SPRAWOZDANIE KOŃCOWE Z REALIZACJI PROGRAMU

Sektorowy Program Operacyjny Transport
Na lata 2004-2006

Okres sprawozdawczy: lata 2004-2009

(stan na dzień 6 sierpnia 2010 r.)

Warszawa, wrzesień 2010 r.

Spis treści:

1. STRESZCZENIE ... 7

2. SUMMARY ... 9

3. INFORMACJE OGÓLNE ... 11

3.1. DEFINICJE I STOSOWANE SKRÓTY ... 12

4. OPIS ZMIAN W ZAKRESIE UWARUNKOWAŃ SPOŁECZNO- EKONOMICZNYCH I POLITYK KRAJOWYCH MAJĄCYCH WPŁYW NA REALIZACJĘ PROGRAMU ... 14

4.1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI SPOŁECZNO-EKONOMICZNEJ ... 14
4.1.1. Sytuacja społeczno-ekonomiczna Polski w latach 2004-2009 ... 14
4.1.2. Sytuacja makroekonomiczna ... 15
4.1.3. Sytuacja w sektorze budowlanym w 2004-2009 roku oraz jej wpływ na realizację projektów infrastrukturalnych ... 22
4.2. POWIĄZANIE REALIZACJI PROGRAMU OPERACYJNEGO Z POLITYKAMI WSPÓLNOTOWYMI I KRAJOWYMI. ... 24
4.3. KOMPLEMENTARNOŚĆ PROGRAMU Z INNYMI PROGRAMAMI OPERACYJNYMI ... 27
4.4. AKTY PRAWNE UE DOTYCZĄCE FUNDUSZY UNIJNYCH W RAMACH PERSPEKTYWY FINANSOWEJ 2000-2006 ... 30
4.5. POLSKIE AKTY PRAWNE ... 30
4.6. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z KRAJOWYM WSPÓŁFINANSOWANIEM ... 31

5. PRZEBIEG REALIZACJI PROGRAMU W 2009 ... 37

6. PRZEBIEG REALIZACJI PROGRAMU W LATACH 2004-2009 ... 38

6.1. OPIS PRZEBIEGU REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH PRIORYTETÓW I DZIAŁAŃ ... 40
6.1.1. PRIORYTET 1 - Zawarte umowy, wydane decyzje, podpisane aneksy. ... 40
6.1.2. PRIORYTET 2 - Zawarte umowy, wydane decyzje, podpisane aneksy ... 42
6.1.3. PRIORYTET 3 - Zawarte umowy, wydane decyzje, podpisane aneksy ... 44
6.2. INFORMACJA ODNOŚNIE STOPNIA OSIĄGNIĘCIA ZAKŁADANYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKÓW W OKRESIE OBJĘTYM SPRAWOZDANIEM ... 46
6.3. OSIĄGNIĘTE WSKAŹNIKI ... 47
6.3.1. Wskaźniki w priorytecie 1 Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu ... 54
6.3.2. Wskaźniki w priorytecie 2 Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa ... 58
6.3.3. Wskaźniki w priorytecie 3 *Pomoc techniczna dla SPOT* ... 61
6.4. INFORMACJA ODNOŚNIE ODDZIAŁYWANIA PROGRAMU ... 63
6.5. SYSTEM INFORMATYCZNY MONITOROWANIA I KONTROLI FINANSOWEJ FUNDUSZY STRUKTURALNYCH I FUNDUSZU SPÓJNOŚCI (SIMIK) ... 65
6.6. LISTA PROJEKTÓW ZREALIZOWANYCH W PROGRAMIE ... 67

7. POSTĘP FINANSOWY PROGRAMU ... 67

7.1. OGÓLNA INFORMACJA DOTYCZĄCA POSTĘPU FINANSOWEGO ... 67
7.1.1. Płatności w ramach SPOT ... 70
7.1.2. Wnioski o refundacje. ... 73
7.1.3. Porównanie zakładanego stopnia realizacji zobowiązań z osiągniętym w danym okresie sprawozdawczym. ... 75
7.2. INFORMACJA NA TEMAT WYSOKOŚCI UZYSKANYCH ODSETEK ORAZ DZIAŁAŃ/PROJEKTÓW DO KTÓRYCH SĄ ONE PRZYPISANE JAKO WSPÓŁFINANSOWANIE ... 75

8. DZIAŁANIA PODJĘTE PRZEZ INSTYTUCJĘ ZARZĄDZAJĄCĄ I KOMITET MONITORUJĄCY DLA ZAPEWNIENIA PRAWIDŁOWOŚCI I SPRAWNOŚCI WDRAŻANEGO PROGRAMU ... 76

8.1. DZIAŁANIA KOMITETU MONITORUJĄCEGO I INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ SŁUŻĄCE POPRAWIE SYSTEMU WDRAŻANIA PROGRAMU ... 76
8.1.1. Wprowadzenie ... 76
8.1.2. Wykaz uchwał Komitetu Monitorującego SPOT ... 77
8.1.3. Wykaz uchwał Komitetu Monitorującego NPR ... 80
8.1.4. Wykaz zaleceń, wytycznych, zasad, instrukcji i rekomendacji przyjętych przez Instytucję Zarządzającą ... 80
8.2. INFORMACJA O DOKONANYCH MODYFIKACJACH/USPRAWNIENIACH SYSTEMU WDRAŻANIA ... 81
8.2.1. Wprowadzenie ... 81

8.2.2. Krajowe akty prawne będące podstawą funkcjonowania Programu 81
8.2.3. Dokumenty systemowe 87
8.2.4. Komitety i zespoły funkcjonujące w ramach Programu 99
8.3. PODSUMOWANIE USTALEŃ ZE SPOTKAŃ ROCZNYCH Z KOMISJĄ EUROPEJSKĄ WRAZ Z INFORMACJĄ NA TEMAT ŚRODKÓW ZARADCZYCH I PODJĘTYCH DZIAŁAŃ 104
8.3.1. Spotkanie roczne z Komisją Europejską za 2005 r. - 5 października 2006 r. 104
8.3.2. Spotkanie roczne z Komisją Europejską za 2006 r. - 22 – 23 października 2007 r. . 106
8.3.3. Spotkanie roczne z Komisją Europejską za 2007 r. PWW 2004-2006 oraz NSRO 2007-2013 - 9-11 września 2008 r. 108
8.3.4. Spotkanie roczne z Komisją Europejską za 2008 rok NPR 2004-2006 - 8 - 9 października 2009 r. 109

9. MONITORING I EWALUACJA 112

9.1. OPIS PRZYJĘTEGO SYSTEMU MONITORINGU 112
9.2. OPIS DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH Z MONITORINGIEM I EWALUACJĄ 113
9.3. PROCEDURA UZNAWANIA PROJEKTU ZA NIEMOŻLIWY DO ZREALIZOWANIA DO MOMENTU ZAKOŃCZENIA REALIZACJI PROGRAMU OPERACYJNEGO 115
9.4. WYKAZ ODLICZEŃ Z TYTUŁU UZYSKANYCH DOCHODÓW 119
9.5. MONITOROWANIE TRWAŁOŚCI PROJEKTÓW ORAZ PRZECHOWYWANIA DOKUMENTACJI PRZEZ INSTYTUCJE I BENEFICJENTÓW 123
9.5.1. Zabezpieczenia i ich zwrot beneficjentom 123
9.6. MODYFIKACJE ZESTAWU WSKAŹNIKÓW 126
9.7. PODSUMOWANIE BADAŃ EWALUACYJNYCH 2004-2009 127
9.7.1. Plan badań ewaluacyjnych na 2008 rok - cele i założenia 128
9.7.2. Przewidywany wpływ wybranych projektów realizowanych w ramach SPOT na stan środowiska naturalnego oraz stan zdrowia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej 129
9.7.3. Przewidywany wpływ projektów SPOT na dostępność oraz wzrost przeładunków w portach morskich w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie 131
9.7.4. Przewidywany wpływ wybranych projektów SPOT dotyczących modernizacji linii kolejowych szynowych w obrębie aglomeracji warszawskiej oraz pomiędzy aglomeracją warszawską i łódzką oraz zakupu pojazdów na zwiększenie udziału przewozów kolejowych w przewozach pasażerskich i towarowych 133
9.7.5. Wpływ projektów dotyczących zakupu lub modernizacji pojazdów szynowych na osiągnięcie głównego celu poddziałania 1.1.2 tzn. poprawę warunków przejazdów pasażerów transportem kolejowym między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach 136
9.7.6. Przewidywany wpływ projektów SPOT dotyczących rozwoju transportu intermodalnego na zwiększenie wielkości przewozów ładunków transportem intermodalnym.. 138
9.7.7. Badania ewaluacyjne w 2009 roku 140
9.8. WSPÓŁPRACA Z KRAJOWĄ JEDNOSTKĄ OCENY W ZAKRESIE REALIZACJI BADAŃ HORYZONTALNYCH 153

10. INFORMACJA O PRZEPROWADZONYCH KONTROLACH I NAPOTKANYCH PROBLEMACH ORAZ STWIERDZONYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCIACH W TRAKCIE REALIZACJI PROGRAMU 154

10.1. RAMY PRAWNE 154
10.2. INFORMACJE WSTĘPNE 156
10.3. INFORMACJA O DZIAŁANIACH PODJĘTYCH PRZEZ INSTYTUCJĘ ZARZĄDZAJĄCĄ LUB UPOWAŻNIONĄ PRZEZ NIĄ JEDNOSTKĘ W RAMACH KONTROLI PROJEKTÓW 156
10.4. INFORMACJA O DZIAŁANIACH PODJĘTYCH PRZEZ INSTYTUCJĘ ZARZĄDZAJĄCĄ W RAMACH KONTROLI SYSTEMU 159
10.5. INFORMACJA O KONTROLACH SYSTEMU PRZEPROWADZONYCH PRZEZ INNE INSTYTUCJE NIŻ IZ SPOT 161
10.6. PRZEDSTAWIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH PROBLEMÓW ORAZ STWIERDZONYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI, KTÓRE POJAWIŁY SIĘ PODCZAS PROCESU ZARZĄDZANIA POMOCĄ, WRAZ Z REKOMENDACJAMI ORAZ PODJĘTYMI ŚRODKAMI ZARADCZYMI 181
10.6.1. Nieprawidłowości podlegające zgłoszeniu do Komisji Europejskiej 181
10.6.2. Wyjątki od obowiązku zgłoszenia nieprawidłowości do Komisji Europejskiej 181
10.6.3. Zadania Instytucji Zarządzającej SPOT wynikające z „Systemu informowania o nieprawidłowościach finansowych w wykorzystaniu funduszy strukturalnych” z lipca 2007 r. 182

10.6.4. Zadania Instytucji Zarządzającej, Pośredniczącej SPOT wynikające z Porozumienia w sprawie zarządzania Sektorowym Programem Operacyjnym Transport na lata 2004-2006 z dnia 13 listopada 2007 r. 182
10.6.5. Nieprawidłowości w projektach SPOT w latach 2004-2010 183
10.6.6. Problemy przy realizacji Programu napotkane w latach 2004-2009 wynikające ze stosowanych rozwiązań systemowych 198
10.6.7. Problemy przy realizacji Programu napotkane w latach 2004-2009 wynikające z okoliczności zewnętrznych nie powiązanych z rozwiązaniami zastosowanymi w ramach systemu wdrażania Programu 201
10.6.8. Finansowe skutki nieprawidłowości oraz działania służące ich skorygowaniu oraz, o ile nastąpiły, związane z nimi zmiany dokonane w zakresie zarządzania i kontroli 206

11. WYKORZYSTANIE POMOCY TECHNICZNEJ 206

12. WYPEŁNIANIE ZOBOWIĄZAŃ W ZAKRESIE INFORMACJI I PROMOCJI PROGRAMU 209

12.1. ZASADY OGÓLNE 209
12.2. DZIAŁANIA INFORMACYJNO - PROMOCYJNE OKREŚLONE W DOKUMENTACH SYSTEMOWYCH 210
12.3. DZIAŁANIA INFORMACYJNO - PROMOCYJNE IZ I IPZ 212
12.3.1. Okres od stycznia do grudnia 2004 r. 212
12.3.2. Okres od stycznia do grudnia 2005 r. 212
12.3.3. Okres od stycznia do grudnia 2006 r. 213
12.3.4. Okres od stycznia do grudnia 2007 r. 213
12.3.5. Okres od stycznia do grudnia 2008 r. 214
12.4. BADANIA OPINII PUBLICZNEJ 215

13. ZGODNOŚĆ W ZAKRESIE POLITYK WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ 216

13.1. ZGODNOŚĆ Z PRZEPISAMI DOTYCZĄCYMI ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH 216
13.1.1. Działania legislacyjne mające na celu implementację prawa wspólnotowego 216
13.1.2. Działania systemowe 220
13.1.3. Zalecenia dla beneficjentów funduszy UE dotyczące interpretacji przepisów ustawy prawo zamówień publicznych 222
13.1.4. Opinie i ekspertyzy z zakresu zamówień publicznych sporządzone na zlecenie IZ SPOT 222
13.1.5. Komunikat Wyjaśniający Komisji Europejskiej 224
13.1.6. Kontrole i audyty 224
13.1.7. Wytyczne do zasad kontroli w kontekście ustawy Prawo zamówień publicznych 226
13.1.8. Korekty finansowe za naruszenia przepisów z zakresu zamówień publicznych 227
13.2. ZGODNOŚĆ Z POLITYKĄ OCHRONY ŚRODOWISKA 228
13.2.1. Regulacje prawne 228
13.2.2. Działania podejmowane w projektach priorytetu 1 SPOT w celu realizacji polityki ochrony środowiska 232
13.2.3. Działania podejmowane w projektach priorytetu 2 SPOT w celu realizacji polityki ochrony środowiska 234
13.2.4. Obszary NATURA 2000 240
13.2.5. Konsultacje społeczne 243
13.2.6. Dodatkowe działania, analizy i badania ewaluacyjne w zakresie ochrony środowiska 244
13.2.7. Działania naprawcze w związku z niezgodnością projektów z polityką wspólnotową w zakresie ochrony środowiska 247
13.2.8. Podsumowanie 249
13.3. ZGODNOŚĆ Z POLITYKĄ RÓWNYCH SZANS 249
13.3.1. Podstawy Prawne polityki równych szans 249
13.3.2. Polityka równych szans w projektach realizowanych w ramach SPOT 251
13.3.3. Podsumowanie i wnioski 257
13.4. ZGODNOŚĆ Z PRZEPISAMI DOTYCZĄCYMI UDZIELANIA POMOCY PUBLICZNEJ 259

14. INFORMACJA NA TEMAT DUŻYCH PROJEKTÓW 266

14.1. SPOT/1.1.1/82/04 MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ WARSZAWA - ŁÓDŹ FABRYCZNA. ETAP I - ODCINEK SKIERNIEWICE - ŁÓDŹ WIDZEW (BENEFICJENT – PKP PLK) 266
14.1.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ 266
14.1.2. Cel projektu 266

14.1.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie 267
14.1.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy do UD 267
14.1.5. Refundacje w projekcie 268
14.1.6. Przychód w projekcie 268
14.1.7. Harmonogram rzeczowy prac 268
14.1.8. Umowy z wykonawcami 270
14.1.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu 271
14.1.10. Nieprawidłowości 274
14.1.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi 274
14.1.12. Informacja i promocja 276
14.1.13. Wskaźniki 277
14.1.14. Zdjęcia z realizacji projektu 280
14.2. SPOT/1.1.3/182/07 BUDOWA PIERWSZEJ LINII METRA ODCINEK OD SZLAKU B20 DO STACJI A23 „MŁOCINY" WRAZ Z TORAMI ODSTAWCZYMI I WĘZŁA KOMUNIKACYJNEGO „MŁOCINY" (BENEFICJENT – MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA) 280
14.2.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ. 280
14.2.2. Cel projektu 280
14.2.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie 281
14.2.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy do UD 281
14.2.5. Refundacje w projekcie 282
14.2.6. Przychód w projekcie 282
14.2.7. Harmonogram rzeczowy prac 282
14.2.8. Umowy z wykonawcami 283
14.2.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu 284
14.2.10. Nieprawidłowości 287
14.2.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi 287
14.2.12. Informacja i promocja 288
14.2.13. Wskaźniki 289
14.2.14. Zdjęcia z realizacji projektu 290
14.3. PROJEKT SPOT/1.2.3/6/04 „BUDOWA TRASY KWIATKOWSKIEGO W GDYNI – III ETAP" 292
14.3.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ. 292
14.3.2. Cele projektu 292
14.3.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie 294
14.3.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy do UD 294
14.3.5. Refundacje w projekcie 295
14.3.6. Przychód w projekcie 295
14.3.7. Harmonogram rzeczowy prac 295
14.3.8. Umowy z wykonawcami 296
14.3.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu 298
14.3.10. Nieprawidłowości 299
14.3.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi 299
14.3.12. Informacja i promocja 301
14.3.13. Wskaźniki 302
14.3.14. Zdjęcia z realizacji projektu 303
14.4. SPOT/2.1/73/04 BUDOWA I ETAPU OBWODNICY M. PUŁAWY DŁ. 12,71KM WRAZ Z BUDOWĄ NOWEGO MOSTU PRZEZ RZ. WISŁĘ W PUŁAWACH DŁ. 1038,2 MB (BENEFICJENT – GDDKIA) 304
14.4.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ 304
14.4.2. Cel projektu 304
14.4.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie 305
14.4.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy 305
14.4.5. Refundacje w projekcie 306
14.4.6. Przychód w projekcie 306
14.4.7. Harmonogram rzeczowy prac w projekcie: 307
14.4.8. Umowy z wykonawcami 308
14.4.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu 309
14.4.10. Nieprawidłowości 309
14.4.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi 310
14.4.12. Informacja i promocja 313
14.4.13. Wskaźniki 314
14.4.14. Zdjęcia z realizacji projektu 316

14.5. SPOT/2.1.2/13/04 PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR S22 NA ODCINKU ELBLĄG-GRZECHOTKI (BENEFICJENT – GDDKIA) 318
14.5.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ 318
14.5.2. Cel projektu 318
14.5.3. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneks 319
14.5.4. Refundacje w projekcie 319
14.5.5. Przychód w projekcie 321
14.5.6. Umowy z wykonawcami 322
14.5.7. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu: 324
14.5.8. Nieprawidłowości: 324
14.5.9. Zgodność z politykami wspólnotowymi 324
14.5.10. Informacja i promocja 326
14.5.11. Wskaźniki 327
14.5.12. Zdjęcia z realizacji projektu 328
14.6. SPOT/2.1.3/152/05 PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 7 DO PARAMETRÓW DROGI EKSPRESOWEJ NA ODCINKU BIAŁOBRZEGI – JEDLIŃSK (BENEFICJENT – GDDKIA) 330
14.6.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ 330
14.6.2. Cel projektu 330
14.6.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie 330
14.6.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy 330
14.6.5. Refundacje w projekcie 331
14.6.6. Przychód w projekcie 332
14.6.7. Harmonogram rzeczowy prac w projekcie 333
14.6.8. Umowy z wykonawcami 333
14.6.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu 334
14.6.10. Nieprawidłowości 334
14.6.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi 335
14.6.12. Informacja i promocja 337
14.6.13. Wskaźniki 338
14.6.14. Zdjęcia z realizacji projektu 339

15. OŚWIADCZENIE INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ 342

16. SPIS WYKRESÓW, TABEL, MAP I ZAŁĄCZNIKÓW 343

1. STRESZCZENIE

Sektorowy Program Operacyjny Transport służy realizacji Podstaw Wsparcia Wspólnoty na lata 2004-2006 i określa kierunki, priorytety i działania oraz wysokość środków finansowych przeznaczonych na rozwój transportu w Polsce. Realizacja projektów w ramach SPOT współfinansowana jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Współfinansowanie obejmuje maksymalnie do 75% kosztów kwalifikowanych, pozostała część kosztów jest pokrywana ze środków krajowych.

