

W regulacjach polityki spójności 2014-2020 sektor transportowy nie został potraktowany priorytetowo, mimo iż znalazł się wśród jedenastu tzw. celów tematycznych określonych przez Komisję Europejską, zapisany jako "Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastrukturalnych sieciowych". Regiony i samorządy lokalne planując swoje inwestycje w przyszłości, muszą dostosować się do tych uwarunkowań. Z punktu widzenia samorządów lokalnych przede wszystkim do tego, iż drogi lokalne nie będą finansowane z funduszy europejskich.

Wsparcie dla włączeń do sieci TEN-T

Interwencja funduszy strukturalnych Funduszu Spójności zostanie skoncentrowana na inwestycjach włączających regionalne połączenia do sieci TEN-T oraz poprawiające ich bezpieczeństwo. Wspierane inwestycje będą musiały być zgodne z opracowanym obecnie przez Ministerstwo Transportu dokumentem implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu dotyczącym inwestycji drogowych oraz kolejowych na lata 2014-2020. Wsparcie regionalne będzie uzupełniało wsparcie z poziomu krajowego obejmujące w szczególności inwestycje transportowe w sieci TEN-T i niektóre inwestycje włączające tzw. węzły drugorzędne do sieci TEN-T, a także inwestycje w obszarze transportu morskiego i wodnego śródlądowego.

Na Mazowszu: drogi do miast subregionalnych i obwodnice

W opublikowanych założeniach Regionalnego Programu Operacyjnego 2014-2020 Województwa Mazowieckiego czytamy, iż niezbędna staje się realizacja inwestycji w zakresie dróg regionalnych stanowiących uzupełnienie głównych sieci transportowych, ponieważ obecny stan dróg regionalnych pomimo wielu inwestycji prowadzonych w ostatnich latach jest niezadowolający i bezpośrednio wpływa na ograniczoną dostępność do ośrodków subregionalnych, ważnych obiektów przemysłowych i logistycznych oraz stolicy kraju. Inwestycje w zakresie dróg regionalnych uzupełniających sieć dróg krajowych, w tym TEN-T, powinny poprawiać ich parametry techniczne takie jak nośność i przepustowość, przede wszystkim w celu skrócenia czasu podróży. Przedsięwzięcia te powinny być projektowane w sposób kompleksowy i uwzględniać elementy infrastruktury towarzyszącej w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, również niezmotoryzowanych oraz ochrony środowiska.

W założeniach RPO czytamy również, iż rozwój sieci drogowej oraz duży przyrost liczby pojazdów samochodowych, szczególnie w ośrodkach miejskich, uwypukla w coraz większym stopniu problem braku obwodnic. Problem dotyczy już nie tylko Warszawy i ośrodków subregionalnych, ale również mniejszych miejscowości położonych również w ciągach dróg regionalnych. Budowa obwodnic i obejść miast na drogach regionalnych ma pozwolić na likwidację wąskich gardeł i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów zurbanizowanych, zwiększyć przepustowości i skrócić czas przejazdu. W ten sposób Mazowsze chce zrealizować wskaźnik strategii wykorzystania środków europejskich "udział ludności objętej izochroną drogową 60 min do miasta wojewódzkiego."

... oraz zakup taboru i doposażenie serwisu

Zarząd województwa chce poprawiać stan taboru kolejowego przewoźników świadczących usługi w zakresie regionalnego transportu kolejowego. Poza tym inwestycje w zaplecza utrzymaniowo-naprawczych do bieżącej obsługi technicznej pojazdów szynowych oraz linie jednotorowe, które często stanowią bezpośrednie uzupełnienie głównej sieci, w tym TEN-T. Realizacja projektów w tym zakresie jest niezwykle istotna z punktu widzenia poprawy spójności oraz dostępności wewnątrzregionalnej.

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: niedziela, 17, luty 2013 03:00

Jarosław Komża

Odsłony: 1416

Rezultatem tych inwestycji powinno być skrócenie czasu podróży oraz poprawa poziomu bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, co powinno przyczynić się do realizacji celów szczegółowych tj. zwiększenia udziału transportu szynowego w przewozie osób i towarów.

... a także tzw. inteligentne systemy transportowe

Zarząd Województwa Mazowieckiego chce finansować systemy zarządzania ruchem, zarówno w transporcie drogowym jak i kolejowym, a także budowę i rozbudowa stacji i węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu. Na wsparcie w ramach przyszłego RPO może także liczyć budowa terminali kontenerowych i centrów logistycznych.