski wygodniejszym i efektywniejszym czasowo, a przez to bardziej atrakcyjnym dla mieszkańców LOM, którzy pracują, uczą się na terenie miasta, turystów, innych osób odwiedzających obszar metropolitalny, będących głównymi odbiorcami produktów projektu. Nastąpi również lepsza integracja poszczególnych gałęzi transportu poprzez integrację z przystankami PKP. Integracja transportu zbiorowego z indywidualnymi środkami transportu przełoży się na niższą emisję zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie komunikacyjne w mieście, a także na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przedmiotowe działania stanowią punkt wyjścia dla dalszych inicjatyw związanych z rozwojem mobilności na terenie LOM. W ramach obecnej perspektywy finansowej, ze środków Programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 miasto Lublin realizować będzie projekty pn.: „Mobilność indywidualna zintegrowana z systemem transportu miejskiego na terenie miasta Lublin” oraz „Infrastruktura przystankowa na terenie miasta Lublin”. W ramach pierwszego realizowane będą działania z zakresu rozbudowy systemu dróg rowerowych zintegrowanych z komunikacją pieszą i miejską stanowiące inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany. Wskazane działania połączone będą z niezbędną przebudową/rozbudową/budową infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej, stanowiącej infrastrukturę transportu publicznego, w tym także o system informacji pasażerskiej. Zakres ten będzie składnikiem drugiego planowanego do realizacji projektu. Działania te będą miały także na celu dostosowanie infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Projekty realizowane w ramach FEL 2021-2027 stanowią uzupełnienie przedsięwzięcia, o którym mowa powyżej, i wspólnie z nim doprowadzić do podniesienia atrakcyjności systemu transportu miasta Lublin, jak i całego LOM, na potrzeby mieszkańców miasta, regionu i innych rejonów kraju, a także obcokrajowców, którzy odwiedzają Lublin w celach edukacyjnych, zarobkowych, kulturalnych czy turystycznych.

**Uzasadnienie zintegrowanego charakteru przedsięwzięcia:**

*(należy uzasadnić zintegrowany charakter projektu (w tym opis terytorialnego zasięgu projektu), jego odbiorców oraz wskazać oddziaływanie na rozwiązywanie wspólnych problemów Miejskich Obszarów Funkcjonalnych a także wskazać w jaki sposób projekt wpisuje się w cele MOF)*

Działania infrastrukturalne związane z implementacją przedmiotowych przedsięwzięć skoncentrowane będą na terenie miasta Lublin. Jak jednak wskazano powyżej, jego odbiorcami będą nie tylko mieszkańcy miasta, ale także, między innymi, mieszkańcy pozostałych gmin LOM. Należy zaznaczyć, że system komunikacji miejskiej od dłuższego czasu jest stopniowo rozwijany i wychodzi poza granice administracyjne miasta na zasadzie porozumień z gminami sąsiadującymi. Tego rodzaju porozumienia zawarte są z gminami: Głusk, Jabłonna, Jastków, Konponica, Mełgiew, Niedźwica Duża, Niemce, Spiczyn, miejską Świdnik oraz Wólka. Dobitnie świadczy to o fakcie, że z produktów powstałych w wyniku realizacji projektu będą korzystali bezpośrednio także mieszkańcy LOM, których znaczna część ulokowała swój ośrodek działań zarobkowych, edukacyjnych, kulturalnych, sportowych na obszarze miasta rdzennego. Realizowana inwestycja będzie miała zatem charakter zintegrowany.

Projekty wpisują się w cele rozwojowe obszaru wskazane w Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, stanowiąc rozwiązanie dla wspólnych problemów i wyzwań. W Celu Strategicznym 3 Rozwój i wzmocnienie zrównoważonej mobilności w LOM wskazane zostały takie Priorytety Rozwojowe jak: 3.1. Rozwój systemu niskoemisyjnej komunikacji, 3.2. Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej oraz 3.4. Wsparcie cyfryzacji systemów transportowych. Inwestycje objęte wsparciem będą opierać się również na postanowieniach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą do 2040), który wskazuje w swej treści cele takie jak: Cel operacyjny 2: Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich i Cel operacyjny 3: Rozwój spójnego systemu transportu publicznego.