W dniu 29 czerwca 2004 r. Komisja Europejska ostatecznie zatwierdziła ***Sektorowy Program Operacyjny Transport***, będący częścią Podstaw Wsparcia Wspólnoty dla pomocy strukturalnej Wspólnoty w ramach Celu 1, otwierając tym samym drogę do wykorzystania przez Polskę środków unijnych przyznanych na ten program operacyjny (decyzja Komisji nr C(2004)2542).

28 lipca 2004 r. Minister Infrastruktury podpisał *Rozporządzenie w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006* (Dz. U. 2004 Nr 177, poz. 1828). Weszło ono w życie z dniem 12 sierpnia 2004 r.

Równolegle z przygotowywaniem Programu, opracowywano Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport, które przyjęto uchwałą Komitetu Monitorującego w dn. 3 marca 2004 r. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 8 października 2004 r. *w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006, (*Dz. U. nr 235, poz. 2350) weszło w życie z dniem opublikowania. Dokumenty te stanowiły podstawę dla wykorzystania środków UE przez sektor transportu.

W trakcie realizacji Programu kilkukrotnie zmieniała się treść Uzupełnienia Programu. Dokonywane zmiany, w tym przesunięcia finansowe, miały na celu usprawnienie realizacji zadań programowych oraz zapewnienie jak najbardziej efektywnego wykorzystania alokacji.

W ramach SPOT projekty mogły być realizowane w 3 Priorytetach:

1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu,
2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa,
3. Pomoc techniczna.

Szczegółowe informacje na temat systemu wdrażania, budżetu, działań, a także kryteriów wyboru projektów dla poszczególnych priorytetów, działań i poddziałań zawarte zostały w *Uzupełnieniu SPOT*.

Program SPOT obejmował działania wpisujące się zarówno we wspólną politykę transportową i przestrzenną UE, jak i politykę transportową Polski. Polityka transportowa w Polsce powiązana jest z jednej strony z polityką gospodarczą (ze względu na środki finansowe), a z drugiej z polityką przestrzenną (ze względu na zagospodarowanie). Projekty zrealizowane w ramach SPOT wpływają na poprawę jakości sektora drogowego, w tym bezpieczeństwa ruchu drogowego, usprawniają transport kolejowy, morski i śródlądowy oraz usprawniają wykorzystanie transportu zbiorowego przez użytkowników.

W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport w latach 2004 - 2009 zrealizowano 147 projektów. Do podpisanych umów i decyzji zawarto 350 aneksów. Łączna wartość całkowita wydatków w projektach wyniosła 9 722 348 352,44 zł, w tym wydatki kwalifikowalne 7 986 992 600,26 zł, a wydatki współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu rozwoju Regionalnego (EFRR) 5 343 568 951,73 zł.

Instytucja Płatnicza przekazała do KE łącznie 29 wniosków o płatność pośrednią na kwotę EFRR 1 436 839 644,73 euro i 1 wniosek końcowy na kwotę EFRR,- 29 256 364,48 euro, co łącznie stanowi 1 407 583 280,25 euro (120,99 % w stosunku do przyznanej alokacji).

Wśród najważniejszych efektów rzeczowych realizacji Programu należy wymienić:

- 71,20 km przebudowanych linii kolejowych (wg Uzupełnienia SPOT planowano 62,8 km),
- 85 szt. zakupionych pojazdów szynowych (planowano 42 szt.),
- 160 zmodernizowanych pojazdów szynowych (planowano 160 szt.),
- skrócenie czasu przejazdu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych o 28% (planowano o 38%),

- zwiększenie liczby pasażerów obsługiwanych przez transport zbiorowy w m.st. Warszawa o 8,22% (planowano o 0,9%),
- 3 570,90 m wybudowanych i zmodernizowanych falochronów i nabrzeży (planowano 3 568,40 m),
- wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych o 94,53% (planowano o 7%),
- 277,42 km przebudowanych i rozbudowanych dróg krajowych dzięki realizacji projektów z działań 2.1 i 2.2 (planowano 235,44 km),
- 73,78 km zbudowanych dróg krajowych w ramach działania 2.1 i 2.2 (planowano 49,92 km),
- wzrost nośności dróg do 115 k/N na oś,
- spadek liczby wypadków drogowych z poziomu 51 tys. do 44,185 tys.

Dzięki wspólnym efektom działań informacyjno-promocyjnych na poziomie beneficjentów oraz instytucji zaangażowanych we wdrażanie Programu odnotowano wzrost świadomości społecznej na temat SPOT o 20%.

Dotychczas przeprowadzone badania ewaluacyjne potwierdziły zasadność przekazywania środków w ramach SPOT w latach 2004-2009 na rozbudowę infrastruktury transportowej w Polsce. Jednocześnie należy wyraźnie wskazać, iż jest to dopiero znikoma część potrzeb zgłaszanych przez beneficjentów (zarówno jednostki samorządowe, podmioty prywatne jak i jednostki budżetowe). Doświadczenia zebrane w trakcie realizacji projektów z pewnością pozwolą beneficjentom sprawniej i lepiej wykorzystywać środki w ramach perspektywy finansowej 2007-2013, a administrację przygotują do zadań wielokrotnie większych związanych z zarządzaniem i kontrolą programów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Sprawozdanie końcowe z realizacji Programu zostało przygotowane w oparciu o dane wg stanu na dzień 6 sierpnia 2010 r. i obejmuje osobny rozdział poświecony realizacji Programu w 2009 r.

2. SUMMARY

Sectoral Operational Programme-Transport (SOPT) serves to implement the Community Support Framework (CSF) 2004-2006 and determines the directions, priorities and measures, as well as amount of financial resources allocated for transport development in Poland. The implementation of projects under the SOPT is co-financed under the European Regional Development Fund. Co-financing covers up to 75% of eligible costs, the remaining part of costs is covered from the national resources.

On 29 June 2004 the European Commission finally approved the ***Sectoral Operational Programme Transport***, which forms a part of the Community Support Framework for structural assistance of the Community under Objective 1, thereby opening the road for Poland to use the EU resources awarded for this Operational Programme (Commission Decision no C(2004)2542).

On 28 July 2004 the Minister of Infrastructure adopted an *Ordinance concerning the adoption of the Sectoral Operational Programme Transport for 2004-2006* (Dz. U. 2004 No. 177, item 1828). It entered into force on 12 August 2004.

In parallel with the Programme preparation a Complement to the Sectoral Operational Programme Transport was developed, which was adopted by way of a resolution of the Monitoring Committee on 3 March 2004. The Ordinance of the Minister of Infrastructure of 8 October 2004 *concerning the adoption of the Complement to the Sectoral Operational Programme Transport for 2004-2006 (*Dz. U. No. 235, item 2350) entered into force as of its publication. These documents constituted the basis for the use of EU resources by the transport sector.

During the Programme implementation the content of the Programme Complement changed on many occasions. The introduced changes, which included also financial transfers, aimed at simplification of the programme tasks implementation and ensuring as best as possible use of the allocation.

Within the framework of SOP Transport projects were executed under 3 priorities:

1. Balanced development of different transport modes,
2. Safer road infrastructure,
3. Technical assistance.

Detailed information on the implementation system, budget, measures, as well as project selection criteria for individual priorities, measures and sub-measures were included in the *Complement to the SOP Transport.*

The SOPT programme covered measures inscribed both in the common EU transport and spatial policy, as well as the Polish transport policy. The Polish transport policy is, on the one hand, related to the economic policy (given the financial resources), and on the other, to the spatial policy (considering spatial development). The projects implemented under SOPT have impact on the improvement of the quality of the road sector, including road traffic safety, better railway, maritime and inland transport, as well as they facilitate the use of collective transport by the users.

One-hundred forty-seven projects were implemented within the framework of the Sectoral Operational Programme Transport for 2004-2006. Three-hundred fifty annexes were concluded to the signed agreements and decisions. The total value of expenditure under the projects amounted to PLN 9 722 348 352,44 out of which eligible expenditure totalled PLN 7 986 992 600,26 and the expenditure co-financed from the resources of the European Regional Development Fund (ERDF) amounted to PLN 5 343 568 951,73.

The Paying Authority transferred to the Commission a total of 29 applications for interim payments for the ERDF amount of EUR 1,436,839,644.73 and one final application for the ERDF amount of EUR - 29 256 364,48, which constitutes a total of EUR 1 407 583 280,25 (120,99 % in respect to the awarded allocation).

The following should be mentioned as the most significant material effects of the Programme implementation:

- 71.20 km of reconstructed railway lines (according to Complement to the SOPT the plan included 62.8 km),
- 85 items of purchased rolling stock (42 items were planned),

- 160 modernised rolling stock items (160 items were planned),
- reduction by 28% of the travelling time on the modernised sections of the railway line (the plan covered 38%),
- increase by 8.22% in the number of passengers serviced by the collective transport of the Capital City of Warsaw (the plan covered 0.9%),
- 3,570.90 m of constructed and modernised breakwaters and berths (the plan covered 3,568.40 m),
- increase by 94.53% in the freight transport in the intermodal transport units (the plan covered 7%),
- 277.42 km of reconstructed and extended national roads as a result of the implementation of projects under measures 2.1 and 2.2 (the plan covered 235.44 km),
- 73.78 km of constructed national roads (the plan covered 49.92 km),
- increase in the load bearing capacity of roads to 115 k/N per axis,
- decrease in the number of road accidents from the level of 51 thousand to 44.185 thousand.

As a result of joint effects of information and promotion activities at the level of the beneficiaries and institutions engaged in the Programme implementation an increase in the social awareness on the SOPT was noted by 20%.

The evaluation studies conducted until now provided a justification for the transfer of resources under SOP Transport in 2004-2006 for extension of the transport infrastructure in Poland. At the same time, it should be noted that it is only a drop in the sea of needs notified by the beneficiaries (both self-government units, private entities and budgetary units). The experience gained during the projects implementation will certainly enable more efficient and better use of resources under the 2007-2013 financial perspective to the beneficiaries, and they will prepare the administration to the much greater tasks related to the management and control of programmes co-financed from the European Union resources.

The final report on Programme implementation was prepared on the basis of the data as of 6 August 2010 and it covers a separate chapter dedicated to the Programme implementation in 2009.

3. INFORMACJE OGÓLNE

1.	Numer sprawozdania	(Końcowe)
2.	Nr CCI	2003 PL 16 1 PO 003
3.	Nr celu	1
4.	Państwo członkowskie	Polska
5.	Tytuł instrumentu pomocowego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
6.	Okres programowania	2004-2006
7.	Instytucja Zarządzająca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Przygotowania Projektów Indywidualnych
8.	Adres	ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa
9.	Osoba odpowiedzialna w ramach IZ za realizację Programu	Pan Adam Zdziebło Sekretarz Stanu w MRR Pan Krzysztof Siwek Dyrektor Departamentu Przygotowania Projektów Indywidualnych
10.	Numer telefonu	022 461-32-35
11.	Numer faksu	022 461-33-66
12.	Adres poczty elektronicznej	marcin.fronczak@mrr.gov.pl
13.	Instytucja Płatnicza	Ministerstwo Finansów Departament Instytucji Płatniczej
14.	Data zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący	1 lipca 2010 r. (wersja wg stanu na dzień 31 marca 2010 r.) 22 września 2010 r. (aktualna wersja zatwierdzona przez IZ SPOT w oparciu o uchwałę KM SPOT z dnia 1 lipca 2010 r. zezwalającą na aktualizację sprawozdania końcowego.
15.	Dane zawarte w sprawozdaniu opiewają na dzień	6 sierpnia 2010 r.

IZ SPOT przesłała do KE odrębne sprawozdanie za 2008 r. oraz informacje na temat ostatecznej daty kwalifikowalności wydatków w ramach programu, wraz z wyjaśnieniem, iż strona polska wystąpiła do KE z wnioskiem o przedłużenie okresu kwalifikowalności do dnia 30 czerwca 2009 r.

3.1. Definicje i stosowane skróty

Beneficjent	Instytucje oraz firmy publiczne i prywatne odpowiedzialne za zlecanie operacji. W przypadku programów pomocy (stosownie do art. 87 Traktatu i w przypadku pomocy przyznanej przez instytucje wyznaczone przez państwa członkowskie) beneficjentami są instytucje, które przyznają pomoc. Termin *beneficjent* jest zgodny z terminem *final beneficiary* w rozumieniu rozporządzenia 1260/1999/WE oraz z terminem beneficjent stosowanym w ustawie o Narodowym Planie Rozwoju z dnia 20 kwietnia 2004 r.
Decyzja	Decyzja podejmowana przez IZ lub IPZ (lub w przypadku dużych projektów także przez KE) o przyznaniu dofinansowania dla przedsięwzięcia w ramach SPOT i określająca wielkość przekazywanych funduszy oraz wysokość zobowiązania KE.
DIN	Departament Przygotowania Projektów Indywidualnych w MRR
Duży projekt	Projekt w rozumieniu art. 25 rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999.
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
GIKS	Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej
IP	Departament Instytucji Płatniczej w MF. Instytucja Płatnicza. wyznaczona przez państwo członkowskie w celu przygotowania i przedkładania wniosków o płatność oraz otrzymywania płatności z Komisji Europejskiej.
IPZ	Instytucja Pośrednicząca tj. instytucja, której IZ powierza realizację zadań w zakresie zarządzania, w tym kontrolę i monitorowanie SPOT. Dla SPOT funkcję Instytucji Pośredniczącej pełni Minister Infrastruktury.
IZ	Instytucja Zarządzająca. Instytucja lub organ publiczny, wyznaczony przez państwo członkowskie na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, bądź też państwo członkowskie, o ile samo sprawuje funkcje zarządzania pomocą, odpowiedzialna za sterowanie, nadzorowanie procesu realizacji określonego dokumentu. W przypadku SPOT funkcję Instytucji Zarządzającej pełni Minister Rozwoju Regionalnego.
IZ PWW	Instytucja Zarządzająca Podstawami Wsparcia Wspólnoty w MRR. W MRR funkcję tą pełni Departament Koordynacji Wdrażania Funduszy Unii Europejskiej (DKF).
KAFSiFS	Komitet Audytu Funduszy Strukturalnych i Funduszy Spójności
KE	Komisja Europejska
KM SPOT	Komitet Monitorujący SPOT, powołany na podstawie art. 42 ust. 1 ustawy o NPR. Organ monitorujący wdrażanie SPOT poprzez badanie postępów i rezultatów w zakresie osiągania szczegółowych celów programu powoływane w drodze zarządzenia ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego
MB	Ministerstwo Budownictwa
MF	Ministerstwo Finansów
MGM	Ministerstwo Gospodarki Morskiej
MI	Ministerstwo Infrastruktury
MRR	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
MT	Ministerstwo Transportu
MTiB	Ministerstwo Transportu i Budownictwa
NIK	Najwyższa Izba Kontroli
NPR	Narodowy Plan Rozwoju. Ustawa o Narodowym Planie Rozwoju z dnia 20 kwietnia 2004 r. (Dz.U. Nr 116, poz. 1206, z późn. zm.)

