

Po Mazowszu sprawdzimy jak zaprojektowane zostało wsparcie dla transportu w najbliższej perspektywie funduszy unijnych w Województwie Zachodniopomorskim. Najnowszy projekt tamtejszego RPO pochodzi z 3 grudnia.

Na co wsparcie?

Finansowaniu transportu dedykowana jest oś VI *Zrównoważony transport*, w której realizowane będą trzy unijne priorytety inwestycyjne, dedykowane trzem podsektorom: drogowemu, wodnemu, i kolejowemu:

- PI 7.2 Łączenie węzłów II i III kategorii z siecią TEN-T
- PI 7.3 Rozwój przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty i połączenia multimodalne
- PI 7.4 Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego

Ale podobnie jak w przypadku mazowieckiego RPO, i pozostałych programów regionalnych, funduszy dla projektów transportowych należy szukać także w części innej osi, dedykowanej niskiej emisji. W przypadku zachodniopomorskiego RPO, to oś III *Wsparcie gospodarki niskoemisyjnej*, gdzie zaprogramowano interwencje priorytetu inwestycyjnego 4.5 *Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygacyjnych*.

W ramach PI 7.2 realizowane będzie:

- Budowa dróg regionalnych (wojewódzkich) i – uwaga! - lokalnych (gminnych i powiatowych), ale wyłącznie na obszarach o zwiększonym (także sezonowo) natężeniu ruchu. Planowana jest tu także budowa obwodnic miast. A zatem, okazuje się, że można znaleźć sposób na wpisanie do RPO finansowania dróg lokalnych i nie jest tak, jak wcześniej często słyszeliśmy – protestując przeciw takiemu spojrzeniu – że "Unia nie pozwala finansować dróg lokalnych". Oczywiście wiemy, że nie wszystkie drogi gminne i powiatowe kwalifikują się do takiego wsparcia, że muszą spełnić pewne kryteria, ale nie można wykluczać ich a priori.
- Przebudowa, rozbudowa dróg regionalnych (wojewódzkich) i lokalnych (gminnych i powiatowych). Efektem modernizacji odcinków dróg lokalnych ma być utworzenie szlaków alternatywnych (np. tras turystycznych w kierunku brzegu morskiego), przyczyniających się do rozładowania sezonowo tworzących się zatorów, co pozwoli zaoszczędzić czas przejazdu osób i towarów.
- Projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach. Nie muszą one poprawiać parametrów podróży, ich głównym celem jest zwiększenie bezpieczeństwa kierowców oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych, rowerzystów).

W ramach PI 7.3

- Budowa, rozbudowa lub modernizacja ogólnodostępnej infrastruktury portów morskich i rzecznych poza siecią TEN-T, utrzymanie dróg wodnych prowadzących do portów spoza sieci TEN-T, monitoring dróg wodnych, w tym związany z systemami zarządzania ruchem.

- Poprawa dostępu do portów od strony lądu, budowa dróg doprowadzających transport oraz wewnętrznych, budowa łącznic kolejowych oraz rozprowadzenie ruchu kolejowego w portach poza siecią TEN-T.
- Budowa terminali intermodalnych i urządzeń przeładunkowych, przede wszystkim w portach handlowych poza siecią TEN-T.
- Zakup środków pasażerskiego transportu wodnego.

W ramach PI 7.4:

- Budowa, przebudowa, modernizacja i rewitalizacja regionalnych linii kolejowych wraz z infrastrukturą dworcową. Np. wymiana podkładów, czy korekta łuków, przebudowa dworców.
- Modernizacja lub instalacja systemów automatycznego sterowania ruchem kolejowym w celu podniesienia parametrów podróży, w szczególności bezpieczeństwa na styku z innymi środkami transportu.
- Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych.

W ramach PI 4.5:

- Projekty wysokoinnowacyjne, demonstracyjne, którym towarzyszą działania informacyjno-promocyjne, kampanie promujące budynki pasywne i zeroemisyjne.
- Budowa, przebudowa obiektów/systemu uzupełniającego do infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast np.: budowa systemów P&R oraz B&R, budowa centrów przesiadkowych; wdrożenie inteligentnych systemów transportowych; wdrożenie systemu roweru miejskiego; budowa zintegrowanego systemu tras rowerowych odciażających ruch; drogowy w centrach miast; zakup taboru do transport miejskiego jeśli jest uzupełnieniem systemu; budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury transportu miejskiego, wyłącznie jako uzupełnienie systemu.
- Modernizacja oświetlenia miejskiego w kierunku jej energooszczędności.
- Wdrożenie wspólnego biletu.

Dla kogo wsparcie?

W przypadku PI 7.2 jako beneficjentów wskazano jednostki samorządu terytorialnego. W ramach tego priorytetu inwestycyjnego władze regionu przewidziały wyłącznie tryb pozakonkursowy. Zastosowany zostanie tryb negocjacyjny w ramach dwóch mechanizmów terytorialnych: kontraktów samorządowych i zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Przewiduje się również realizację projektów systemowych.

W przypadku PI 7.3 beneficjentami pomocy mogą być: podmioty zarządzające portami, jednostki samorządu terytorialnego, Urzędy Morskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, przedsiębiorcy.

W przypadku PI 7.4 jako beneficjentów wsparcia wskazano operatorów infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwa i jednostki samorządu terytorialnego.

W przypadku 4.5 beneficjentami mogą być: przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa świadczące usługi publicznego transportu zbiorowego, JST oraz ich związki, stowarzyszenia i jednostki organizacyjne, organizacje pozarządowe, operatorzy infrastruktury kolejowej, państwowe jednostki budżetowe.

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: sobota, 22, luty 2014 23:00

Jarosław Komża

Odśłony: 1366

Wartość wsparcia

Łączn alokacja funduszy unijnych na program wynosi 1,6 mld euro (1,15 mld EFRR + 0,45 mld EFS). Do tego wkład krajowy ok. 282 mln euro. Oś VI otrzyma 291 mln euro. To największa alokacja ze wszystkich osi programu. Do tego należałoby dodać część - drugiej co wartości osi III - przeznaczoną na wyżej wspomniany PI 4.5, z którego także będą finansowane działania transportowe.