Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: sobota, 29, marzec 2014 23:00
Jarosław Komża
Odsłony: 1489

Łódzki RPO dysponuje alokacją w wysokości 2,6 mld euro (72 proc. EFRR i 28 proc. EFS). Na oś priorytetową II *Transport* zaplanowano 56,8 mln euro (3,5 proc. alokacji EFRR). W porównaniu do perspektywy finansowej 2007-2013 ponad dwukrotnie więcej pieniędzy zaplanowano na modernizację linii kolejowych o znaczeniu regionalnym oraz zakup taboru do przewozów w obrębie województwa, co ma doprowadzić do zwiększenia znaczenia transportu kolejowego w systemie transportu województwa.

Diagnoza

Jak deklaruja sami autorxy, ponad 40 proc. dróg wojewódzkich jest w stanie złym i niezadowalającym. Podbnie drogi powiatowe i gminne. Duże obciążenie ruchem samochodowym (szczególnie ciężarowym) dróg krajowych i wojewódzkich wpływa na wzrost uciążliwości dla mieszkańców i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Region charakteryzuje się wysoką liczbą wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych. Sieć kolejowa w województwie jest słabo rozwinięta. Zły stan techniczny linii kolejowych wymaga inwestycji rehabilitacyjnych przywracających prędkości konstrukcyjne i eliminujących „wąskie gardła". Barierą jest także niezadowalający stan techniczny taboru (średni wiek pociągów będących w posiadaniu samorządu wynosił w 2013r. 31 lat). Komunikacja publiczna funkcjonuje w większości dużych miast regionu. Problemem jest niewielki udział nowoczesnego ekologicznego taboru, zły stan techniczny infrastruktury liniowej transportu szynowego oraz brak integracji systemów komunikacji zbiorowej. Niewystarczająca jakość systemów transportowych wskazuje, zdaniem autorów RPO, potrzebę udrożnienia płynności ruchu, integracji systemów transportu, wprowadzenia priorytetu dla transportu zbiorowego i wdrażania tzw. inteligentnych rozwiązań. Ograniczeniem jest także słabo rozwinięty system dróg rowerowych.

Na co wsparcie

Region łódzki rozdysponował pieniądze na szeroko rozumiany transport we wszystkich dostępnych dla RPO "transportowych" priorytetach inwestycyjnych: drogowym PI 7.2, wodnym o intermodalnym PI 7.3, kolejowym PI 7.4 oraz niskoemisyjnym PI 4.5. Całość tego wsparcia została skoncentrowana w ramach jednej osi priorytetowej (nr II - *Transport*).

- **PI 4.5** Wsparcie w ramach priorytetu niskoemisyjnego będzie dotyczyć m.in. budowy lub przebudowy infrastruktury publicznego transportu zbiorowego oraz węzłów integrujących jego podsystemy, jak i zakupu lub modernizacji niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego, głównie autobusów. Wspierane będą także przedsięwzięcia dotyczące inteligentnych

Phoca PDF

systemów transportu, pozwalających na optymalne wykorzystanie infrastruktury publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, w ramach PI 4.5 wspierane mogą być inwestycje w drogi lokalne, ale pod warunkiem, że stanowią niezbędny element szerszej koncepcji związanej z „zrównoważoną mobilnością miejską". Wszystkie projekty dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej muszą wpisywać się w odnoszące się do zagadnień niskoemisyjności strategie miejskie lub dla obszarów aglomeracyjnych lub kompleksowe plany gospodarki niskoemisyjnej.

- **PI 7.2** będzie fnanswal inwestycje z zakresu budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej, podejmowane z poziomu regionalnego. Maja one koncentrować się na zapewnieniu połączenia regionalnej sieci transportowej z TEN-T i realizacji projektów komplementarnych do sieci TEN-T, tworząc spójną sieć transportową w wymiarze europejskim, krajowym i regionalnym. W ramach tego priorytetu finansowanie będą również inwestycje na drogach poza TEN-T, dołączające do sieci pozostałe obszary nie znajdujące się w obszarze dostępu podstawowej sieci transportowej (ośrodki regionalne i subregionalne, obszary o najniższej dostępności transportowej, w tym obszary wiejskie). Realizacji inwestycji drogowych towarzyszyć będą przedsięwzięcia z zakresu poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu drogowego .

- **PI 7.3** Wsparciem w ramach tego priorytetu objęte zostaną działania z zakresu rozwoju transportu multimodalnego, związane z tworzeniem nowych oraz modernizacją i przebudową istniejących terminali przeładunkowych, w tym także niezbędnej infrastruktury drogowej służącej ich połączeniu z siecią transportową regionu.

- **PI 7.4** Przykładowe typy przedsięwzięć przewidziane do finansowania w ramach priorytetu kolejowego, to budowa, modernizacja, rehabilitacja sieci kolejowej lub infrastruktury dworcowej oraz zakup nowego taboru kolejowego lub inwestycje podnoszące jego standard.

Dla kogo wsparcie

PI 4.5: Wsparciem w ramach tego priorytetu inwestycyjnego zostaną objęte miasta z terenu województwa łódzkiego i ich obszary funkcjonalne (w szczególności Łódź i jej obszar funkcjonalny, ośrodki subregionalne – miasta powiatowe liczące ponad 20 tys. mieszkańców i ich obszary funkcjonalne, miasta powiatowe tracące funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszary funkcjonalne), a także obszary wiejskie, w tym o słabej dostępności do usług publicznych w powiązaniu z obszarami miejskimi. Głównymi

Phoca PDF

typami beneficjentów są: JST oraz ich związki, porozumienia, stowarzyszenia i jednostki organizacyjne posiadające osobowość prawną; przedsiębiorcy.

PI 7.2: Beneficjantami wsparcia z tego priorytetu mają być: JST, ich związki, porozumienia i stowarzyszenia oraz jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną; a także organy administracji rządowej oraz ich jednostki podległe.

PI 7.3: Podobnie jak wyżej, także i w tym priorytecie jako beneficjentów wybrano: JST, ich związki, porozumienia i stowarzyszenia oraz jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną oraz przedsiębiorców.

PI 7.4 Katalog potencjalnych beneficjentów składa się z: JST oraz ich związków, porozumień i stowarzyszeń, jednostek organizacyjnych JST posiadających osobowość prawną; zarządców infrastruktury kolejowej i dworcowej; przedsiębiorców.

Wartość wsparcia i wybór projktów

Na oś priorytetową II *Transport* zaplanowano **56,8 mln euro** (3,5 proc. alokacji EFRR). Zarówno w PI 4.5, 7.2, 7.3 i 7.4 przewidziano wybór projektów do dofinansowania w trybie konkursowym i pozakonkursowym. Zastosowanie danego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu.

Źródło: Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020. Projekt wersja 2.0, Łódź, marzec 2014.

Phoca PDF