PŁK	Pełnomocnik Rządu do Spraw Zwalczania Nieprawidłowości Finansowych na Szkodę Rzeczypospolitej Polskiej lub Unii Europejskiej
PT	Pomoc techniczna
PWW	Dokument Podstawy Wsparcia Wspólnoty/Community Support Framework (PWW/CSF) określa kierunki i wysokość wsparcia ze strony funduszy strukturalnych na realizację zamierzeń rozwojowych i stanowi podstawę interwencji z Funduszu Spójności. PWW zostały zatwierdzone przez KE w dniu 22 czerwca 2004 r.
SIMIK	System Informatyczny Monitorowania i Kontroli Finansowej Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności
SPOT	Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004-2006, zatwierdzony przez KE w dniu 29 czerwca 2004 r.
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa, w skład której wchodzą: drogi (przede wszystkim autostrady), linie kolejowe (w tym linie dużych prędkości), lotniska oraz porty śródlądowe.
UD	Umowa o dofinansowanie
UKS	Urząd Kontroli Skarbowej
UZP	Urząd Zamówień Publicznych
WoD	Wniosek o dofinansowanie

4. OPIS ZMIAN W ZAKRESIE UWARUNKOWAŃ SPOŁECZNO- EKONOMICZNYCH I POLITYK KRAJOWYCH MAJĄCYCH WPŁYW NA REALIZACJĘ PROGRAMU

4.1. Ogólna charakterystyka sytuacji społeczno-ekonomicznej

4.1.1. Sytuacja społeczno-ekonomiczna Polski w latach 2004-2009

Lata 2004-2008 to okres szybkiego wzrostu gospodarki Polski, któremu towarzyszyły korzystne zmiany strukturalne, poprawa wewnętrznej równowagi gospodarczej i utrzymywanie nierównowagi zewnętrznej w bezpiecznych granicach oraz polepszenie sytuacji na rynku pracy. W II półroczu 2008 r. i w 2009 r. sytuacja społeczno-gospodarcza pogorszyła się w wyniku oddziaływania światowego kryzysu finansowego i gospodarczego, jednak gospodarce Polski – jako jedynej spośród gospodarek unijnych – udało się uniknąć recesji.

Tabela 1. Podstawowe kategorie makroekonomiczne w latach 2003-2008 i wg wstępnych danych w 2009 r.

Wyszczególnienie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Rok poprzedni =100							
Produkt krajowy brutto (c.stałe)	103,9	105,3	103,6	106,2	106,8	105,0	101,7[a]
Spożycie indywidualne (c.stałe)	102,1	104,7	102,1	105,0	104,9	105,9	102,3[a]
Nakłady brutto na środki trwałe (c.stałe)	99,9	106,4	106,5	114,9	117,6	108,2	99,7[a]
Eksport towarów i usług (wg GUS/RN, c.stałe)	114,2	114,0	108,0	114,6	109,1	107,1	87,8[b]
Import towarów i usług (wg GUS/RN, c.stałe)	109,6	115,8	104,7	117,3	113,7	108,0	82,6[b]
Ceny towarów i usług konsumpcyjnych (średnio w roku)	100,8	103,5	102,1	101,0	102,5	104,2	103,5
Przeciętne realne wynagrodzenie w gospodarce narodowej	103,4	100,7	101,8	104,0	105,5	105,9	101,1[c]
Wybrane wskaźniki							
Stopa bezrobocia rejestrowanego (koniec okresu, %)	20,0	19,0	17,6	14,8	11,2	9,5	11,9
Zharmonizowana stopa bezrobocia (wg Eurostat, średnia roczna, %)	19,7	19,0	17,8	13,9	9,6	7,1	8,2
Wskaźnik zatrudnienia (osoby 15-64 lata, %)	51,2	51,7	52,8	54,5	57,0	59,2	.
Kobiety	46,0	46,2	46,8	48,2	50,6	52,4	.
Mężczyźni	56,5	57,2	58,9	60,9	63,6	66,3	.

Wyszczególnienie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Struktura pracujących wg sektorów gospodarki (BAEL, wiek 15+, %)							
Sektor I	18,2	17,6	17,4	15,8	14,7	13,8	.
Sektor II	28,5	28,8	29,2	30,0	30,7	31,4	.
Sektor III	53,3	53,2	53,4	54,2	54,5	54,8	.
Średnia stopa inwestycji (%)	18,2	18,1	18,2	19,7	21,6	22,0	21,0[a]
Roczny napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych (w mln EUR)	4067	10237	8330	15741	17242	10030	7660[d]
Kurs złotego (średni roczny, wg NBP)							
zł/euro	4,3978	4,5340	4,0254	3,8951	3,7829	3,5166	4,3273
zł/dolar	3,8889	3,6540	3,2348	3,1025	2,7667	2,4092	3,1162
Saldo rachunku bieżącego bilansu płatniczego (% PKB)	-2,5	-4,0	-1,2	-2,7	-4,7	-5,1	-1,7[d]
Wynik budżetu państwa (% PKB)	-4.4	-4,5	-2,9	-2,4	-1,4	-1,9	.
Zadłużenie Skarbu Państwa (% PKB)	44,9	43,6	44,8	45,1	42,6	44,8	.
Wynik sektora finansów publicznych (% PKB)	-6,3	-5,7	-4,1	-3,6	-1,9	-3,6	-7,2[a]
Zadłużenie sektora finansów publicznych (% PKB)	47,1	45,7	47,1	47,7	45,0	47,2	50,7
PKB na mieszkańca wg PPS (UE-27=100)	48,9	50,6	51,4	51,9	54,4	56,4	.
Wydajność pracy (UE-27=100)	60,0	61,5	61,4	60,8	61,8	62,0	62,8[f]

Źródło: Dane GUS, Eurostat, NBP i Ministerstwa Finansów.

Uwagi: [a] szacunek wstępny, [b] I-III kwartał 2009 r., [c] sektor przedsiębiorstw, [d] styczeń-listopad 2009 r., [e] prognoza Komisji Europejskiej, [f] prognoza Eurostat.

W odniesieniu do większości kategorii społecznych i ekonomicznych postępowała konwergencja z wartościami średnimi dla Unii Europejskiej, jednak przy pogłębianiu się różnic rozwojowych wewnątrz kraju. Ważnym impulsem przyspieszenia wzrostu gospodarczego Polski i zmian w strukturze gospodarki była akcesja do UE i związany z nią napływ funduszy unijnych, choć istotne znaczenie miała również utrzymująca się przez część analizowanego okresu pomyślna koniunktura w gospodarce światowej.

Polska osiągnęła również znaczny postęp w zakresie budowy społeczeństwa informacyjnego, choć w przypadku niektórych charakteryzujących ją wskaźników dystans w stosunku do średniej unijnej był nadal znaczny. Ustępowała także większości krajów UE pod względem innowacyjności i budowy gospodarki opartej na wiedzy, a redukcja dystansu rozwojowego nie następowała w tych obszarach w zadowalającym tempie. W konsekwencji cele NPR 2004-2006 zostały zrealizowane w odniesieniu do wskaźników społecznych i ekonomicznych uzależnionych od tempa wzrostu gospodarczego (konwergencja rozwojowa, zatrudnienie, bezrobocie), natomiast poniżej zakładanych w NPR kształtowały się wskaźniki charakteryzujące konkurencyjność gospodarki (nakłady na B+R, dostępność komunikacyjna i informacyjna).

4.1.2. Sytuacja makroekonomiczna

4.1.2.1. Produkt krajowy brutto i jego elementy

Od 2003 r. gospodarka polska weszła w okres dynamicznego wzrostu, który obejmował najważniejsze z punktu widzenia tworzenia PKB sektory (tj. przemysł i budownictwo oraz usługi). O ile w latach 2001-2003 średnie roczne tempo wzrostu PKB wynosiło 2,2%, (wobec 1,5% przeciętnie w UE-27), o tyle w latach 2004-2008 wzrosło ono do 5,4% i było ponad 2-krotnie szybsze od przeciętnego w UE-27 (2,3%). W rezultacie systematycznie zmniejszał się dystans rozwojowy Polski w stosunku do Unii Europejskiej. W 2008 r. wartość PKB Polski w przeliczeniu na mieszkańca stanowiła wg parytetu siły nabywczej 56,4% średniej unijnej (UE-27), w porównaniu z 48,9% w 2003 r.

Podstawy utrzymującej się do połowy 2008 r. korzystnej koniunktury gospodarczej stworzyła akcesja Polski do UE oraz wysoka dynamika produkcji i handlu światowego. Napływ funduszy unijnych i ożywienie eksportu przekładały się na wzrost produkcji i zatrudnienia, a w konsekwencji stymulowały wzrost popytu krajowego – konsumpcyjnego i inwestycyjnego, będący głównym czynnikiem wzrostu PKB. Z przeprowadzonych w 2009 r. badań ewaluacyjnych (przy wykorzystaniu modeli MaMoR3, EuImpactMod i Hermin) wynika, że dzięki wykorzystaniu środków z funduszy europejskich tempo wzrostu PKB w 2008 r. mogło być nawet o 0,5 pp wyższe niż w scenariuszu bez funduszy UE, a poziom PKB (w cenach bieżących) był wyższy o 1,1-3,4%[1]. Natomiast saldo obrotów z zagranicą wpływało na ogół (za wyjątkiem 2005 r.) negatywnie na wzrost PKB, gdyż wzrostowi wolumenu eksportu towarów i usług (łącznie o 65% w latach 2004-2008) towarzyszył szybszy wzrost importu (o 75%); przyczyniało się do tego umacnianie się złotego. Powodowało to narastanie nierównowagi zewnętrznej, mierzonej relacją deficytu na rachunku bieżącym bilansu płatniczego do PKB. Niemniej deficyt ten utrzymywał się w całym analizowanym okresie w bezpiecznych granicach (od 1,2% PKB w 2005 r. do 5,1% PKB w 2008 r.).

Tempo wzrostu spożycia indywidualnego zwiększyło się z 2,6% średnio rocznie w latach 2001-2003 do 4,5% w latach 2004-2008. Jeszcze silniejsze było ożywienie aktywności inwestycyjnej. W latach 2001-2003 nakłady brutto na środki trwałe malały z roku na rok, a ich łączny spadek w cenach stałych wyniósł 15,5%. Natomiast w latach 2004-2008 wzrosły one o ok. 66% (średnio rocznie o 10,6%). Średnia stopa inwestycji, kształtująca się w latach 2003-2005 na poziomie nieco ponad 18%, zwiększyła się do 22% w 2008 r. Ożywieniu aktywności inwestycyjnej sprzyjał mocny popyt na rynku krajowym i na rynkach zagranicznych, optymistyczna ocena perspektyw rozwojowych gospodarki po akcesji do Unii Europejskiej i uruchamianie projektów inwestycyjnych przy wykorzystaniu funduszy unijnych. Wg modeli MaMoR3 i Hermin, w wyniku polityki spójności nakłady brutto na środki trwałe

[1] Wpływ realizacji polityki spójności na kształtowanie się głównych wskaźników dokumentów strategicznych NPR 2004-2006 i NSS 2007-2013, Raport końcowy 2009, MRR, IBnGR, Prevision, Gdańsk, Warszawa, lipiec 2009 r.; Wpływ realizacji polityki spójności na kształtowanie się głównych wskaźników dokumentów strategicznych – Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006 i Narodowej Strategii Spójności 2007-2013 oraz innych wybranych wskaźników na poziomie krajowym i regionalnym, Raport roczny 2009, Instytut Badań Strukturalnych, Warszawa 2009; Wpływ realizacji polityki spójności na kształtowanie się głównych wskaźników dokumentów strategicznych – Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006 i Narodowej Strategii Spójności 2007-2013 oraz innych wybranych wskaźników makroekonomicznych na poziomie krajowym za pomocą modelu Hermin, Wrocławska Agencja Rozwoju Regionalnego, Wrocław, 17 listopada 2009 r.

były w 2008 r. o 7,3-10,4% wyższe niż gdyby środków z UE nie było. Wzrost tych nakładów był także wynikiem istotnego przyspieszenia napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych – z 4,1 mld EUR w 2003 r. do 12,3 mld EUR średnio rocznie w latach 2004-2008 (3-krotny wzrost).

W strukturze tworzenia wartości dodanej zwiększył się w latach 2004-2008 udział budownictwa i usług rynkowych, przy spadku udziału rolnictwa, przemysłu i usług nierynkowych.

W 2008 r. dynamika wzrostu gospodarczego Polski zaczęła słabnąć pod wpływem światowego kryzysu finansowego i gospodarczego. Średnie roczne tempo wzrostu PKB było wprawdzie nadal wysokie (5% wobec 0,8% w UE-27), jednak w IV kwartale 2008 r. wyniosło już tylko 3% w stosunku do odpowiedniego kwartału poprzedniego roku. Dalsze jego osłabienie odnotowano w 2009 r. – według wstępnego szacunku GUS do 1,7%, choć warto podkreślić, że Polsce jako jedynemu członkowi UE udało się osiągnąć dodatnie tempo wzrostu PKB zarówno średnio w 2009 r., jak i we wszystkich kwartałach. Gospodarka uniknęła recesji dzięki utrzymaniu stosunkowo wysokiego wzrostu popytu konsumpcyjnego, poprawie salda obrotów z zagranicą oraz niewielkiemu tylko osłabieniu aktywności inwestycyjnej. Ograniczona skala spowolnienia dynamiki spożycia indywidualnego (z 5,9% w 2008 r. do 2,3% w 2009 r.) wynikała m.in. ze struktury koszyka konsumpcyjnego ze stosunkowo wysokim udziałem dóbr podstawowych, a także z oddziaływania impulsu fiskalnego (obniżenie składki rentowej, zmiany stawek PIT, wprowadzenie ulgi prorodzinnej, wysoka waloryzacja rent i emerytur). Poprawa salda obrotów z zagranicą była następstwem wolniejszego spadku eksportu niż importu, do czego z kolei przyczyniło się oddziaływanie czynnika kursowego (osłabienie złotego). Na aktywność inwestycyjną wpływało stabilizująco przyspieszenie wydatkowania środków unijnych, finansujących głównie duże inwestycje infrastrukturalne; w rezultacie wolumen nakładów brutto na środki trwałe obniżył się w 2009 r. tylko o 0,3%.

Wzrost gospodarczy w Polsce w okresie po 2003 r. następował przy narastaniu regionalnych dysproporcji w tworzeniu PKB. Według ostatnich dostępnych danych, w latach 2004-2007 grupa pięciu najbogatszych województw (mazowieckie, dolnośląskie śląskie, wielkopolskie i pomorskie) rozwijała się przeciętnie szybciej niż pięć najuboższych województw Polski Wschodniej (lubelskie, podkarpackie, podlaskie, warmińsko-mazurskie oraz świętokrzyskie). W konsekwencji dzielący regiony dystans pogłębił się. W 2003 r. PKB *per capita* w pierwszej grupie stanowił 118,9%, zaś w drugiej – 74,1% średniej krajowej, a w 2007 r. odpowiednio 120,5% i 71,3%. Na postępujące zróżnicowanie procesów wzrostu gospodarczego w regionach wskazuje również współczynnik dyspersji regionalnego PKB *per capita*[2]. Na poziomie NTS2 jego wartość zwiększyła się z 18,3% w 2003 r. do 19,5% w 2006 r., a na poziomie NTS3 – z 17,4% do 34,4%.

4.1.2.2. Rynek pracy

W latach 2004-2008 obserwowano znaczną poprawę sytuacji na rynku pracy. Szybki wzrost gospodarczy sprzyjał tworzeniu nowych miejsc pracy. Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw zwiększyło się z 4684 tys. osób w 2004 r. do 5392 tys. osób w 2008 r. Do wzrostu zatrudnienia przyczyniało się coraz szersze wykorzystanie funduszy unijnych. Ocenia się, że dzięki polityce spójności liczba pracujących była w 2008 r. o 124-128 tys. osób wyższa niż byłaby bez środków z UE (wyniki modeli MaMoR3 i Hermin).

Przy notowanej jednocześnie dużej migracji zarobkowej w następstwie otwarcia dla obywateli polskich rynków pracy w większości krajów unijnych, znacznie łagodniejsze stało się zjawisko bezrobocia. Stopa bezrobocia rejestrowanego - która w latach 2001-2004 utrzymywała się w przedziale 19-20% - w latach 2005-2008 znacząco się obniżyła i w październiku 2008 r. wynosiła już tylko 8,8%. Jeszcze korzystniej kształtował się obliczany przez Eurostat wskaźnik zharmonizowanej stopy bezrobocia, która w październiku 2008 r. wynosiła w Polsce 6,7% i była niższa niż średnia w UE-27. Osłabienie koniunktury w ostatnich miesiącach 2008 r. i w 2009 r. przyniosło pogorszenie sytuacji na rynku pracy. Stopa bezrobocia rejestrowanego zwiększyła się do 9,5% w grudniu 2008 r. i 11,9% w grudniu 2009 r., a zharmonizowana stopa bezrobocia – do 8,9% w grudniu 2009 r., pozostając jednak nadal niższa od średniej unijnej (9,6%).

Wskaźnik zatrudnienia osób w wieku 15-64 lata zwiększył się z 51,2% w 2003 r. do 59,2% w 2008 r., jednak nadal odbiegał od średniego unijnego (65,9% w UE-27 w 2008 r.). W strukturze pracujących wg sektorów gospodarki obniżył się udział rolnictwa (z 18,2% w 2003 r. do 13,8% w 2008 r.), przy wzroście udziału przemysłu i budownictwa (odpowiednio z 28,5% do 31,4%) oraz usług (z 53,3% do 54,8%). Wydajność pracy zwiększyła się z 60% średniej dla UE-27 w 2003 r. do 62% w 2008 r.