Realizacja działań objętych przedmiotowymi przedsięwzięciami znajduje uzasadnienie zarówno w części diagnostycznej, jak i w części kierunkowej powyższych dokumentów, które koncentrują się na wyzwaniach stojących przed Miejskim Obszarem Funkcjonalnym. Chodzi tutaj przede wszystkim o wzmocnienie istniejących powiązań funkcjonalnych pomiędzy gminami LOM i ośrodkiem rdzeniowym - miastem Lublin. Projekty będą miały jednak pozytywny wpływ także na poprawę jakości powietrza i ograniczania emisji CO<sub>2</sub>, rozwój zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatyczne mobilności miejskiej, poprawę dostępności transportu, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i zwiększenie ruchu pieszego i rowerowego, a także obniżenie poziomu hałasu, co również leży w interesie wspólnym wszystkich mieszkańców obszaru metropolitalnego.

Projekty pn.: „Rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie miasta Lublin” oraz „System Zarządzania Ruchem i Komunikacją Publiczną w Lublinie” stanowiąc mają, jak wspomniano, punkt wyjścia dla realizacji dalszych przedsięwzięć z zakresu mobilności miejskiej, mających być realizowanymi w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027, a mianowicie: „Mobilność indywidualna zintegrowana z systemem transportu miejskiego na terenie miasta Lublin” oraz „Infrastruktura przystankowa na terenie miasta Lublin”. Realizacja wskazanych przedsięwzięć, które integrują różne rodzaje transportu (kolejowy, autobusowy, rowerowy, pieszy) w sposób niepomijalny wpłynie na podniesienie atrakcyjności systemu transportu publicznego oraz związanego z indywidualnymi środkami transportu nie tylko na terenie miasta Lublin, co w konsekwencji odniesie skutek dla całego LOM, stanowiąc o zintegrowanym charakterze przedsięwzięcia.

Inwestycje z zakresu rozwoju zrównoważonego transportu i poprawy mobilności miejskiej mają

znaczenie dla społecznego i gospodarczego rozwoju regionu, jak również w aspekcie turystyki, a jej zrównoważony rozwój również wpisują się w wizję rozwoju LOM. Wskazując na przywołane zapisy Strategii LOM i SUMP LOM, mając na uwadze wskazane powyżej porozumienia z gminami w zakresie świadczonych usług transportowych na ich terenach, a także z uwagi na wykorzystywanie przez mieszkańców LOM i regionu zaplanowanych rozwiązań komunikacyjnych w codziennej drodze do szkoły czy też pracy, do obiektów sportowych czy też kulturalnych, nie budzi wątpliwości zintegrowany charakter projektów i ich wpływ na rozwiązywanie wspólnych problemów mieszkańców miejskiego obszaru funkcjonalnego.

**Komplementarność projektu z projektami realizowanymi z innych środków publicznych, w szczególności ze środków Unii Europejskiej:**

*(należy wskazać projekty komplementarne z opisem powiązań między projektami, w tym inne projekty planowane w Strategii ZIT MOF)*

Wybrane projekty z zakresu mobilności zrealizowane/realizowane przez miasto Lublin:

- a. Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie,
- b. Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz z budową systemu informacji pasażerskiej dla poprawy jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej w Lublinie,
- c. Budowa korytarza transportu zbiorowego do obsługi terenów położonych w sąsiedztwie przyszłego Zintegrowanego Intermodalnego Dworca Metropolitalnego w Lublinie - ul. Lubelskiego Lipca'80,
- d. Budowa, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z innymi rodzajami transportu dla potrzeb LOF,
- e. Rozbudowa i udrożnienie sieci komunikacji zbiorowej dla obszaru specjalnej strefy ekonomicznej i strefy przemysłowej w Lublinie,
- f. Rozbudowa sieci komunikacji zbiorowej dla potrzeb Zintegrowanego Centrum komunikacyjnego dla LOF,
- g. Przebudowa strategicznego korytarza transportu zbiorowego wraz z zakupem taboru w centralnej części obszaru LOF,
- h. Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla północnej części LOF wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej,
- i. Zintegrowane Centrum Komunikacyjne dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego,

Zestawienie zawiera inwestycje miasta Lublin ukierunkowane na poprawę mobilności miejskiej, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz indywidualnych środków transportu, w tym ruchu pieszego i rowerowego, kosztem samochodowego transportu indywidualnego, i jako takie jest komplementarne z działaniami zakładanymi w ramach inwestycji objętych niniejszą fiszką. Projekty zakładające modernizację infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej zawierały także elementy cyfryzacji systemów transportowych w postaci dynamicznej informacji pasażerskiej.

