Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 09, luty 2014 23:00
Jarosław Komża
Odsłony: 1734

W części pierwszej naszego cyklu o zaprojektowanym w ramach perspektywy 2014-2020 wsparciu dla szeroko rozumianego transportu publicznego, przedstawiliśmy Państwu zapisy projektu krajowego programu operacyjnego, jakim jest Infrastruktura i Środowisko. Przechodzimy teraz do opisywania finansowania dla regionalnego systemu transportowego w Regionalnych Programach Operacyjnych. Podróż po szesnastu regionach zaczynamy od Mazowsza. Informacje przedstawiamy na podstawie projektu mazowieckiego RPO w wersji 1.2 z 28.01.2014, przesłanej do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Diagnoza

Jednym z głównych problemów systemu transportowego województwa mazowieckiego jest niezadowalający stan dróg niższych kategorii, stanowiących uzupełnienie sieci dróg krajowych, w szczególności leżących w sieci TEN-T. Natężenie ruchu na 15 proc. dróg wojewódzkich sięga ok. 15-17 tys. pojazdów na dobę i przewyższa wielkości mierzone na wielu drogach krajowych. Na kolejnych 34 proc. sięga 6-8 tys. pojazdów na dobę i odpowiada wielkościom średnim dla dróg krajowych. Stan bezpieczeństwa regionalnej infrastruktury drogowej podobnie jak w całym kraju jest niezadowalający, co odzwierciedlają statystyki europejskie, w których Polska notowana jest na jednym z ostatnich miejsc (szczególnie w liczbie wypadków ze skutkiem śmiertelnym lub obrażeniami ciężkimi). Ogólny wskaźnik dostępności dla sieci drogowej w województwie mazowieckim wynosi 0,3571 przy 0,3230 dla Polski, natomiast średnia dostępność powiatowego węzła transportowego w województwie mazowieckim wynosi 0,3525 przy 0,3189 dla Polski. Część powiatów znajduje się poza izochroną drogową 60 min. do miasta wojewódzkiego. Istotnym problemem jest również brak obwodnic o wysokiej przepustowości zarówno w Warszawie, jak i w pozostałych miastach regionu. Negatywnym skutkiem takiego stanu rzeczy jest częste prowadzenie ruchu tranzytowego przez tereny intensywnie zurbanizowane oraz powstawanie tzw. wąskich gardeł. Z przeprowadzonych pomiarów ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 r. zarejestrowano wzrost około 23 proc. w porównaniu z rokiem 2005.

Zaprojektowane wsparcie – na co i dla kogo

W mazowieckim RPO 2014-2020 interwencję w sektorze transportu zaprogramowano przede wszystkim na budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej uzupełniającej główne sieci transportowe, w tym TEN-T.

"Transportowy" unijny *cel tematyczny* (CT) nr 7 *"Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych"* będzie realizowany na Mazowszu przez jeden *priorytet inwestycyjny* (PI) 7.2 *"Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T".* W tekście programu znalazł on swoje dwupunktowe uzasadnienie, wynikające z dokumentów strategicznych województwa: (1) Poprawa spójności regionalnej sieci drogowej z siecią TEN-T oraz zwiększenia dostępności wewnętrznej i zewnętrznej regionu (Strategia Europa 2020, Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. Innowacyjne Mazowsze); (2) Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności regionu (Strategia Europa 2020, Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. Innowacyjne Mazowsze).

Interwencja będzie się odbywała głównie w ramach jednej osi priorytetowej (V), której wyznaczono

Phoca PDF

następujący cel: *Poprawa spójności regionalnej sieci drogowej z siecią TEN-T oraz zwiększenie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej*. Zaplanowano tu budowę i przebudowę dróg wojewódzkich włączających ruch do sieci TEN-T, w tym elementy na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach, komplementarne do opracowanego przez Ministerstwo Transportu dokumentu implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu. Preferowane będą przedsięwzięcia o dużej skali, w ciągu dróg wojewódzkich łączących się z siecią TEN-T, inwestycje wokół Warszawy ze względu na ruch masy pasażerów. Jako beneficjentów wskazano JST i ich jednostki organizacyjne. Trybem wyboru projektów będzie tryb pozakonkursowy.

Uzupełnieniem osi transportowej V (analogicznie jak to omawialiśmy przy POIiŚ) będzie interwencja w ramach PI 4.5, którego cel brzmi *"Wspieranie strategii niskoemisyjnych, w tym zmniejszenie uciążliwości transportu w mieście"*. Tu będą możliwe projekty proekologicznego transportu miejskiego, w tym centra przesiadkowe i parkingi *"parkuj i jedź"*, a także ścieżki rowerowe. Beneficjantami tych projektów będą mogły być m.in. JST i ich jednostki organizacyjne. Podstawowym trybem wyboru projektów będzie tryb konkursowy.

Finansowanie

Alokacja na mazowiecki RPO z funduszy struturalnych wynosi 2 mld euro (1,5 mld EFRR + 0,5 EFS). Z tego 295 mln euro przeznaczone zostanie na wsparcie działań zintegrowanych w obszarze zrównoważonego rozwoju miejskiego oraz w tzw. obszarach defaworyzowanych (problemowych): na mechanizm ZIT - 165 mln euro oraz na mechanizm Regionalne Inwestycje Terytorialne (dla regionalnych ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych) 130 mln euro.

Na oś priorytetowa transportową (V) przeznaczono 436,6 mln euro z EFRR, tj. 21 proc. alokacji na cały program, oraz 109,2 wkładu krajowego, łącznie 545,8 mln euro. Stanowi to największy udział w wartości programu. Do tego należałoby dodać część alokacji na oś III – na projekty w ramach PI 4.5.

Źródło: projekt RPO WM, wersja 1.2 z 28.01.2014

Phoca PDF