[2] Współczynnik ten, obliczony i publikowany przez Eurostat, to suma bezwzględnych różnic między regionalnymi a krajowym poziomem PKB na mieszkańca, ważonych strukturą ludności, w relacji do krajowego poziomu PKB na mieszkańca.

W warunkach poprawy sytuacji na rynku pracy systematycznie narastał wzrost wynagrodzeń. Tempo wzrostu przeciętnych realnych wynagrodzeń w gospodarce narodowej zwiększyło się z 0,7% w 2004 r. do 5,9% w 2008 r. Natomiast w 2009 r. wyniosło ono w sektorze przedsiębiorstw jedynie 1,1%.

4.1.2.3. Ceny i kurs waluty

Nasilenie procesów inflacyjnych cechowała w latach 2004-2008 dość znaczna zmienność. Szybki wzrost cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) odnotowany w 2004 r. (średnio rocznie o 3,5% w stosunku do poprzedniego roku) był związany z presją popytową przed akcesją do UE, a następnie ze wzrostem popytu na polską żywność ze strony krajów UE. Po ustaniu oddziaływania tych czynników tempo wzrostu cen zaczęło słabnąć - obniżyło się do 2,1% w 2005 r. i 1% w 2006 r., by w końcu okresu ponownie wzrosnąć – do 2,5% w 2007 r. i 4,2% w 2008 r., przede wszystkim za sprawą szybko drożejących nośników energii i żywności. Dość wysokie pozostawało ono również w 2009 r. (3,5%). Zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych (HICP) wynosił 3,8% w grudniu 2009 r.
i należał do najwyższych w UE. Niemniej przez przeważającą część okresu stopa wzrostu cen kształtowała się w granicach celu inflacyjnego NBP (2,5%, +/-1%).

Hamująco na zjawiska inflacyjne oddziaływała postępująca do połowy 2008 r. aprecjacja złotego. Średni roczny kurs euro liczony w złotych obniżył się z 4,5340 zł/euro w 2004 r. do 3,5166 zł/euro w 2008 r., tj. o 22,4%, a kurs dolara spadł między rokiem 2003 i 2008 o 38% - z 3,8889 zł/dolar do 2,4092 zł/dolar. Umacniający się złoty był efektem dobrej kondycji gospodarki i sprawiał, że szybki w warunkach ożywienia globalnej koniunktury wzrost cen surowców i towarów przetworzonych na rynkach światowych przekładał się tylko częściowo na wzrost krajowych cen towarów importowanych. Tendencja aprecjacyjna złotego uległa gwałtownemu odwróceniu w okresie od sierpnia 2008 r. do lutego 2009 r. pod wpływem obaw związanych z rozprzestrzenianiem się i pogłębianiem kryzysu światowego oraz działań spekulacyjnych. Stosunkowo duża odporność gospodarki Polski na kryzys sprawiła, że w następnych miesiącach złoty zaczął się ponownie wzmacniać. Niemniej średnioroczny kurs euro w 2009 r. (4,3273 zł/euro) okazał się o 23,1% wyższy niż w 2008 r., a kurs dolara (3,1162 zł/dolar) – wyższy o 29,3%. Sprzyjało to stabilizacji gospodarki, podtrzymując eksport i zmniejszając konkurencyjność cenową towarów importowanych na rynku krajowym.

4.1.2.4. Finanse publiczne

Pozytywne tendencje obserwowane w gospodarce prowadziły w latach 2004-2007 do wyraźnej poprawy sytuacji sektora finansów publicznych. Deficyt tego sektora obniżył się z 6,3% PKB w 2003 r. do 1,9% PKB w 2007 r., a jego zadłużenie odpowiednio z 47,1% PKB do 45% PKB. W rezultacie w 2007 r. Polska wypełniała wszystkie kryteria uczestnictwa w Unii Gospodarczo–Walutowej (tzw. kryteria z Maastricht). Wynik osiągnięty w 2007 r. doprowadził do podjęcia przez Komisję Europejską decyzji o zakończeniu tzw. procedury nadmiernego deficytu wobec Polski.

W II połowie 2008 r. w wyniku oddziaływania kryzysu w gospodarce światowej i spowolnienia wzrostu gospodarki polskiej, sytuacja sektora finansów publicznych zaczęła się pogarszać. Deficyt sektora finansów publicznych zwiększył się do 3,6% PKB w 2008 r. i – wg wstępnego szacunku – do 7,2% w 2009 r., wzrosło również zadłużenie sektora finansów publicznych w relacji do PKB – do 47,2% w 2008 r. i szacunkowo ponad 50% w 2009 r. Narastająca nierównowaga finansów publicznych zmusiła rząd do odłożenia planu szybkiego wejścia Polski do strefy euro (w 2013 r.).

4.1.2.5. Innowacyjność i budowa gospodarki opartej na wiedzy

Syntetyczny wskaźnik innowacyjności

Polska należy do najmniej innowacyjnych krajów Unii Europejskiej. Według European Innovation Scoreboard[3] zalicza się – wraz Bułgarią, Litwą, Łotwą, Maltą, Rumunią, Słowacją i Węgrami – do tzw. krajów doganiających (*catching-up*), o innowacyjności znacznie ustępującej średniej unijnej[4]. Spośród nowych państw członkowskich UE wyżej niż Polska (do krajów umiarkowanie innowacyjnych) są klasyfikowane Cypr, Czechy, Estonia i Słowenia. Europejskimi liderami innowacji są Szwecja, Finlandia, Niemcy, Dania i Wlk. Brytania.

[3] European Innovation Scoreboard 2008, Comparative Analysis of Innovation Performance, ProInno Europe, January 2009.
[4] Podstawą oceny poszczególnych krajów jest zestaw corocznie aktualizowanych 30 wskaźników, odnoszących się do głównych uwarunkowań działalności innowacyjnej i jej efektów.

Najmocniejszą stroną gospodarki Polski w zakresie potencjału innowacyjnego jest jakość kapitału ludzkiego (10 miejsce w Unii Europejskiej); nieźle przedstawiają się również inwestycje przedsiębiorstw (16 miejsce w UE). W pozostałych kategoriach Polska zajmuje w UE-27 odległe pozycje – jest 21 w odniesieniu do własności intelektualnej i transferu technologii oraz działalności innowacyjnej, 23 – ekonomicznych efektów innowacji, 24 – przedsiębiorczości oraz 26 – finansowania i wsparcia. W sumie pod względem kształtowania się syntetycznego wskaźnika innowacyjności Polska jest 23 wśród 27 państw członkowskich Unii Europejskiej, wyprzedzając jedynie Bułgarię, Łotwę, Rumunię i Litwę.

Kraje doganiające cechuje wprawdzie stosunkowo niski poziom innowacyjności, ale jednocześnie jej szybka poprawa, powodująca systematyczne zmniejszanie dystansu do krajów bardziej innowacyjnych. W przypadku Polski postęp w zakresie innowacyjności jest jednak dość słaby. Między rokiem 2004 i 2008 syntetyczny wskaźnik innowacyjności zwiększył się w Polsce o 15,5%, przy przeciętnym wzroście w UE-27 o 10,7%. Niemniej w grupie krajów doganiających rezultat osiągnięty przez Polskę należał do najgorszych. Spośród 8 krajów należących do tej grupy wolniejszy niż Polska wzrost innowacyjności odnotowała jedynie Litwa, podczas gdy w przodujących Rumunii i Bułgarii był on około dwukrotnie szybszy niż w Polsce. Poprawa innowacyjności gospodarki polskiej wiązała się w tym okresie przede wszystkim z postępem w zakresie własności intelektualnej i transferu technologii, kapitału ludzkiego oraz przedsiębiorczości, natomiast regres nastąpił w tak kluczowych obszarach, jak działalność innowacyjna i ekonomiczne efekty innowacji.

4.1.2.6. Kapitał ludzki

Wysoka pozycja Polski w europejskich ocenach jakości kapitału ludzkiego wynika przede wszystkim z osiągnięć w zakresie kształcenia młodego pokolenia. Pod względem odsetka osób z wykształceniem ponadpodstawowym w grupie wiekowej 20-24 lata, Polska, z wynikiem 91,6% zajmuje 2 miejsce w Unii Europejskiej, nieznacznie wyprzedzana tylko przez Czechy (91,8%). Do europejskiej czołówki zalicza się także w klasyfikacji według liczby absolwentów kierunków ścisłych i technicznych oraz humanistycznych i społecznych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w wieku 20-29 lat (5 miejsce wśród objętych badaniem 26 krajów UE, ze wskaźnikiem znacznie powyżej średniej unijnej – odpowiednio 52,9 i 40,3). Gorsze rezultaty osiąga Polska w zakresie kształcenia osób ze stopniem doktora (15 pozycja wśród 26 krajów UE), udziału osób z wyższym wykształceniem w grupie wiekowej 25-64 lata (19 miejsce w UE-27) oraz kształcenia ustawicznego (21 miejsce).

4.1.2.7. Wynalazczość

Pod względem liczby wynalazków zgłoszonych do ochrony do Europejskiego Biura Patentowego w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców Polska zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Unii Europejskiej (24 w UE-27), a odpowiedni wskaźnik (3,0) jest wielokrotnie niższy od średniej unijnej (105,7). Nieco tylko lepiej przedstawia się sytuacja w odniesieniu do nowych wspólnotowych znaków towarowych i wzorów użytkowych (odpowiednio 21. i 18. pozycja w UE). Liczba krajowych patentów na wynalazki wzrosła wprawdzie wg GUS z 613 w 2003 r. do 1575 w 2007 r., tj. ponad dwuipółkrotnie, jednak była w przybliżeniu o połowę niższa niż w 1990 r. (3242).

Niska aktywność wynalazcza wiąże się ze słabością sfery B+R w Polsce, jak również z niedostateczną świadomością wagi zarządzania własnością intelektualną oraz utrudnieniami związanymi z uzyskiwaniem ochrony patentowej w kraju i za granicą.

4.1.2.8. Wdrażanie innowacji przez przedsiębiorstwa

Według European Innovation Scoreboard, innowacje produktowe lub procesowe wprowadzało w Polsce 20,4% ogółu małych i średnich przedsiębiorstw (wobec 33,7% średnio w UE-27), a innowacje marketingowe lub organizacyjne – 29,1% (40% w UE-27). Dawało to Polsce odległe pozycje wśród państw unijnych – odpowiednio 21. i 18.

Stopień innowacyjności przedsiębiorstw w Polsce cechuje się istotnym zróżnicowaniem w zależności od wielkości przedsiębiorstwa, branży działalności oraz struktury własności. Stosunkowo wysokim poziomem innowacyjności charakteryzują się duże firmy z kapitałem zagranicznym. Bardziej skłonne do ponoszenia nakładów na działalność innowacyjną są z reguły firmy w bogatszych regionach kraju niż przedsiębiorstwa z regionów biedniejszych.

W latach 2003-2007 przedsiębiorstwa przemysłowe zwiększyły nakłady na działalność innowacyjną o ponad 30%. Dotyczyły one zwykle zakupu maszyn i urządzeń technicznych oraz inwestycji w budynki, zaś w niewielkim tylko stopniu finansowania własnych prac badawczych.

Wraz ze słabością sfery B+R i niską intensywnością współpracy firm z jednostkami badawczo-rozwojowymi należy to do głównych problemów rozwoju innowacyjności w Polsce.

4.1.2.9. Badania i rozwój

Polska należy do tych krajów Unii Europejskiej, które w relacji do PKB przeznaczają najmniej środków na działalność badawczo-rozwojową.

Tabela 2. Nakłady na B+R w Polsce i UE-27 w latach 2003-2008 (% PKB)

Wyszczególnienie	2003	2004	2005	2006	2007	2008[a]
Polska	0,54	0,56	0,57	0,56	0,57	0,61
UE-27	1,86	1,82	1,82	1,84	1,83	1,90
Dystans w pkt. proc.	1,32	1,26	1,25	1,28	1,26	1,29

Źródło: Eurostat i obliczenia własne MRR.

Uwagi: [a] dane wstępne.

W 2008 roku nakłady na B+R wyniosły w Polsce wg wstępnych danych Eurostat 0,61% PKB, co oznaczało wskaźnik ponad trzykrotnie niższy niż średni w UE-27 (1,90% PKB). Zaledwie 30,5% tych nakładów stanowiły środki przedsiębiorstw, wobec 55% średnio w UE. Polska nie zbliżyła się więc do wyznaczonego przez Strategię Lizbońską celu 3% udziału nakładów na B+R w PKB w 2010 r., z czego 2/3 finansowanych przez przedsiębiorstwa, jak również nie zmniejszyła dystansu w stosunku do średniej unijnej. Konsekwencją jest słaby rozwój sektora wysokich technologii.

4.1.2.10. Poziom techniki

W strukturze produkcji sprzedanej przetwórstwa przemysłowego w Polsce największy udział mają nadal działy tradycyjne, reprezentujące niski poziom techniki, choć ich znaczenie stopniowo maleje (z 41,5% ogólnej wartości produkcji przetwórstwa przemysłowego w 2003 r. do 35,8% w 2007 r.). Rośnie jednocześnie udział działów techniki średnio-wysokiej (odpowiednio z 23,4% do 26,8%) i średnio-niskiej (z 30,1% do 32,7%). Niewielka ciągle część produkcji przetwórstwa przemysłowego przypada natomiast na działy techniki wysokiej, przy czym nie wykazuje ona tendencji do wzrostu (5,1% w 2003 r., 4,7% w 2007 r.)[5]. W rezultacie bardzo niski jest udział wyrobów wysokiej techniki w polskim eksporcie. W 2006 r. wynosił on wg Eurostat tylko 3,1% wobec 16,6% średnio w UE-27.

Stosunkowo wysoki poziom techniki cechuje działające w polskim przemyśle przetwórczym podmioty z kapitałem zagranicznym. W 2007 r. na działy wysokiej techniki przypadało 7,3% ich produkcji sprzedanej (o 2,6 pp więcej niż dla podmiotów ogółem), a na działy techniki średnio-wysokiej 42% (aż o 15,2 pp więcej niż dla podmiotów ogółem). Przyczyniły się do tego w szczególności duże inwestycje kapitału zagranicznego o charakterze proeksportowym w przemyśle motoryzacyjnym oraz w produkcji elektroniki użytkowej i sprzętu AGD.

4.1.2.11. Społeczeństwo informacyjne

W latach 2004-2009 Polska osiągnęła znaczny postęp w zakresie budowy społeczeństwa informacyjnego, choć w odniesieniu do niektórych charakteryzujących ją wskaźników dystans w stosunku do średniej unijnej jest nadal znaczny.

[5] Dane dotyczą podmiotów średnich i dużych, o liczbie pracujących ponad 49 osób. Por. Nauka i technika w 2007 r. GUS, Warszawa 2009, s. 193. Klasyfikacja sekcji „Przetwórstwo przemysłowe" wg poziomów techniki (OECD,1997) – tamże, s. 200.

Tabela 3. Podstawowe wskaźniki budowy społeczeństwa informacyjnego w Polsce w latach 2004-2009

Wyszczególnienie	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Gospodarstwa domowe z dostępem do Internetu (udział w %)	26	30	36	41	48	59
Łącza szerokopasmowe na 100 mieszkańców	0,5	1,9	3,9	6,8	9,6	12,8
Przedsiębiorstwa [a] z dostępem do Internetu (udział w %)	85	87	89	92	93	.
Przedsiębiorstwa [a] z dostępem do łącz szerokopasmowych (udział w %)	28	43	46	53	59	.
Przedsiębiorstwa wykorzystujące Internet w kontaktach z administracją publiczną (udział w %)	74	64	61	64	68	61
Wskaźnik rozwoju e-administracji [b]	10	.	20	25	.	.

Źródło: GUS i Eurostat.

Uwagi: [a] Przedsiębiorstwa o liczbie pracujących 10 i więcej osób, [b] odsetek 20 podstawowych usług publicznych w pełni dostępnych on-line.

Udział wydatków na technologie informacyjne (sprzęt, oprogramowanie, usługi) w PKB Polski szybko rośnie i wg ostatnich dostępnych danych Eurostat w 2006 r. zbliżył się do średniego dla UE-27 (odpowiednio 2,6% i 2,7% PKB). Pod względem niektórych wskaźników charakteryzujących rozwój społeczeństwa informacyjnego, jak odsetek przedsiębiorstw z dostępem do Internetu czy wykorzystujących Internet w kontaktach z administracją publiczną, Polska osiągnęła już średni poziom unijny.

Systematycznie maleje również dystans dzielący Polskę od UE-27 w zakresie rozpowszechnienia Internetu w gospodarstwach domowych. Problemem jest natomiast nadal dostęp gospodarstw domowych i przedsiębiorstw do łącz szerokopasmowych (choć dystans w stosunku do średniej unijnej zaczął się ostatnio zmniejszać), a także zapóźnienie w rozwoju e-administracji. Mimo postępu w zakresie informatyzacji administracji publicznej, odsetek podstawowych usług publicznych w pełni dostępnych on-line był w 2007 r. ponad dwukrotnie niższy w Polsce niż w UE-27 (odpowiednio 25% i 59%).