W trakcie obecnej perspektywy finansowej, ze środków Programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 miasto Lublin realizować będzie projekty pn.: „Mobilność indywidualna zintegrowana z systemem transportu miejskiego na terenie miasta Lublin” oraz „Infrastruktura przystankowa na terenie miasta Lublin”. W ramach pierwszego realizowane będą działania z zakresu rozbudowy systemu dróg rowerowych zintegrowanych z komunikacją pieszą i miejską stanowiące inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany. Wskazane działania połączone będą z niezbędną przebudową/rozbudową/budową infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej, stanowiącej infrastrukturę transportu publicznego, w tym także o system informacji pasażerskiej. Zakres ten będzie składnikiem drugiego planowanego do realizacji projektu. Działania te będą miały także na celu dostosowanie infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Projekty pn.: „Mobilność indywidualna zintegrowana z systemem transportu miejskiego na terenie miasta Lublin” oraz „Infrastruktura przystankowa na terenie miasta Lublin” stanowią zatem również przedsięwzięcie komplementarne wobec inwestycji planowanych do realizacji w treści niniejszej fiszki przenikając się w zakresie rzeczowym, uzupełniając i prowadząc do tego samego celu jakim jest podniesienie atrakcyjności systemu transportu publicznego oraz związanego z indywidualnymi środkami transportu w Lublinie poprzez jego dalszą rozbudowę, a także zwiększenie poziomu jego bezpieczeństwa.

**Gotowość dokumentacyjna projektu do podjęcia jego realizacji:**

*(Należy wskazać stan zaawansowania prac nad projektem, tj. czy opracowano dokumentację techniczną, dokumentację środowiskową, uzyskano zezwolenie na realizację inwestycji, czy pozyskano zabezpieczenie środków niezbędnych do realizacji inwestycji. Jeśli nie pozyskano ww. dokumentów, należy wskazać planowany termin ich uzyskania. Ponadto należy wskazać planowaną datę gotowości do przedłożenia wniosku aplikacyjnego wraz z całą dokumentacją aplikacyjną).*

1.
  - Planowany termin uzyskania dokumentów umożliwiających realizację inwestycji III kwartał 2025 r.
  - Planowany termin gotowości do przedłożenia wniosku wraz z kompletną dokumentacją aplikacyjną to IV kwartał 2025 r.
  
2.
  - Planowany termin uzyskania dokumentów umożliwiających realizację inwestycji III kwartał 2025 r.
  - Planowany termin gotowości do przedłożenia wniosku wraz z kompletną dokumentacją aplikacyjną to IV kwartał 2025 r.

**Zgodność realizacji projektu oraz działań Wnioskodawcy/partnera z polityką antydyskryminacyjną.**

*(należy opisać czy realizacja projektu oraz działania Wnioskodawcy/partnera nie będą skutkować jakkolwiek dyskryminacją ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną oraz czy będzie realizowany w zgodzie z przepisami antydyskryminacyjnymi, o których mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.*

Przy projektowaniu i wdrażaniu przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych z zakresu mobilności będą podejmowane obligatoryjne działania na rzecz wyrównywania szans oraz przeciwdziałania dyskryminacji w dostępie do infrastruktury i usług transportu miejskiego, zgodnie ze standardem: transportowym, architektonicznym oraz cyfrowym. Wspierana infrastruktura, tabor miejski oraz oferta przewozowa będą odpowiadały na specyficzne potrzeby wszystkich potencjalnych użytkowników, w tym uwzględniały potrzeby osób w niekorzystnej sytuacji: kobiet, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, opiekunów z dziećmi czy osobami zależnymi. Działania będą polegały na dostosowaniu miejskiej infrastruktury transportowej do specyficznych potrzeb wszystkich potencjalnych osób w niekorzystnej sytuacji, w tym w szczególności ww. grup zagrożonych dyskryminacją. Celem podejmowanych działań m.in. w zakresie infrastruktury miejskiej, obiektów inżynieryjnych i obsługi podróży będzie eliminacja barier i zwiększenie dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. Inwestycje będą również uwzględniać kwestie bezpieczeństwa, w szczególności na rzecz kobiet i niechronionych uczestników ruchu.

**Zgodność z zasadami horyzontalnymi określonymi w Traktacie o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. oraz z zasadą DNSH.**

*(należy opisać czy realizacja projektu ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, czy efekty projektów (produkty, usługi, infrastruktura) będą dostępne dla wszystkich, zgodnie z postanowieniami art. 9 Konwencji ONZ o Prawach Osób Niepełnosprawnych, z poszanowaniem zasad określonych w art. 9 rozporządzenia nr 2021/1060) lub neutralne). Ponadto należy wskazać, w jakim zakresie realizacja inwestycji będzie zgodna z zasadą DNSH).*

W ramach zaplanowanych działań projektowych przestrzegane będą zasady horyzontalne, o których mowa w art. 3 Traktatu o Unii Europejskiej i w art. 10 TFUE z uwzględnieniem KPP, Konwencji ONZ oraz art. 9 i 73 Rozporządzenia Ogólnego i właściwe przepisy krajowe oraz stosowne wytyczne ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego.

