

Kontynuujemy cykl prezentowania wsparcia dla sektora transportowego, zaprojektowanego w Regionalnych Programach Operacyjnych. Dziś sprawdzimy, jakie przedsięwzięcia transportowe będą premiowane w Województwie Lubelskim.

Diagnoza stanu obecnego

Punktem wyjścia dla zaprojektowania wsparcia transportu w programie lubelskim z punktu widzenia uwarunkowań regionu była diagnoza z analizy SWOT. Mówi ona, iż słaba jest dostępność komunikacyjna regionu, a wynika „*niedostatecznej i niskiej jakości infrastruktury transportowej: niewielki udział dróg szybkiego ruchu, zbyt mało obwodnic terenów zurbanizowanych, mała ilość mostów na Wiśle i Bugu, zły stan infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego, niski stopień zelektryfikowania linii kolejowych i mały udział linii dwutorowych*”. Do tego dochodzi zły stan techniczny przeważającej części istniejącej sieci drogowej oraz w wielu przypadkach nienormalne parametry dróg oraz obiektów inżynierskich.

No co wsparcie

Jak w pozostałych regionach, wspieranie transportu w Lubelskiem odbywać się będzie w ramach dwóch priorytetów inwestycyjnych. Pierwszy, to „drogowy” PI 7.2 *Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi*. Jako rezultat realizowanych projektów w ramach tego priorytetu określono średni czas dojazdu samochodem osobowym poza godzinami szczytu do Lublina ze stolic powiatów. Drugi priorytet to „kolejowy” PI 7.4 *Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu*”. Oba te priorytety transportowe ulokowano w osi priorytetowej nr 8 „Mobilność regionalna i ekologiczny transport. (W innych regionach występuje także priorytet wodny (morski i śródlądowy) PI 7.3). Aby ująć całe wsparcie dla transportu w województwie lubelskim (podobnie jak w innych regionach) należy, dodać możliwości priorytetu „niskoemisyjnego” PI 4.5.

- W ramach "drogowego" PI 7.2 na dofinansowanie mogą liczyć: projekty z zakresu rozbudowy i przebudowy sieci dróg o znaczeniu regionalnym, w szczególności poprawiające dostępność do dróg znajdujących się w sieci TEN-T: wojewódzkie **oraz powiatowe, jako uzupełnienie sieci transportowej**. Będą to projekty polegające głównie na przebudowie dróg istniejących, prowadzące do wzrostu ich nośności. Likwidowane mają być miejsca niebezpieczne oraz realizowane przedsięwzięcia podnoszące sprawność układu sieci drogowej. Dodatkowo "w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej społeczności lokalnej do miejsc/obiektów pełniących funkcje społeczne, gospodarcze i kulturalne oraz poprawy stanu bezpieczeństwa lokalnej infrastruktury komunikacyjnej i bezpieczeństwa w miejscach szczególnie niebezpiecznych" realizowane będą projekty z zakresu **modernizacji dróg lokalnych (gminnych) przy współdziałaniu Lokalnych Grup Działania**.
- W ramach "kolejowego" PI 7.4 przewiduje się wsparcie transportu kolejowego, w szczególności dla rozwoju połączeń regionalnych, w tym wymianę na niskoemisyjny. Dodatkowo możliwe inwestycje z zakresu budowy, modernizacji oraz rehabilitacji sieci kolejowej na potrzeby transportu towarowego oraz pasażerskiego wraz z infrastrukturą dworcową.
- W ramach "niskoemisyjnego" PI 4.5, który ulokowano w osi 5 „Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna”, jego realizacja służyć ma zwiększeniu udziału w przewozie osób środków transportu alternatywnych w stosunku do transportu indywidualnego, na dofinansowanie

moga liczyć inwestycje w tradycyjne elementy infrastruktury, w zarządzanie informacjami, systemy operacyjne i logistyczne; zakup i modernizacja taboru niskoemisyjnego na potrzeby transportu miejskiego wraz z niezbędną infrastrukturą; budowa i rozbudowa stacji i węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu (np. „parkuj i jedź”); promowanie ruchu pieszego i rowerowego, łączenie podróży w transporcie indywidualnym i publicznym (m.in. park-and-ride, bike-and-ride itd.); wsparcie instalacji energooszczędnego oświetlenia, działania promocyjno-informacyjne dotyczące oszczędności energii, promocji budownictwa pasywnego itp. Projekty muszą wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej dla poszczególnych typów obszarów.

Dla kogo pieniądze

W PI "drogowym" 7.2 beneficjentami mogą być JST oraz ich związki i stowarzyszenia. Głównym trybem wyboru projektów będzie tryb pozakonkursowy. W tym trybie realizowane będą projekty strategiczne, w tym w formule ZIT i/lub SIT, których beneficjenci ze względu na charakter projektu są jednoznacznie zidentyfikowani na etapie programowania. Natomiast tryb konkursowy przeznaczonego dla projektów dotyczących modernizacji dróg lokalnych, przy współdziałaniu Lokalnych Grup Działania

W PI "kolejowym" 7.4 beneficjentami mogą być JST oraz ich związki i stowarzyszenia, zarządcy infrastruktury kolejowej. Głównym trybem wyboru projektów będzie tryb pozakonkursowy. Ze względu na ograniczony katalog potencjalnych beneficjentów, autorzy RPO piszą o „monopolu kompetencyjnym wnioskodawcy w tym obszarze”.

W "niskoemisyjnym" PI 4.5 katalog potencjalnych beneficjentów jest szeroki: JST oraz ich związki i stowarzyszenia i jednostki organizacyjne posiadające osobowość prawną; jednostki sektora finansów publicznych posiadające osobowość prawną; partnerzy społeczni i gospodarczy; spółki prawa handlowego, w których większość udziałów lub akcji posiadają JST lub ich związki; mali i średni przedsiębiorcy; podmioty świadczące usługi transportu publicznego na zlecenie JST i ich związków na terenie miast objętych działaniem (wyłonione do świadczenia tych usług zgodnie z Prawem zamówień publicznych). Głównym trybem wyboru projektów będzie tryb konkursowy.

Wartość wsparcia

Na działania wspierające transport w regionie lubelskim w ramach priorytetów "drogowego" i "kolejowego" przeznaczono 12,2 proc. alokacji programu, tj. 271 mln euro. Z tego większość w ramach priorytetu "drogowego" PI 7.2 (225,5 mln euro), jak w większości RPO najlepiej wyposażonym w pieniądze priorytecie. 2,04 proc. alokacji (tj. 45,4 mln euro) zapisano w ramach priorytetu "kolejowego" PI 7.4. Do tego należy dodać 3,86% (tj. 86,6 mln euro) alokacji na priorytet niskoemisyjny PI 4.5. Zatem w lubelskim RPO na wsparcie transportu zaprojektowano **łącznie 357,6 mn euro**. Alokacje na PI 7.2 i PI 4.5 uwzględniają środki przeznaczone na wsparcie realizacji zintegrowanych działań w postaci ZIT dla Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego oraz na projekty zintegrowane na obszarach funkcjonalnych miast subregionalnych.

Źródło: projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014 - 2020, przesłany do zaopiniowania przez KWRiST.