4.1.2.12. Wykorzystanie technologii informacyjnych w gospodarstwach domowych

W 2008 r. 58,9% gospodarstw domowych w Polsce było wyposażonych w komputery, 47,6% miało dostęp do Internetu, a 37,9% - do łącz szerokopasmowych. W odniesieniu do wszystkich tych kategorii zaznaczała się wyraźna różnica między miastem a wsią. Przewaga ośrodków miejskich w zakresie wykorzystania technologii informacyjnych przez gospodarstwa domowe była szczególnie duża w przypadku łącz szerokopasmowych. Miało do nich dostęp 44,7% gospodarstw miejskich i tylko 23,9% wiejskich. Przewagę tę można wiązać zarówno z czynnikami popytowymi (niższy poziom wykształcenia i zamożności ludności wiejskiej), jak i podażowymi (dla firm telekomunikacyjnych bardziej opłacalna jest budowa sieci internetowych w gęsto zaludnionych aglomeracjach niż na obszarach wiejskich o rozproszonym zaludnieniu).

4.1.2.13. Wykorzystanie technologii informacyjnych w przedsiębiorstwach

Dostęp do komputera i Internetu jest już standardem dla ogółu polskich przedsiębiorstw. W 2008 r. komputery posiadało 95% firm. Niemal wszystkie przedsiębiorstwa wyposażone w komputery miały również dostęp do Internetu. W skali całego kraju ich udział wynosił 92,7%. Znacznie gorzej przedstawia się jednak szerokopasmowy dostęp do Internetu, warunkujący efektywne wykorzystanie jego możliwości. Z dostępu takiego korzystało tylko 58,7% przedsiębiorstw. Własną stronę internetową posiadało 56,6% przedsiębiorstw. Niespełna co czwarte polskie przedsiębiorstwo (23,6%) wykorzystywało w 2007 r. sieci komputerowe do dokonywania transakcji, tj. składania bądź otrzymywania zamówień.

W kontaktach z administracją publiczną z pełnej obsługi procedur administracyjnych przez Internet korzystało w 2007 r. 20,5% polskich przedsiębiorstw.

4.1.2.14. Realizacja celów NPR 2004-2006

Cel strategiczny Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006 zdefiniowano jako: „rozwijanie konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zdolnej do długofalowego, harmonijnego rozwoju, zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz poprawę spójności społecznej, ekonomicznej i przestrzennej z Unią Europejską na poziomie regionalnym i krajowym". Tak zdefiniowany cel strategiczny realizowany był w ramach pięciu celów cząstkowych NPR, do których należały:

- wspomaganie osiągnięcia i utrzymania w dłuższym okresie wysokiego wzrostu PKB,
- zwiększanie poziomu zatrudnienia i wykształcenia,
- włączenie Polski w europejskie sieci infrastruktury transportowej i informacyjnej,
- intensyfikacja procesu zwiększenia w strukturze gospodarki udziału sektorów wysokiej wartości dodanej, rozwój technologii społeczeństwa informacyjnego,
- wspomaganie udziału w procesach rozwojowych i modernizacyjnych wszystkich regionów i grup społecznych w Polsce.

Ocena wartości podstawowych wskaźników makroekonomicznych (tempo wzrostu, poziom oraz struktura tworzenia i podziału PKB , wskaźniki zatrudnienia i stopa bezrobocia, poziom i struktura zatrudnienia, poziom wydajności pracy, inflacja, relacja deficytu i długu sektora finansów publicznych oraz salda obrotów bieżących do PKB), uzyskanych w 2006 r i 2007 r. wskazuje, że:

- nie tylko osiągnięto, ale i przekroczono wartości docelowe zakładane w Narodowym Planie Rozwoju 2004-2006;
- tempo zmian po 2003 r. kształtowało się bardziej korzystnie niż w okresie 2000-2003 (wynikało to zarówno z oddziaływania funduszy unijnych, jak i z kształtowania się cyklu koniunkturalnego);
- rozwój gospodarczy po 2003 r. miał charakter zrównoważony – odbywał się w warunkach dalszej poprawy równowagi makroekonomicznej (zarówno w wymiarze wewnętrznym, jak i zewnętrznym) oraz stabilizacji finansowej;
- obserwowano dalszą konwergencję z wartościami średnimi dla UE, czemu towarzyszyło jednak pogłębianie się różnic wewnątrz kraju.

Natomiast niższe od planowanych były efekty rzeczowe z zakresu infrastruktury transportowej i komunikacyjnej określone w kilometrach autostrad i dróg ekspresowych oraz zmodernizowanych linii kolejowych.

Daleki od planowanej wartości docelowej był udział w PKB nakładów na B+R (0,57% w 2007 r. wobec zakładanego poziomu 1,5%).

Nie nastąpiło zahamowanie wzrostu zróżnicowania w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego między regionami – wyższe od zakładanych były wskaźniki zróżnicowania między- i wewnątrzregionalnego w zakresie PKB *per capita* i stopy bezrobocia.

Generalnie można stwierdzić, że cele NPR 2004-2006 określone we wskaźnikach ekonomiczno-społecznych zostały osiągnięte w obszarach uzależnionych od wysokiego wzrostu gospodarczego**,** jakiego Polska doświadczała w tym czasie, np. w zakresie uzyskania określonego poziomu wskaźnika konwergencji, wskaźnika zatrudnienia i stopy bezrobocia, a także korzystnych zmian w strukturze pracujących. Natomiast poniżej zakładanych w NPR kształtowały się wskaźniki ilustrujące konkurencyjność gospodarki (w tym nakłady na B+R, dostępność komunikacyjna i informacyjna).

Obok oceny kształtowania się poziomu wskaźników monitorujących, należy podkreślić znaczenie NPR 2004-2006 dla przyspieszenia wspieranego środkami unijnymi rozwoju kraju, integracji gospodarczej Polski z UE oraz poprawy poziomu życia ludności i zbliżania się do średnich unijnych w zakresie wskaźników ilustrujących jakość życia. Nastąpił ogromny postęp w zakresie wdrażania nowych metod i procedur w realizacji projektów korzystających ze wsparcia publicznego, jak również zmiana postaw społecznych na rzecz efektywnego działania i wykorzystania środków unijnych.

4.1.3. Sytuacja w sektorze budowlanym w 2004-2009 roku oraz jej wpływ na realizację projektów infrastrukturalnych

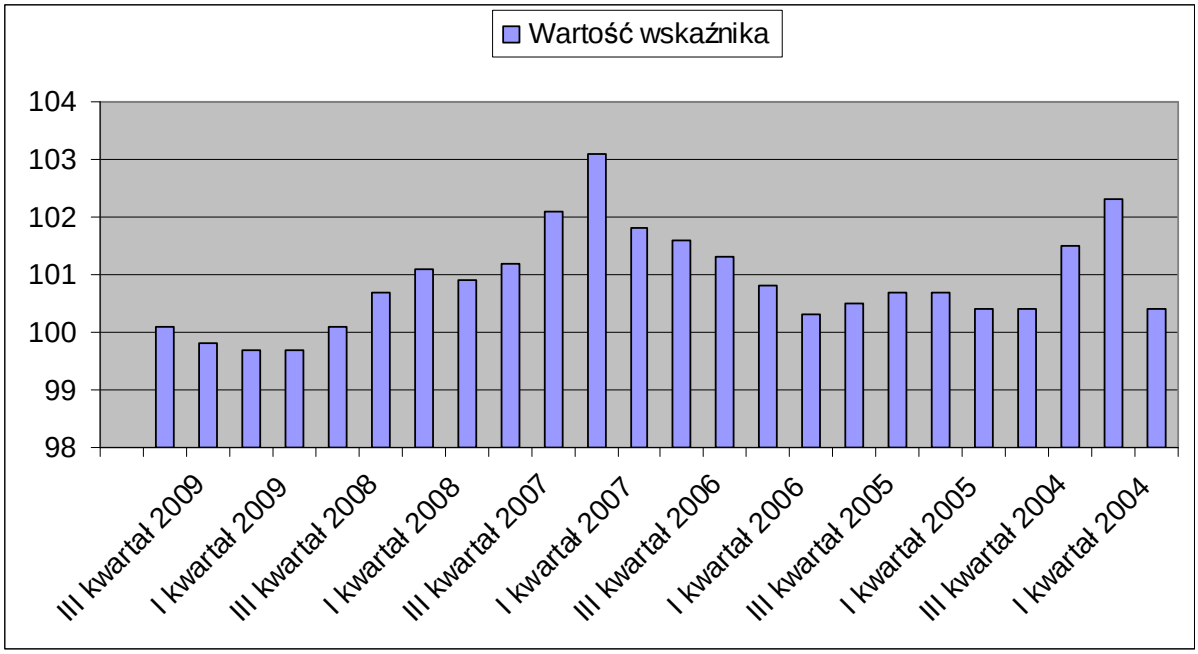
Lata po roku 2004 to dla polskiego sektora budowlanego okres bardzo pomyślny. Po długotrwałym okresie dekoniunktury (2000 – 2004 r.) pojawił się duży popyt na usługi budowlane. Przedsiębiorstwa budowlane zaczęły uzyskiwać zamówienia, dzięki którym mogły w wysokim stopniu wykorzystać swój potencjał produkcyjny, co z kolei wpłynęło na znaczną poprawę ich sytuacji finansowej.

Tabela 4 Dynamika produkcji budowlano-montażowej (poprzedni rok = 100).[6]

Rok	Produkcja ogółem	Wznoszenie budynków i budowli, inżynieria lądowa i wodna	Wykonywanie instalacji budowlanych
2004	93,00	104,40	95,50
2005	101,50	107,60	105,70
2006	113,70	114,70	114,80
2007	117,40	116,50	111,30
2008	110,00	110,80	110,10
2009	103,70	116,40	95,90

Z rozwojem produkcji budowlanej wzrastało istotnie zapotrzebowanie na materiały budowlane. Szybko okazało się, że krajowa produkcja tych materiałów, bez inwestycji, nie może być zwiększona do poziomu wynikającego z zapotrzebowania na rynku. Efektem niedoboru materiałów budowlanych był znaczący wzrost ich cen. Ten z kolei stanowił podstawową przyczynę podwyżki cen produkcji budowlanej, na którą złożył się dodatkowo wzrost płac w wykonawstwie budowlanym, niezbędny dla utrzymania potrzebnego do realizacji produkcji stanu kadrowego przedsiębiorstw. Wzrost cen produkcji budowlanej przełożył się na wzrost wartości kontraktów zawieranych na rynku budowlanym. Zjawisko nadspodziewanie wysokiej podwyżki kosztów związanych z realizacją przedsięwzięć budowlanych w segmencie zamówień publicznych było powodem poważnych zakłóceń.

Wykres 1 Wzrost produkcji budowlano-montażowej[7].



Poza zakłóceniami na rynku zamówień publicznych wynikającymi ze wzrostu cen produkcji budowlanej, zaobserwowano także spadek średniej liczby oferentów ubiegających się o jedno

[6] Dane z GUS.
[7] Tamże.

zamówienie oraz zmniejszanie się różnic pomiędzy maksymalną a minimalną ceną ofertową. Obowiązujące regulacje prawne dotyczące udzielania zamówień publicznych w znacznym stopniu przyczyniały się do opóźniania terminów rozpoczęcia kontraktów budowlanych wynikającego z długotrwałych procedur odwoławczych i protestów. Procedury te były też powszechnie krytykowane przez wykonawców zamówień publicznych na roboty budowlane[8].

Budownictwo pozostawało jednak jedną z najdynamiczniej rozwijających się gałęzi gospodarki. Kryzys gospodarczy w roku 2008 w najmniejszym stopniu dotknął właśnie branżę budowlaną. Utrzymała ona wyższe tempo wzrostu niż w inne dziedziny gospodarki. Po niezwykle korzystnym pierwszym półroczu nastąpiło osłabienie koniunktury i zahamowanie wzrostu produkcji budowlanej, który i tak wyniósł na koniec 12,9% w stosunku do roku poprzedniego. Efektem kryzysu było jednak znaczne obniżenie cen materiałów i usług utrzymujące się do końca 2009 roku.

Tabela 5. Wartość produkcji budowlano montażowej w wybranych latach

Grupy	2000	2005	2007	2008	
	w proc.				w mln zł
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	132 610
Przygotowanie terenu pod budowę	0,8	1,6	2,5	2,8	3707
Wznoszenie budynków i budowli: inżynieria lądowa i wodna	71,0	69,9	68,9	69,9	92711
Wykonywanie instalacji budowlanych	21,4	20,5	20,0	18,9	25085
Wykonywanie robót budowlanych wykończeniowych	6,7	7,9	8,4	8,2	10812
Wynajem sprzętu budowlanego i burzącego z obsługa operatorską	0,1	0,1	0,2	0,2	295

W stosunku do stanu sprzed połowy 2008 r. pogorszyła się sytuacji finansowa przedsiębiorstw, około 25% z nich w 2008 r. nie przyniosło zysku[9]. Lepiej radziły sobie przedsiębiorstwa duże mające większą stabilność finansową i zdolność kredytową. W 2009 r. nastroje firm budowlanych pogorszyły się w stosunku do roku poprzedniego – jeszcze w 2008 roku 97% respondentów przewidywało, że udział ich firmy w rynku zwiększy się. Obecnie odsetek ten spadł do 52%. Znacznie więcej firm (78%) przewiduje polepszenia swojej pozycji na tle konkurencji w latach 2010/2011[10].

Konsekwencją kryzysu ekonomicznego na światowych rynkach było zaostrzenie kryteriów przyznawania kredytów. W takiej sytuacji przedsiębiorcy chętnie zwracali się w stronę inwestycji obarczonych niskim ryzykiem, takich jak projekty współfinansowane z funduszy unijnych.

W roku 2009 sprzedaż materiałów i narzędzi budowlanych oraz wykończeniowych wzrosła tylko nieco powyżej 2 proc. i wyniosła 19,7 mld zł[11]. Jednocześnie widocznie spadły ceny materiałów. Na przestrzeni 2 lat najbardziej potaniał styropian, spadły znacząco również ceny niektórych materiałów zbrojeniowych, dachówki, cegły, bloczków silikatowych oraz betonu. Niewielkim zmianom uległy ceny robót budowlano – montażowych.

[8] Za ECORYS Polska, *Analiza problemów związanych z realizacją projektów infrastrukturalnych realizowanych w ramach ZPORR i Funduszu Spójności wynikających ze zmieniającej się sytuacji na rynku budowlanym,* 2008, badanie na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.
[9] Za: Z. Bolkowska, *Tendencja zmian w budownictwie w 2008 roku*, 2009.
[10] Dane za: *CEEC Research*, Budownictwo w Polsce – badanie 2009.
[11] Dane za Euromonitor International za 2009 r.

Tabela 6 Zmiana cen wybranych robót budowlano montażowych w 2009 r.[12]

ROBOTY BUDOWLANO - MONTAŻOWE	WSKAŹNIK CEN (2008 = 100)
roboty ziemne zmechanizowane	99,7
ręczne roboty ziemne	100,4
odwodnienie wykopów	100,9
konstrukcje betonowe i żelbetonowe monolityczne	98,8
konstrukcje murowe	98,4

W podsumowaniu trzeba wskazać, iż pomimo mniejszego niż w 2009 roku wzrostu produkcji budowlano-montażowej (w 2008 r. wyniósł on 12,9%), zatrudnienie w budownictwie rosło, natomiast malało tempo wzrostu płac – w stosunku do roku ubiegłego zatrudnienie wzrosło o 5,6 proc., płace o 3,3 proc., a rentowność netto wyniosła 5,3 proc., czyli powyżej średniej w gospodarce[13].

Kryzys ekonomiczny nie miał wpływu na formę własności oraz formę prawną jednostek gospodarczych w sektorze budowlanym. Zdecydowana większość (99,8%) wszystkich podmiotów budowlanych w Polsce to podmioty prywatne. Udział sektora prywatnego w ogólnej wartości produkcji budowlano-montażowej wynosi obecnie ponad 98%[14].

Dominującą formą prawną podmiotów w polskim sektorze budowlanym jest forma spółki handlowej. Wśród spółek handlowych przeważają liczebnie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Drugą, co do liczebności grupą wyodrębnioną według kryterium formy prawnej są spółki cywilne.

Wyraźnie widać, iż kryzys tylko nieznacznie spowolnił rozwój branży budowlanej. Realizacja programów infrastrukturalnych finansowanych z funduszy UE pozostała niezagrożona i ciesząca się zainteresowaniem podmiotów, liczących na pewność i bezpieczeństwo związane z tego typu inwestycjami. Rosnącym problem (szczególnie pod koniec okresu sprawozdawczego) było zaostrzenie kryteriów przyznawania kredytów.

4.2. Powiązanie realizacji Programu operacyjnego z politykami wspólnotowymi i krajowymi.

Program SPOT obejmuje działania wpisujące się zarówno we wspólną politykę transportową i przestrzenną UE, jak i politykę transportową Polski.

Od chwili przystąpienia Polski do UE, projekty realizowane w obszarze transportu są kompatybilne z zapisami znajdującymi się w *Białej Księdze* Komisji Europejskiej *Europejska polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje* dotyczącymi:

- tworzenia sieci TEN-T;
- przesunięcia przewozów ładunków z transportu drogowego na kolej i transport morski;
- zwiększonego wykorzystania kapitału prywatnego w realizacji programów rozwoju transportu;
- rozwijania transportu miejskiego, w celu zmniejszenia w przejazdach wykorzystania samochodów osobowych.