Przy projektowaniu i wdrażaniu przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych z zakresu mobilności będą podejmowane obligatoryjne działania na rzecz wyrównywania szans oraz przeciwdziałania dyskryminacji w dostępie do infrastruktury i usług transportu miejskiego, zgodnie ze standardem: transportowym, architektonicznym oraz cyfrowym. Wspierana infrastruktura, tabor miejski oraz oferta przewozowa będą odpowiadały na specyficzne potrzeby wszystkich potencjalnych użytkowników, w tym uwzględniały potrzeby osób w niekorzystnej sytuacji: kobiet, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, opiekunów z dziećmi czy osobami zależnymi. Działania będą polegały na dostosowaniu miejskiej infrastruktury transportowej do specyficznych potrzeb wszystkich potencjalnych osób w niekorzystnej sytuacji, w tym w szczególności ww. grup zagrożonych dyskryminacją. Celem podejmowanych działań m.in. w zakresie infrastruktury miejskiej, obiektów inżynieryjnych i obsługi podróży będzie eliminacja barier i zwiększenie dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. Inwestycje będą również uwzględniać kwestie bezpieczeństwa, w szczególności na rzecz kobiet i niechronionych uczestników ruchu.

W odniesieniu do zasady DNSH (zgodnie z zapisami analizy przeprowadzonej dla obszarów wsparcia w ramach FE PW 2021-2027):

- w kontekście łagodzenia zmian klimatu: należy uznać znaczący wkład w łagodzenie zmiany klimatu, gdyż w/w działania w istotny sposób powinny przyczynić się, co najmniej do ograniczania emisji gazów cieplarnianych, jakie mogłyby zostać wyemitowane w trakcie eksploatacji konwencjonalnych środków transportu m.in. poprzez zwiększenie efektywności energetycznej systemu transportowego. Działania polegające na inwestowaniu w infrastrukturę na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności wpisują się w obszar interwencji "Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego" ze współczynnikiem do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianą klimatu na poziomie 100%,

- w kontekście adaptacji do zmian klimatu: należy uznać znaczący wkład w łagodzenie zmiany klimatu, gdyż w/w działania w istotny sposób powinny przyczynić się, co najmniej do ograniczania emisji gazów cieplarnianych, jakie mogłyby zostać wyemitowane w trakcie eksploatacji konwencjonalnych środków transportu m.in. poprzez zwiększenie efektywności energetycznej systemu transportowego. Działania polegające na inwestowaniu w infrastrukturę na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności wpisują się w obszar interwencji "Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego" ze współczynnikiem do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianą klimatu na poziomie 100%, a także w obszar "Infrastruktura



paliw alternatywnych", jeżeli cel działania jest zgodny z dyrektywą (UE) 2018/2001 w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, również na poziomie 100%,

- w kontekście zrównoważonego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych i morskich: działanie nie powinno mieć żadnego albo nie będzie mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na przedmiotowy cel środowiskowy zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich,

- w kontekście Gospodarki o obiegu zamkniętym, w tym zapobiegania powstawaniu odpadów i recyklingu: działanie nie powinno mieć żadnego albo nie będzie mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na przedmiotowy cel środowiskowy,

- w kontekście zapobiegania zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontroli: realizacja działania nie powinna doprowadzić do zwiększenia poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub gleby. Realizacja działań powinna istotnie pozytywnie wpłynąć na stan środowiska (powietrza, wody lub gleby), w szczególności w perspektywie długoterminowej poprzez zwiększenie udziału bezemisyjnego taboru. W wyniku realizacji inwestycji zmniejszeniu ulegnie również oddziaływanie na wody i gleby w związku ze zmniejszonym udziałem w spływach opadowych i roztopowych zanieczyszczeń pochodzących ze spalin, ścierania się opon, hamulców, nawierzchni. Nie oczekuje się, że realizacja inwestycji w ramach działań dotyczących budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilność doprowadzi do istotnego zwiększenia poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub gleby.

- w kontekście ochrony i odbudowy bioróżnorodności i ekosystemów: nie przewiduje się, że realizacja działań dotyczących zakupu bezemisyjnego taboru, a także dotyczących infrastruktury będzie w znacznym stopniu szkodliwa dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii.