Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 02, marzec 2014 23:00
Jarosław Komża
Odsłony: 1467

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 nienormatywne 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 "drogwego" PI 7.2 na dofinanswanie 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 zapewnienie 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 współudziale 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 inwestycji 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

Phoca PDF

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 moga 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 współudziale 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 prorytetów "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 priortet 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 Metropolitarnego oraz na projekty zintegrowane na obszarch funkcjonalnych miast subregionalnych.

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

Phoca PDF