SPOT jest spójny ze wspólną polityką transportową UE, która kładzie nacisk na cztery kierunki działań:

- zrównoważenie gałęziowe rozwoju transportu i rozdzielenie wzrostu popytu globalnego na transport od wzrostu makroekonomicznego (przy wzroście PKB w UE do 2010 r. o 43%, zakłada się ograniczenie wzrostu przewozów towarowych do 38 % i pasażerskich do 21 %), poprzez promowanie transportu kolejowego i wodnego,
- wyeliminowanie *wąskich gardeł* we wspólnotowej infrastrukturze transportowej i wprowadzenie *montażu finansowego* realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez

[12] Dane za GUS.
[13] Nowy przemysł, 2010-01-08, dane za 11 miesięcy.
[14] ECORYS Polska, dz. cyt. s. 27.

stworzenie nowych źródeł finansowania (reasekuracja i wzajemne finansowanie prywatnych inwestorów, większe zaangażowanie budżetu Wspólnoty, doprecyzowanie zasad partnerstwa publiczno-prywatnego),

- zwrócenie większej uwagi na użytkowników transportu (uświadamianie o kosztach zewnętrznych, rozwój pasażerskich systemów multimodalnych, ustalenie karty praw i obowiązków użytkownika transportu, oferta atrakcyjniejszych form transportu miejskiego),
- sprostanie w transporcie europejskim wyzwaniom globalnym (wspólne stanowisko UE na forum międzynarodowych organizacji transportowych), wypracowanie globalnych zasad dostępu do rynków lotniczych, jednolite zasady polityki państw w żegludze morskiej i rozwój globalnych *sieci inteligentnych* - w UE programu *Galileo*.

Polityka transportowa w Polsce powiązana jest z jednej strony z polityką gospodarczą (ze względu na środki finansowe), a z drugiej z polityką przestrzenną (ze względu na zagospodarowanie). Projekty realizowane w ramach SPOT wpływają na poprawę jakości sektora drogowego, w tym bezpieczeństwa ruchu drogowego, usprawniają transport kolejowy, morski i śródlądowy oraz wykorzystanie transportu zbiorowego przez użytkowników.

Biała Księga Komisji Europejskiej *Europejska polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje*[15] nie zawiera zaleceń inwestycyjnych dla krajów kandydujących, ale z chwilą uzyskania przez Polskę członkostwa w UE, zalecenia te są uwzględniane w realizowanych w ramach SPOT projektach transportowych. Dotyczą one:

- tworzenia TEN-T;
- uwzględnienia przesuwania przewozów ładunków z transportu drogowego na kolej i transport morski;
- zwiększonego wykorzystania kapitału prywatnego w realizacji programów rozwoju transportu;
- rozwijania transportu miejskiego, w celu zmniejszenia w przejazdach wykorzystania samochodów osobowych.

Ponadto ramy SPOT zostały wyznaczone także dokumentami programowymi polskiej polityki transportowej.[16] We wszystkich tych dokumentach jako priorytetowe obszary inwestowania w transporcie wymienia się sieć kolejową, budowę autostrad i dróg ekspresowych, drogi krajowe w ramach schematu kierunkowego TEN-T, infrastrukturę portów morskich i lotniczych, rozwój systemów służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwój systemów transportu kombinowanego (w dalszej perspektywie multimodalnego).

SPOT realizowany jest zgodnie ze *Strategią Rozwoju Infrastruktury Transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze*, która ma na celu zahamowanie niekorzystnych zmian w strukturze gałęziowej polskiego transportu, a w szczególności zmniejszającej się roli transportu morskiego i kolejowego na rzecz transportu samochodowego poprzez m.in.:

- rozwój połączeń lądowych i lotniczych stolicy i głównych ośrodków gospodarczych Polski z krajami UE i krajami sąsiedzkimi dla zwiększenia wymiany handlowej oraz przyciągnięcia inwestorów zagranicznych;
- rozwój połączeń lądowych i lotniczych głównych aglomeracji miejskich, węzłów kolejowych i regionów kraju, w celu lepszego wykorzystania ich potencjału gospodarczego oraz zwiększenia konkurencji pomiędzy regionami;
- rekonstrukcję zasadniczej sieci dróg w Polsce w celu dostosowania do standardu nacisku 11,5 tony/oś;
- poprawę bezpieczeństwa w transporcie;

[15] White Paper: European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370, wrzesień 2001

[16] Polityka transportowa. Program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie. Urząd Rady Ministrów. Warszawa, czerwiec 1995 r. Narodowa strategia rozwoju transportu na lata 2000-2006. MTiGM, Warszawa, styczeń 2000 r. Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego kraju. MTiGM, Warszawa, październik 2001 r. Infrastruktura – klucz do rozwoju. Aneks nr 3 Strategii Gospodarczej Rządu RP z dnia 29 stycznia 2002 r.

- rozwój infrastruktury portów morskich;
- rozwój infrastruktury transportu intermodalnego.

Ministerstwo Infrastruktury, pełniące rolę Instytucji Pośredniczącej dla Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, odpowiedzialne jest bezpośrednio za kreowanie krajowej polityki w zakresie transportu oraz za stwarzanie warunków prawnych i instytucjonalnych umożliwiających prawidłowy rozwój tego obszaru.

W 2007 r. nie doszło do zasadniczych zmian w obszarze polityki transportowej, natomiast przyjęto szereg dokumentów programowych mających wpływ na wdrażanie SPOT. W 2007 roku Rada Ministrów przyjęła wieloletni Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, który obejmuje zarówno inwestycje realizowane przy współfinansowaniu ze środków wspólnotowych jak również realizowane jedynie ze środków krajowych. W powyższym dokumencie jako najważniejsze przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji w nadchodzących latach wyszczególniono budowę autostrad A-1, A-2 i A-4, a także budowę dróg ekspresowych S-19 i S-3 oraz inwestycje związane z rozwojem połączeń drogowych między miastami euro 2012 i połączeń transgranicznych. Realizowane projekty przyczynią się m.in. do wzmocnienia nośności dróg krajowych do 115kN/oś, poprawy stanu utrzymania dróg, poprawy warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w obszarach metropolitarnych. W Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 zawarto również projekty realizowane w ramach SPOT.

W kwietniu 2007 r. przyjęto Strategię dla transportu kolejowego do roku 2013, która zgodnie z polityką UE pozwoli na przejęcie przez samorządy regionalne funkcji organizatora przewozów. Pozwoli to na dostosowanie potencjału przewozowego do potrzeb lokalnych. Dokument ten wraz z towarzyszącymi mu ustawami stwarza warunki dla systematycznego wzrostu jakości świadczonych usług i obsługi klientów w transporcie kolejowym przyczyniając się do zwiększenia zainteresowania transportem kolejowym. W 2007 roku Rada Ministrów przyjęła również liczne projekty ustaw dotyczących sektora kolejowego, których zadaniem jest usprawnienie i przyspieszenie procedury budowy i modernizacji linii kolejowych. Celem powyższej strategii jest jednoczesna poprawa zdolności do absorpcji środków UE przeznaczonych na budowę i modernizację linii kolejowych. Pisząc o sytuacji w transporcie kolejowym w ostatnich latach, należy wspomnieć o Funduszu Kolejowym funkcjonującym od 9 lutego 2006 r., utworzonym w Banku Gospodarstwa Krajowego na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym. Środki Funduszu służą m.in. realizacji budowy oraz przebudowy linii kolejowych, finansowaniu remontów i utrzymania linii kolejowych oraz likwidacji zbędnych linii (w Programie rzeczowo-finansowym Rady Ministrów na lata 2007-2008 nie przewidziano realizacji tego zadania). Zadania Funduszu wpisują się we wspólnotową oraz krajową politykę transportową promującą zrównoważony rozwój różnych form transportu poprzez poprawienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii, a tym samym podwyższenie prędkości przejazdów i poprawę komfortu jazdy, co przyczyni się do zwiększenia popytu na transport kolejowy.

Kolejnym dokumentem przyjętym przez Radę Ministrów w 2007 r. był projekt Ustawy o osobach kierujących pojazdami, której głównym założeniem jest poprawa bezpieczeństwa na drogach przez poprawę systemu szkolenia oraz egzaminowania kandydatów na kierowców. Cele ustawy są komplementarne do działań prowadzonych w ramach SPOT, a jej przyjęcie przyczyni się do poprawy wskaźników zapisanych w Programie.

W 2008 r. nie doszło do zasadniczych zmian w obszarze polityki transportowej, które mogłyby wpływać na realizację Programu. Wynika to głównie z faktu, że większość projektów w Programie w okresie sprawozdawczym znajdowała się już w bardzo zaawansowanej lub końcowej fazie realizacji. Jednocześnie należy podkreślić, że w 2008 r. Rada Ministrów przyjęła szereg dokumentów regulujących sektor infrastruktury transportowej, jednak zmienione zapisy dotyczą głównie perspektywy 2007-2013 i projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowiska oraz Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Wśród przedmiotowych dokumentów wymienić można m.in.:

- 12 lutego 2008 r. Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2008;
- 19 lutego 2008 r. przyjęto projekt ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich. Przepisy ustawy regulują zagadnienia ochrony żeglugi morskiej i portów morskich, w tym ochrony życia i zdrowia osób znajdujących się na terenie portów, obiektów portowych lub na statkach morskich w sytuacji ewentualnego zagrożenia wynikającego z ataków

terrorystycznych. Przepisy projektowanej ustawy dostosowują prawo polskie do rozwiązań unijnych, są też zgodne z zasadami Międzynarodowej Organizacji Morskiej;

- 25 lipca 2008 r. ustawa o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw;
- 28 października 2008 r. Rada Ministrów uchwaliła Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011. Dokument ma być instrumentem pomocy Rządu samorządom terytorialnym w rozwiązywaniu problemów związanych z przebudową, budową lub remontami sieci dróg lokalnych, będących ważnym elementem poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz czynnikiem podnoszenia atrakcyjności gospodarczej terenów i zwiększania komfortu życia mieszkańców poprzez wsparcie tworzenia powiązań sieci dróg powiatowych i gminnych z siecią dróg wojewódzkich i krajowych, prowadzące do zwiększenia dostępności lokalnych ośrodków gospodarczych. Program zakłada, że w efekcie jego realizacji w latach 2009-2011 możliwa będzie budowa lub przebudowa około 6 tysięcy kilometrów dróg gminnych i powiatowych;
- 19 grudnia 2008 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej - Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. Master Plan jest strategicznym dokumentem planistycznym, pozwalającym podejmować zadania inwestycyjne oraz tworzyć harmonogram ich realizacji, szczególnie w zakresie: projektowania i przygotowywania inwestycji, budowy i modernizacji infrastruktury, świadczenia usług przewozowych oraz zarządzania i utrzymania infrastruktury kolejowej. Celem niniejszej strategii jest zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu oraz ograniczenie szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport. Najważniejszą korzyścią społeczno-ekonomiczną wynikającą z realizacji Master Planu ma być oszczędność czasu dla użytkowników transportu kolejowego, szczególnie w przewozach pasażerskich;
- 19 grudnia 2008 r. uchwalono również Program budowy i uruchomienia kolei dużych prędkości w Polsce. Celem nadrzędnym Programu jest stworzenie w Polsce systemu przewozów kolejami dużych prędkości (KDP), połączonego z siecią kolejową Unii Europejskiej. Ponadto realizacja KDP przyczyni się do stworzenia spójnego i efektywnego systemu transportu kolejowego;
- Opracowano również Prognozę oddziaływania na środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, która pozwoli zdiagnozować miejsca potencjalnych konfliktów zarówno przyrodniczych, jak i społecznych, które mogą mieć wpływ na termin realizacji inwestycji.

Wszystkie przyjęte dokumenty są spójne z założeniami wspólnotowej polityki transportowej.

4.3. Komplementarność Programu z innymi Programami Operacyjnymi

Priorytety i cele SPOT nawiązują bezpośrednio do priorytetów polityki transportowej UE określonych w „Białej Księdze" Komisji Europejskiej z września 2001 r. Są one także komplementarne w stosunku do priorytetów sformułowanych w Strategii wykorzystania Funduszu Spójności (w części transportowej) oraz do działań z zakresu rozbudowy i modernizacji regionalnych systemów transportowych, które były podejmowane w ramach ZPORR.

Podział różnego typu zadań inwestycyjnych przewidzianych w ramach PWW do współfinansowania z zasobów instrumentów strukturalnych UE pomiędzy poszczególnymi dokumentami operacyjnymi został przedstawiony w tabeli poniżej.

Tabela 7 Przedsięwzięcia w infrastrukturze transportowej współfinansowane z instrumentów strukturalnych UE realizowane poprzez dokumenty operacyjne PWW

Lp.	Przedsięwzięcia w infrastrukturze transportowej	Program	Fundusz UE
1.	Modernizacja linii kolejowych (TEN-T)	FS	FS
2.	Modernizacja linii kolejowych dla obsługi aglomeracji miejskich	SPOT	EFFR
3.	Budowa autostrad	FS+SPOT	FS+EFRR
4.	Budowa dróg ekspresowych	FS	FS
5.	Przebudowa dróg krajowych (TEN-T)	FS+SPOT	FS+EFRR
6.	Przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych	ZPORR	EFRR
7.	Modernizacja ulic	ZPORR	EFRR
8.	Poprawa dostępu do portów morskich (od strony morza)	SPOT	EFRR
9.	Poprawa dostępu do portów morskich (od strony lądu) i do lotnisk	ZPORR i SPOT	EFRR

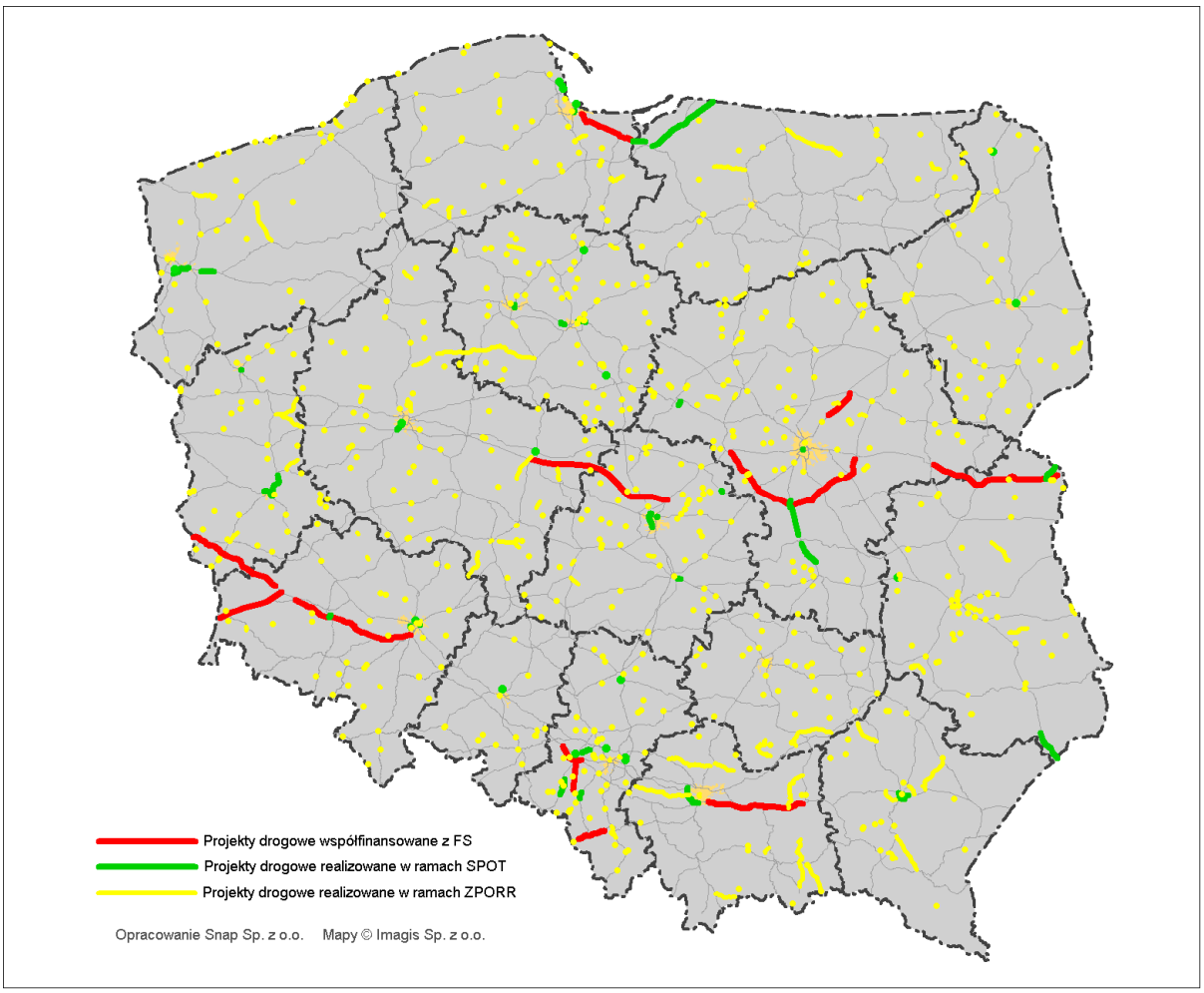
Komplementarność projektów realizowanych w ramach SPOT, ZPORR i Funduszu Spójności była analizowana między innymi w trakcie dwóch badań ewaluacyjnych zleconych przez IZ ZPORR w 2007 i 2008 r.

1. Ewaluacja projektów transportowych realizowanych w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006 w województwie pomorskim – badanie przeprowadzone przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk, w listopadzie 2007r.
2. Komplementarność projektów z zakresu infrastruktury transportu drogowego realizowanych w ramach ZPORR oraz komplementarność projektów z zakresu infrastruktury transportu drogowego realizowanych w ramach ZPORR z innymi inicjatywami w tym zakresie - badanie przeprowadzone przez Kantor Doradcy w Zarządzaniu Sp. z o.o. w maju 2008 r.

