

Jakie inwestycje transportowe będą finansowane na Warmii i Mazurach z Regionalnego Programu Operacyjnego 2014-2020? Na to pytanie odpowiemy w kolejnym odcinku serii prezentacji wsparcia dla sektora transportowego w regionalnych programach operacyjnych.

Diagnoza

Region warmińsko-mazurski należy do obszarów o najmniejszej dostępności komunikacyjnej w Europie. Wschodnia część regionu, to obszary o ekstremalnie niskiej dostępności (czas dojazdu samochodem do stolicy regionu znacząco przekracza 90 min.). Duża liczba gmin charakteryzuje się najdłuższym czasem dojazdu do Warszawy. Jest to m.in. konsekwencją faktu, że gęstość dróg utwardzonych w województwie jest najniższa w Polsce. Duża liczba gmin województwa ma także najdłuższy w skali kraju czas dojazdu do miasta powiatowego, dlatego konieczna jest realizacja projektów skracających czas podróży, co w rezultacie zwiększy dostępność usług publicznych.. Niezadowolający stan podstawowej infrastruktury drogowej stanowi nadal najistotniejszą barierą rozwoju regionalnej gospodarki, upośledzając jej konkurencyjność oraz wpływa negatywnie na warunki życia ludności.

Najważniejsze korytarze transportowe województwa (drogi ekspresowe nr 7 i droga krajowa nr 16) są częścią Transeuropejskich Sieci Transportowych. Gminy zlokalizowane wzdłuż nich należą do najbardziej konkurencyjnych w województwie. W celu umożliwienia rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych generowanych na tym obszarze istotne jest powiązanie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z tymi drogami. Ponadto istotne będą powiązania drogowe zwiększające obszar oddziaływania we wschodniej części województwa korytarza Via Baltica (TEN-T).

Ile pieniędzy na transport?

Najwięcej, bo ok. 19 proc. całej alokacji na program, skierowano na wzmacnianie rozwoju technologicznego i innowacji oraz na podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstw. Dalej ok. 14 proc. programu ukierunkowano na ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza, zwiększenie udziału energii odnawialnej oraz efektywność energetyczną. Tyle samo (**14 proc.**) wszystkich środków skupione zostanie na poprawie zewnętrznej dostępności i wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu. Z uwagi na wyróżniające się na tle kraju problemy na rynku pracy ok. 12 proc. dostępnych w programie środków dedykowane będzie zwiększeniu zatrudnienia oraz ok. 7 proc. aktywizacji społeczno-zawodowej.

Na co wsparcie

Podobnie jak w pozostałych RPO, warmińsko-mazurski program może dysponować pieniądze na szeroko rozumiany transport w kilku priorytetach inwestycyjnych: drogowym PI 7.2, wodnym PI 7.3, kolejowym PI 7.4 oraz niskoemisyjnym PI 4.5.

- W ramach PI 7.2 przewiduje się: budowę, przebudowę ważnych dla województwa połączeń drogowych wiążących regionalny system transportowy z siecią dróg krajowych i z siecią TEN-T; budowę, przebudowę dróg dojazdowych (w tym rowerowych) do miast powiatowych na obszarach o słabym dostępie do usług publicznych (preferowane będą projekty wynikające z kompleksowych programów, strategii transportowych, obejmujących swoim zasięgiem co najmniej powiat); budowę, przebudowę dróg w obszarach funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku; zakup sprzętu i środków transportu na rzecz ochrony głównych szlaków komunikacyjnych

przed zagrożeniami i skutkami katastrof drogowych.

- Celem realizacji projektów w ramach PI 7.3 ma być osiągnięcie funkcjonalnego systemu żeglugi na śródlądowych drogach wodnych województwa. W ramach tego priorytetu inwestycyjnego wspierane będą uzgodnione przedsięwzięcia wynikające z planu strategicznego „*Wielkie Jeziora Mazurskie - Strategia*”. Przykładowe typy przedsięwzięć, to inwestycje w infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych i infrastrukturę portową; wdrażanie rozwiązań i technik zarządzania, monitorowania ruchu na śródlądowych drogach wodnych (w tym małych portów).
- Z uwagi na rozwijającą się współpracę z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej jedną ze strategicznych inwestycji dla regionu, finansowaną z PI 7.4 jest modernizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo-Braniewo. Przykładowymi typami przedsięwzięć w tym priorytecie mogą być: budowa, modernizacja, rehabilitacja regionalnej sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej poza siecią TEN-T oraz zakup i modernizacja taboru kolejowego dla połączeń wojewódzkich.
- W priorytecie PI 4.5 preferowane będą projekty z zakresu integracji różnych form transportu zbiorowego funkcjonujących na terenach miejskich i podmiejskich. Katalog przykładowych typów przedsięwzięć zawiera: budowę i przebudowę infrastruktury transportu publicznego (np. sygnalizacja wzbudzana, budowa buspasów oraz zintegrowanych przystanków przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami transportu); zakup i modernizację niskoemisyjnego taboru; budowę i przebudowę infrastruktury transportu publicznego typu P&R, węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, itp.; wdrażanie systemów informacji i zarządzania ruchem (jako element projektów wskazanych powyżej); wymianę oświetlenia miejskiego na energooszczędne, działania informacyjne promujące transport zbiorowy jako element uzupełniający projektów.

Dla kogo wsparcie

PI 7.2 przewiduje jako beneficjentów: JST, ich jednostki organizacyjne oraz związki i stowarzyszenia, jednostki administracji rządowej (zakup sprzętu). Beneficjentami priorytetu wodnego PI 7.3 będą mogły być jednostki sektora finansów publicznych posiadające osobowość prawną; jednostki organizacyjne administracji rządowej; JST, zarządcy portów. W kolejowym PI 7.4 jako potencjalnych beneficjentów wymienia się: zarządców infrastruktury kolejowej, w tym PKP PLK S.A.; JST oraz ich jednostki organizacyjne i związki i stowarzyszenia. Beneficjentami niskoemisyjnego priorytetu PI 4.5 mogą być JST, ich jednostki organizacyjne, w tym w porozumieniu z innymi podmiotami, oraz związki i stowarzyszenia JST.

Ile na wsparcie

Na PI 7.2 zarezerwowano najwięcej pieniędzy, bo 158,8 mln euro. Trybem wyboru projektów będzie tryb konkursowy. W PI 7.3 na inwestycje w infrastrukturę wodną będzie mogło być wydane 38 mln euro w trybie konkursowym. Zarząd województwa dopuszcza finansowanie projektów strategicznych w trybie pozakonkursowym. Wartość wsparcia w priorytecie kolejowym 7.4 wynosi 46,4 mln euro. W programie zapisano, że dopuszcza się realizację projektu strategicznego. Na niskoemisyjny PI 4.5 przeznaczono 25 mln euro do wydania w trybie konkursowym.

Źródło: Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020, projekt nr 3 z 17.03.2014 r.