Oba badania koncentrowały się na m.in. na takich zagadnieniach jak:

- poprawa powiązań infrastrukturalnych pomiędzy ośrodkami regionalnymi i pozostałymi obszarami województw dla zwiększenia możliwości równomiernego rozwoju gospodarczego, dostępu do zatrudnienia, nauki, kultury i wypoczynku;
- uzupełnienie powiązań regionalnego, krajowego i międzynarodowego układu transportowego, a tym samym zwiększenie zasięgu oddziaływania programów rozbudowy i modernizacji sieci infrastrukturalnych;
- poprawa dostępu mieszkańców do infrastruktury technicznej i społecznej decydującej o możliwościach rozwojowych regionów;
- poprawa funkcjonowania transportu publicznego w miastach i aglomeracjach.

Mapa 1 Lokalizacja projektów drogowych realizowanych w ramach Funduszu Spójności, SPOT i ZPOOR w Polsce (wg danych wykorzystanych przy przeprowadzaniu badania w listopadzie 2007 r. przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej).



Komplementarność projektów i Programów (ZPORR, SPOT i Funduszu Spójności) z zakresu infrastruktury można rozpatrywać pod kątem następujących kryteriów:

- rodzaj projektu: budowa, przebudowa, modernizacja, poprawa systemu komunikacyjnego (obejmująca również inwestycje w zakresie np.: integracji sieci komunikacyjnej, usprawnienia układu komunikacyjnego, integracji dróg powiatowych z siecią dróg krajowych i wojewódzkich, poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu, poprawy systemu infrastruktury drogowej itp.);
- typ projektu: droga gminna, droga powiatowa, droga wojewódzka, droga krajowa (ekspresowa), autostrady;
- wielkość projektu, np. małe projekty do 5 mln zł, średnie od 5 do 50 mln zł, duże powyżej 50 mln zł;
- typ beneficjenta: samorządy wojewódzkie, samorządy powiatowe, samorządy gminne, państwowe jednostki budżetowe, inne podmioty z sektora publicznego i prywatnego;
- rozmieszczenie przestrzenne projektów: o obszary wiejskie, o obszary miejskie, inne (obszary realizacji inwestycji wykraczającej poza granice administracyjne poszczególnej gminy miejskiej lub gminy wiejskiej).

Wyniki obu ww. badań zostały opublikowane na stronach www.ewaluacja.gov.pl.

Ponadto KJO w 2010 r. rozpoczęła realizację kompleksowego badania ewaluacyjnego pt. *Komplementarności i synergia interwencji realizowanych w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w perspektywie finansowej 2004-*

2006. Szerzej na ten temat informacja została przedstawione w pkt. 5.3 sprawozdania *Informacja odnośnie oddziaływania Programu.*
Badanie to pozwoli dokonać oceny ex-post rezultatów osiągniętych w wyniku realizacji projektów i programów perspektywy finansowej 2004-2006.

4.4. Akty prawne UE dotyczące funduszy unijnych w ramach perspektywy finansowej 2000-2006

- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. wprowadzające ogólne przepisy dotyczące Funduszy strukturalnych;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1783/1999 z 12 lipca 1999 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1784/1999 z 12 lipca 1999 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Społecznego;
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1257/1999 z dnia 17 maja 1999 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich ze środków Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej (EFOGR) oraz zmieniające i uchylające niektóre rozporządzenia;
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1263/99 z dnia 21 czerwca 1999 w sprawie Finansowego Instrumentu Sterowania Rybołówstwem;
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 448/2004 z dnia 10 marca 2004 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1685/2000 ustanawiające szczegółowe zasady wprowadzenia rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 w sprawie kwalifikowania wydatków związanych z projektami współfinansowanymi z Funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1145/2003;
- Rozporządzenie Komisji (WE) NR 438/2001 z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych;
- Decyzja Komisji nr 3424/2006 w sprawie wytycznych dotyczących zamknięcia pomocy(2000-2006) finansowanej z Funduszy strukturalnych.

4.5. Polskie akty prawne

- ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206, z późn. zm.);
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 czerwca 2004 r. w sprawie przyjęcia Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006 (Dz. U. Nr 149, poz. 1567, z późn. zm.);
- rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 22 września 2004 r. w sprawie trybu, terminów i zakresu sprawozdawczości dotyczącej realizacji Narodowego Planu Rozwoju, trybu kontroli realizacji Narodowego Planu Rozwoju oraz trybu rozliczeń (Dz. U. Nr 216, poz. 2206, z późn. zm.) zastąpione rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 26 lutego 2007 r. w sprawie trybu, terminów i zakresu sprawozdawczości dotyczącej realizacji Narodowego Planu Rozwoju oraz trybu i zakresu rozliczeń (Dz. U. Nr 44, poz. 283, z późn. zm.) oraz rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 27 kwietnia 2007 r. w sprawie trybu kontroli realizacji projektów i programów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności (Dz. U. Nr 90, poz. 602);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 177, poz. 1828, z późn. zm.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 235, poz. 2350, z późn. zm.);

- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 4 września 2006 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym (Dz. U. Nr 162, poz. 1150);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 270, poz. 2683, z późn. zm.) uchylone rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego uchylającym rozporządzenie w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 17, poz. 103);
- komunikat Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie wzoru wniosku o dofinansowanie realizacji projektu oraz wzoru umowy o dofinansowanie projektu w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (M.P. Nr 7, poz. 89);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określenia wzorów sprawozdań z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 284, poz. 2844) uchylone rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego uchylającego rozporządzenie w sprawie określenia wzorów sprawozdań z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006 (Dz. U. Nr 17, poz. 104);
- komunikat Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie wzorów sprawozdań dla beneficjentów w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (M.P. Nr 7, poz. 90) oraz komunikat Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie zmienionych wzorów sprawozdań dla beneficjentów w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (M.P. Nr 31, poz. 370);
- ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r., Nr 233, poz. 1655, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2005 r., Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.).

4.6. Zagadnienia związane z krajowym współfinansowaniem

Od początku realizacji Programu podstawową zasadą przyznawania pomocy w ramach funduszy strukturalnych jest zasada współfinansowania projektów realizowanych w ramach SPOT przez beneficjentów. Strona polska zobowiązana jest do zapewnienia współfinansowania krajowego na poziomie co najmniej 25% wartości realizowanej inwestycji. Środki na współfinansowanie projektów realizowanych przez beneficjentów SPOT zaliczających się głównie do jednostek budżetowych sektora finansów publicznych pochodziła ze źródeł publicznych, takich jak: budżet państwa, budżety jednostek samorządu terytorialnego oraz Krajowy Fundusz Drogowy.

Projekty realizowane były przy wsparciu środków z rezerwy celowej budżetu państwa. Podstawą prawną takiego wsparcia do współfinansowania projektów SPOT były następujące dokumenty:

- Ustawa o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. 2004, Nr 256, poz. 2571 z późniejszymi zmianami) z dnia 27 października 1994 r.;
- Program pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych zaakceptowany przez KE w dniu 25 stycznia 2006 r. (N 160/2005);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z 4 września 2006 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym (Dz.U. nr 162, poz. 1150);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 2007r., w sprawie decyzji dotyczących zapewnienia finansowania z budżetu państwa projektów finansowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu UE oraz nie podlegających zwrotowi środków z pomocy udzielonej przez Państwa Członkowskie EFTA;
- Uchwała w sprawie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjęta przez Radę Ministrów 25 września 2007r.

– Rozporządzenie RM w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, z 12 lutego 2008r.

– Procedura przyznawania/zapewniania finansowania przedsięwzięcia ze środków rezerwy celowej budżetu państwa w poszczególnych latach (część 83, poz. 8) na dany rok dla programów i projektów realizowanych z funduszy strukturalnych przyjęta przez Ministra Rozwoju Regionalnego.

Tabela 8 Projekty realizowane przy wsparciu środków z rezerwy celowej budżetu państwa (w zł).

SEKTOROWY PROGRAM OPERACYJNY TRANSPORT					
ROK	**Beneficjent**	**Nr projektu**	**Nazwa projektu**	**Kwoty uruchomione decyzją Ministra Finansów**	**Środki wykorzystane przez beneficjenta**
2006	GDDKiA	SPOT/2.1.3/150/05	Przebudowa DK Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku obwodnicy Grójca	950 000,00	757 300,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.3/152/05	Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk	9 345 100,00	9 345 100,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.3/152/05	Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk	6 405 000,00	6 405 000,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/161/05	Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap I: odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 1: przygotowanie dokumentacji projektowej	1 459 500,00	1 459 500,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/161/05	Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap I: odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 1: przygotowanie dokumentacji projektowej	973 000,00	973 000,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/162/05	Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap II: odcinek Warszawa Okęcie – Radom – Kielce. Faza 1: przygotowanie dokumentacji	112 500,00	112 500,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/82/04	Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Łódź Fabryczna.Etap I: odcinek Skierniewice- Łódź Widzew	39 580 775,00	39 580 774,74
2006	**Łącznie**			**58 825 875,00**	**58 633 174,74**
2007	GDDKiA	SPOT/2.3/155/05	Przebudowa szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań na sieci dróg krajowych	5 599 851,00	5 599 851,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.3/12/04	Przebudowa drogi krajowej nr 7 na odcinku Jazowa – Elbląg od km 68 + 244,15 do km 82+315	103 139 700,00	103 139 700,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.2/13/04	Przebudowa drogi krajowej nr S-22 Elbląg-Grzechotki	98 613 500,00	98 613 500,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.3/73/04	Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71 km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb	59 999 500,00	59 999 500,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.3/74/04	Budowa obwodnicy m. Hrebenne w ciągu DK nr 17 wraz z remontem DK nr 17 na odc. Tomaszów Lubelski – Hrebenne	51 000 000,00	51 000 000,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.3/77/04	Budowa obwodnicy m. Kobylanka, Morzyczyn, Zieleniewo w ciągu drogi krajowej nr 10 Szczecin – Bydgoszcz	36 393 500,00	36 393 500,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.1/72/04	Przebudowa autostrady A6. Odcinek Węzeł Klucz – Węzeł Kijewo	57 603 000,00	57 603 000,00

SEKTOROWY PROGRAM OPERACYJNY TRANSPORT					
ROK	**Beneficjent**	**Nr projektu**	**Nazwa projektu**	**Kwoty uruchomione decyzją Ministra Finansów**	**Środki wykorzystane przez beneficjenta**
	GDDKiA	SPOT/2.1.3/152/05	Przebudowa DK nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk	102 838 500,00	102 838 500,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.3/150/05	Przebudowa DK nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku obwodnicy Grójca	38 728 200,00	38 728 200,00
	CZH Sławków	SPOT/1.3.1/141/05	Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie	5 338 082,00	5 338 082,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/82/04	Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice - Łódź Widzew	47 725 275,00	47 725 275,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/162/05	Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap II: odcinek Warszawa Okęcie - Radom - Kielce	337 500,00	334 260,00[17]
	Ministerstwo Transportu	SPOT/3.1/176/06	Wsparcie efektywnego zarządzania Sektorowy Program Operacyjny Transport,	2 461 894,00	881 466,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/82/04	Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice - Łódź Widzew	43 034 529,00	43 034 529,00
	SKM Trójmiasto	SPOT/1.1.2/102/04	Modernizacja taboru szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście	5 046 650,00	5 046 650,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/82/04	Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice - Łódź Widzew	42 253 279,00	42 253 279,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/160/05	Modernizacja linii kol. nr 8. Etap I: odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie i budowa łącznicy W-wa Służewiec-Lotnisko Okęcie. Faza 2: roboty budowlane na odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie	23 225 000,00	23 225 000,00
	Ministerstwo Transportu		Wsparcie systemu zarządzania SPOT poprzez zatrudnienie ekspertów i personelu pomocniczego dla MI	715 689,00	325 938,00
2007	**Łącznie**			**724 053 649,00**	**722 083 470,00**
2008	GDDKiA	SPOT/2.1.3/150/05	Budowa drogi S-7 obwodnica Grójca	63 567 000,00	62 253 984,00
	GDDKiA	SPOT/2.1.3/152/05	Budowa drogi S-7 Białobrzegi-Jedlińsk	122 929 900,00	114 754 422,00
	CZH Sławków	SPOT/1.3.1/141/05	Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie	7 961 221,00	7 961 221,00
	CZH Sławków	SPOT/1.3.1/180/07	Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie – zadanie 2	7 740 665,00	7 740 665,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/82/04	Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice - Łódź Widzew	31 361 950,00	31 361 950,00
	PKP PLK S.A.	SPOT/1.1.1/160/05	Modernizacja linii kol. nr 8. Etap I: odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie i budowa łącznicy W-wa Służewiec-Lotnisko Okęcie. Faza 2: roboty budowlane na odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie	95 337 934,00	95 089 126,32
	Urząd Morski w Gdyni	SPOT/1.2.1/110/04	Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego	47 497 000,00	47 497 000,00
	Urząd Morski w Gdyni	SPOT/1.2.1/20/04	Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego	3 115 647,00	2 713 667,00

[17] Wykorzystano 334 260,00 zł (zwrócono do budżetu 3 240,00 zł)

SEKTOROWY PROGRAM OPERACYJNY TRANSPORT					
ROK	**Beneficjent**	**Nr projektu**	**Nazwa projektu**	**Kwoty uruchomione decyzją Ministra Finansów**	**Środki wykorzystane przez beneficjenta**
	MI -Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	SPOT/2.3/118/04	Ogólnokrajowe studium pomiaru prędkości pojazdów i wykorzystania pasów bezpieczeństwa	75 316,00	75 316,00
	Ministerstwo Infrastruktury	SPOT/3.1/120/05	Wsparcie systemu zarządzania SPOT poprzez zatrudnienie ekspertów i personelu pomocniczego dla MI	318 298,00	269 564,00
	Ministerstwo Infrastruktury	SPOT/3.1/157/05	Szkolenia pracowników zaangażowanych we wdrażanie SPOT	714 168,00	475 389,00
2008	**Łącznie**			**380 619 099,00**	**370 192 304,32**
2009	Urząd Morski w Gdyni	SPOT/1.2.1/110/04	Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego	**23 222 587,00**	**23 221 868,00**
			Łącznie	**1 186 721 210,00**	**1 174 130 817,06**

Jednostki należące do sektora finansów publicznych realizujące projekty współfinansowane z funduszy strukturalnych mogą ubiegać się o środki na prefinansowanie (zgodnie z ustawą z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2005 r. nr 249, poz. 2104 z późn. zm.). Prefinansowanie to środki przeznaczone na pokrycie wydatków ponoszonych w trakcie realizacji projektu w części, która będzie podlegała refundacji (zwrotowi ze środków Unii Europejskiej). Środki udostępniane są w formie oprocentowanych pożyczek, z wyjątkiem środków udostępnianych w formie nieoprocentowanych pożyczek dla państwowych jednostek budżetowych. Wysokość pożyczki na prefinansowanie nie może być wyższa od kwoty udziału środków UE w całkowitych kosztach realizacji projektu.

Prefinansowanie miało umożliwić beneficjentom SPOT rozpoczęcie realizacji projektów poprzez dodatkowe i pomocnicze źródło dofinansowania. Beneficjent ubiegający się o przyznanie dofinansowania musiał jednakże mieć zagwarantowane środki własne. Pożyczka przyznana z budżetu państwa w dalszych rozliczeniach spłacana była ze środków z przyznanego dofinansowania EFRR.

Minister Infrastruktury zlecił Bankowi Gospodarstwa Krajowego na podstawie umowy z dn. 5 kwietnia 2005 r. zawieranie umów pożyczek na prefinansowanie z jednostkami samorządu terytorialnego. BGK w ramach SPOT zawarł łącznie 30 umów o pożyczki na prefinansowanie na kwotę 982 517 604,33 zł w ramach 26 projektów SPOT. Ostatecznie uruchomiono środki w wysokości 932 332 847,17 zł dla 25 projektów. Beneficjent projektu *Modernizacja drogi krajowej nr 73 w Tarnowie - budowa ronda* zrezygnował z pożyczki. Do końca grudnia 2009 r. wszyscy beneficjenci dokonali spłat pożyczek.

W 2009 r. nie została podpisana żadna nowa umowa o udzielenie pożyczki na prefinansowanie.

Tabela 9 Realizowane umowy/pożyczki na prefinansowanie w podziale na poszczególne projekty (wartości w zł).

Pożyczkobiorca	Nr Projektu	Nazwa projektu	Województwo	Data zawarcia umowy	Wartość umowy	Uruchomione środki pożyczki	Spłaty	Status umowy
Województwo Lubuskie	SPOT/1.1/106/04	*Zakup autobusów szynowych w celu wyrównywania podaży alternatywnych środków transportu w Lubuskiem*	lubuskie	09.11.2006	15 580 000,00	15 024 300,00	15 024 300,00	rozliczona
Województwo Wielkopolskie	SPOT/1.1/104/04	*Zakup 8 sztuk autobusów przeznaczonych do wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich*	wielkopolskie	06.11.2006	24 825 000,00	24 825 000,00	24 825 000,00	rozliczona
Województwo Warmińsko-Mazurskie	SPOT/1.1/101/04	*Zakup autobusu szynowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego*	warmińsko-mazurskie	09.11.2006	2 701 812,00	2 701 690,00	2 701 690,00	rozliczona
Województwo Podlaskie	SPOT/1.1/108/04	*Poprawa warunków funkcjonowania kolejowego transportu pasażerskiego w Woj. Podlaskim*	podlaskie	09.11.2006	6 001 500,00	6 001 499,99	6 001 499,99	rozliczona
Województwo Kujawsko-Pomorskie	SPOT/1.1/107/04	*Unowocześnienie taboru kolejowego przewozów regionalnych na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego*	kujawsko-pomorskie	07.03.2007	13 737 200,00	13 737 199,92	13 737 199,92	rozliczona
Województwo Dolnośląskie	SPOT/1.1/105/04	*Zakup 8 autobusów szynowych dla samorządu województwa dolnośląskiego*	dolnośląskie	05.03.2008	23 459 760,00	23 459 760,00	23 459 760,00	rozliczona
Gmina Miasta Gdyni	SPOT/1.2/6/04	*Budowa trasy Kwiatkowskiego w Gdyni - III etap*	pomorskie	21.09.2005	188 516 910,00	167 887 033,69	167 887 033,69	rozliczona
Gmina Miejska Żory	SPOT/2.2/60/04	*Przebudowa i wzmocnienie nawierzchni odcinka DK-81 w Żorach*	śląskie	22.01.2008	39 640 163,99	39 640 163,99	39 640 163,99	rozliczona
Miasto Rybnik	SPOT/2.2/65/04	*Usprawnienie ruchu tranzytowego poprzez przebudowę Drogi Krajowej nr 78 na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik*	śląskie	28.06.2005	44 058 980,94	41 814 164,25	41 814 164,25	rozliczona
Miasto Płock	SPOT/2.2/45/04	*Budowa dróg dojazdowych (krajowych) do II przeprawy mostowej w Płocku - Etap I Budowa odcinka I i II*	mazowieckie	28.06.2005	91 322 002,50	90 440 934,96	90 440 934,96	rozliczona
Miasto Konin	SPOT/2.2/22/04	*Przeprawa przez rzekę Wartę - nowy przebieg drogi krajowej nr 25*	wielkopolskie	30.01.2008	146 865 379,00	146 865 379,00	146 865 379,00	rozliczona
Miasto Rzeszów	SPOT/2.2/51/04	*Przebudowa ulic Rzeszowa w ciągu drogi krajowej nr 4 - dostosowanie do wymogów Unii Europejskiej*	podkarpackie	30.06.2005 31.07.2007[18]	47 626 106,58	47 626 106,54	47 626 106,54	rozliczona

[18] Beneficjent zawarł dwie umowy pożyczki. Pierwsza została zawarta w dniu 30 czerwca 2005 r. na kwotę 41 587 165,27 zł, druga umowa została zawarta w dniu 31 lipca 2007 r. na kwotę 6 038 941,31 zł

Pożyczkobiorca	Nr Projektu	Nazwa projektu	Województwo	Data zawarcia umowy	Wartość umowy	Uruchomione środki pożyczki	Spłaty	Status umowy
Miasto Tarnów	SPOT/2.2/31/04	*Modernizacja drogi krajowej nr 73 w Tarnowie - budowa ronda*	małopolskie	08.09.2005	1 536 885,00	0,00	0,00	rezygnacja
Miasto Skierniewice	SPOT/2.2/26/04	*Modernizacja drogi krajowej nr 70 - Al. Rataja na terenie miasta Skierniewice*	łódzkie	23.01.2006	11 144 148,76	10 688 062,69	10 688 062,69	rozliczona
Miasto Grudziądz	SPOT/2.2/58/04	*Budowa Trasy Średnicowej w Grudziądzu Etap I*	kujawsko-pomorskie	05.07.2005	63 301 369,00	63 301 368,99	63 301 368,99	rozliczona
Miasto Opole	SPOT/2.2/36/04	*Budowa obwodnicy północnej dla miasta Opola - w tym: odcinek od ul. Częstochowskiej do ul. Strzeleckiej*	opolskie	07.07.2005	42 827 119,00	40 626 156,61	40 626 156,61	rozliczona
Miasto Zielona Góra	SPOT/2.2/68,04	*Modernizacja drogi krajowej nr 32 - Trasa Północna w Zielonej Górze*	lubuskie	28.06.2005	3 862 500,00	2 926 367,79	2 926 367,79	rozliczona
Miasto Włocławek	SPOT/2.2/59/04	*Remont pd wiaduktu drogowego "Krzywa Góra" wraz z modernizacją dojazdu w ciągu dr krajowej nr 1 we Włocławku*	kujawsko-pomorskie	28.06.2005	1 118 474,98	1 046 212,11	1 046 212,11	rozliczona
Miasto Gorzów Wielkopolski	SPOT/2.2/41/04	*Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 3 w Gorzowie Wlkp. ulica Grobla - Most Staromiejski*	lubuskie	27.06.2005	20 991 873,00	20 979 956,36	20 979 956,36	rozliczona
Miasto Gliwice	SPOT/2.2/47/04	*Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 88*	śląskie	25.10.2005	38 815 316,00	38 621 777,73	38 621 777,73	rozliczona
Gmina Miasto Szczecin	SPOT/2.2/64/04	*Przebudowa ulicy Autostrada Poznańska, etap I i II - budowa nowych mostów poprzez rzeki Ofrę i Regalicę*	zachodniopomorskie	30.11.2005	44 263 946,00	44 263 946,00	44 263 946,00	rozliczona
Gmina Miasto Częstochowa	SPOT/2.2/61/04	*Usprawnienie przejazdu w południowym korytarzu tranzytowym w Częstochowie*	śląskie	17.11.2005	26 161 630,64	25 745 722,31	25 745 722,31	rozliczona
Gmina Miasta Gdańska	SPOT/2.2/138/05	*Przebudowa ulic Podwale Grodzkie - Wały Jagielońskie w Gdańsku, odcinek Wały Piastowskie - Hucisko*	pomorskie	19.01.2006	22 743 670,80	21 236 397,75	21 236 397,75	rozliczona
Gmina Miasta Gdańska	SPOT/2.2/2/04	*Przebudowa ulicy Marynarki Polskiej w Gdańsku, odcinek Reja - Wyzwolenia*	pomorskie	19.01.2006	31 791 410,00	28 588 893,09	28 588 893,09	rozliczona
Gmina Miasto Piotrków Trybunalski	SPOT/2.2/69/04	*Modernizacja ulicy Sulejowskiej od ronda im. E. Gierka do ul. Projektowanej w Piotrkowie Trybunalskim*	łódzkie	26.01.2006	10 373 030,85	10 089 253,72	10 089 253,72	rozliczona
Miasto Bydgoszcz	SPOT/2.2/135/05	*Wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 5 od Ronda Fordońskiego do granicy m. Bydgoszczy*	kujawsko-pomorskie	09.11.2006	19 251 415,29	4 195 499,68	4 195 499,68	rozliczona
					982 517 604,33	**932 332 847,17**	**932 332 847,17**	**25**

5. PRZEBIEG REALIZACJI PROGRAMU w 2009

Rok 2009 był ostatnim rokiem wdrażania Programu SPOT. Poniżej przedstawione zostały najważniejsze działania i wydarzenia jakie miały miejsce w ubiegłym roku. Szczegółowa informacja na temat działań zrealizowanych w SPOT w 2009 r. została przedstawiona w dalszej części sprawozdania.

W związku ze światowym kryzysem finansowym oraz spowolnieniem gospodarczym Polska wystąpiła do Komisji z wnioskiem o przedłużenie okresu kwalifikowalności wydatków dla Programów NPR 2004-2006, w tym dla SPO Transport. W opisywanym okresie Komisja Europejska wydała decyzję o wydłużeniu okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Programu (decyzja Komisji z dnia 18 lutego 2009 r. K(2009) 1148). Pozytywne rozpatrzenie wniosku i przedłużenie ww. okresu do dnia 30 czerwca 2009 r. pozwoliło na wydłużenie terminu zakończenia rzeczowej i finansowej realizacji dla 9 projektów (SPOT/1.3/180/07, SPOT/1.3/141/05, SPOT/2.2/55/04, SPOT/1.1/162/05, SPOT/2.2/184/08, SPOT/2.3/196/08, SPOT/3.1/120/05, SPOT/3.1/183/07, SPOT/1.3/170/05) w I półroczu 2009 r. Wydłużenie terminów rozliczenia projektów wpłynęło jednocześnie na przesunięcie zamknięcia całego Programu. W 2009 r. trwały intensywne prace związane z kontrolą projektów oraz z nakładaniem korekt finansowych na projekty, w których wykryto naruszenia, w szczególności przy udzielaniu zamówień publicznych współfinansowanych ze środków funduszy UE. Korekty wynikały nie tylko z naruszeń przepisów krajowych ale również z naruszeń przepisów traktatowych i dyrektyw. Zakończono, rozpoczętą w pierwszym półroczu, certyfikację wydatków obejmujących wydatki pochodzące z nadkontraktacji, tj. z projektów i wydatków włączonych do Programu w ramach naboru dodatkowego przeprowadzonego w grudniu 2008 roku.

Z końcem 2009 roku zakończono rzeczowo i rozliczono 147 projektów realizowanych w ramach SPOT. W 2009 roku zakończono rzeczowo 14 projektów, a 102 projekty zostały rozliczone finansowo. W ciągu ubiegłego roku rozwiązano umowy o dofinansowanie dotyczące 4 projektów: SPOT/1.1/195/08, SPOT/2.1/71/04, SPOT/2.2/207/08, SPOT/2.2/218/08. Nie podpisano nowych umów o dofinansowanie, do 147 już zawartych podpisano 22 aneksy. Szczegółowy opis realizacji programu w podziale na priorytety znajduje się w punkcie 5 sprawozdania. Sześć projektów zostało uznane za niemożliwe do zrealizowania w okresie kwalifikowalności wydatków w ramach SPOT, tj. do dnia 30 czerwca 2009 r.

Wartość wydatków kwalifikowanych certyfikowanych w 2009 r. została pomniejszona we wnioskach o refundację nr SPOT/36/2009 oraz SPOT/37/2010 o kwoty dwóch autokorekt (szczegółowa informacja znajduje się na str. 71 Sprawozdania). Ostatecznie wartość wydatków kwalifikowanych zadeklarowanych za 2009 r., łącznie z prywatnymi wyniosła 471 630 988,77 euro, w tym EFRR 359 553 570,05 euro (przeliczając ze złotych polskich na euro zgodnie z kursami wniosków złożonych do KE, które bazują na kursach księgowych KE, zgodnie z art. 2 rozporządzenia KE nr 643/2000), co stanowi 30,91% wartości alokacji przyznanej przez KE dla Polski.

Tabela 10 Wartość płatności/certyfikacji w 2009 r. wg Działań / Priorytetów z uwzględnieniem dwóch autokorekt (wartości w euro).

SPOT	2009
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu	53 035 039,81
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	30 810 486,81
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich.	19 231 911,81
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	2 992 641,19
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	300 574 330,08
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych.	202 428 433,17
Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	94718515,11
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	3 427 381,80
Priorytet 3. Pomoc techniczna SPOT	5 944 200,16
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	4 888 267,75
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	1 055 932,41
Łącznie	**359 553 570,05**
% Refundacji /certyfikacji (uwzgl. autokorekta) w stosunku do alokacji przyznanej przez KE dla SPOT	**30,91%**

6. PRZEBIEG REALIZACJI PROGRAMU w latach 2004-2009

W trakcie realizacji Programu kilkukrotnie zmieniała się treść Uzupełnienia Programu. Dokonywane zmiany, w tym przesunięcia finansowe, miały na celu usprawnienie realizacji zadań programowych oraz zapewnienie jak najbardziej efektywnego wykorzystania alokacji.

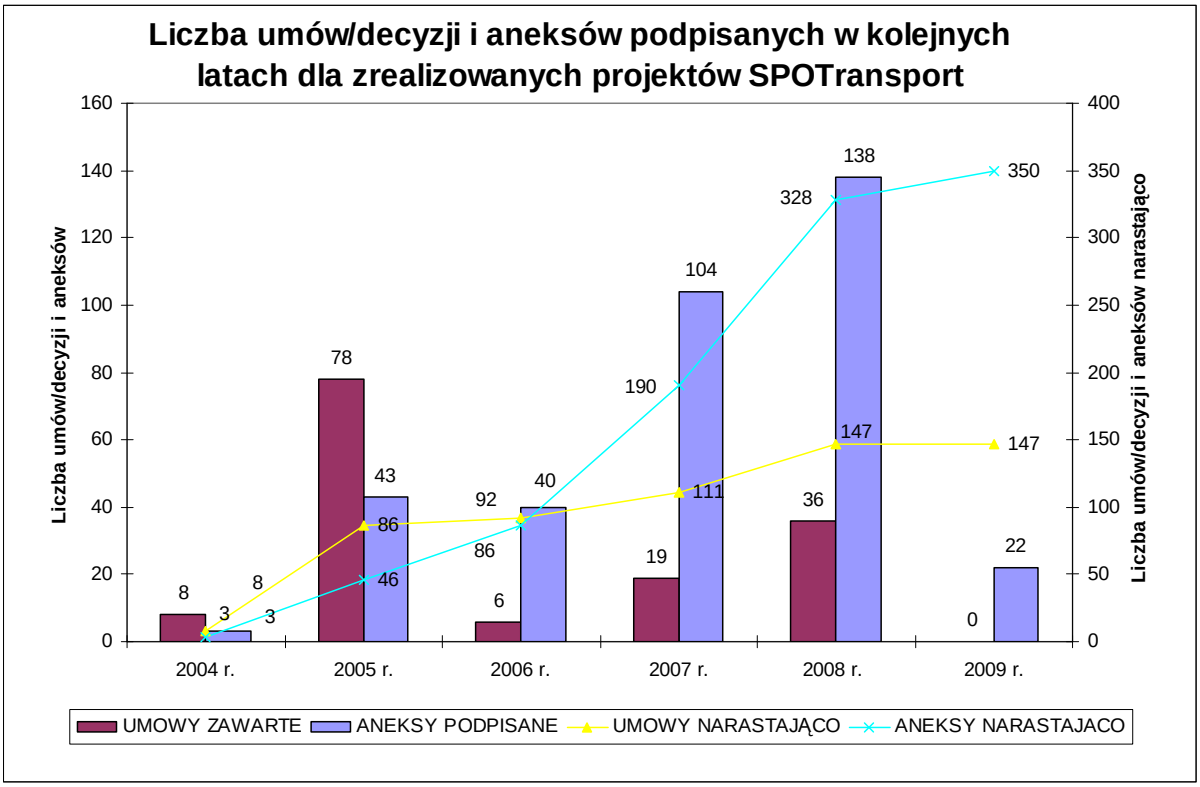
W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport w latach 2004 - 2009 zrealizowano 147 projektów. Do podpisanych umów i decyzji zawarto 350 aneksów.

Największą dynamikę w procesie podpisywania umów o dofinansowanie można było zaobserwować w 2005 r. (78 nowych umów), kiedy Program był w początkowym okresie realizacji. Drugim w kolejności był 2008 r. (36 nowych umów), kiedy to otworzono dodatkowy nabór dla projektów. Najwięcej aneksów do umów o dofinansowanie zostało podpisanych w okresie 2007-2008, kiedy projekty były już w fazie zaawansowanej pod kątem rzeczowym (po procedurach przetargowych, podpisaniu umów z wykonawcami robót i rozpoczęciu prac) lub na etapie zamykania. Dzięki wprowadzonym zmianom w umowach możliwe było uwolnienie wolnych środków z tytułu oszczędności poprzetargowych na inne projekty (nowy nabór), w tym na projekty w których wystąpił przekroczenia w planowanych kosztach. Szczegółowe informację na temat liczby podpisanych umów/decyzji o dofinansowanie oraz aneksów zostały zaprezentowany w podziale na lata w tabeli i wykresie poniżej.

Tabela 11 Zestawienie liczby podpisanych umów/decyzji o dofinansowanie oraz aneksów w podziale na lata

	2004		2005		2006		2007		2008		2009		SUMA	
	UD	aneksy	UD	aneksy	UD	aneksy	UD	aneksy	UD	aneksy	UD	aneksy	UD	aneksy
Działanie 1.1	0	0	5	2	4	3	5	16	4	21	0	3	18	45
Działanie 1.2	0	0	9	1	0	2	0	16	1	18	0	3	10	40
Działanie 1.3	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3	0	3	3	6
Priorytet 1	**0**	**0**	**14**	**3**	**4**	**5**	**6**	**32**	**7**	**42**	**0**	**9**	**31**	**91**
Działanie 2.1	0	0	6	0	0	3	2	5	8	11	0	1	16	20
Działanie 2.2	0	0	36	18	0	20	3	38	16	57	0	7	55	140
Działanie 2.3	0	0	11	4	1	5		10	1	6	0	1	13	26
Priorytet 2	**0**	**0**	**53**	**22**	**1**	**28**	**5**	**53**	**25**	**74**	**0**	**9**	**84**	**186**
Działanie 3.1	7	1	10	15	1	7	7	17	4	19	0	4	29	63
Działanie 3.2	1	2	1	3	0	0	1	2	0	3	0	0	3	10
Priorytet 3	**8**	**3**	**11**	**18**	**1**	**7**	**8**	**19**	**4**	**22**	**0**	**4**	**32**	**73**
SUMA	**8**	**3**	**78**	**43**	**6**	**40**	**19**	**104**	**36**	**138**	**0**	**22**	147	**350**
NARASTAJACO	8	**3**	86	**46**	92	**86**	111	**190**	147	**328**	147	**350**		

Wykres 2 Liczba umów/decyzji i aneksów podpisanych w kolejnych latach dla zrealizowanych projektów SPOT



6.1. Opis przebiegu realizacji poszczególnych priorytetów i działań

6.1.1. PRIORYTET 1 - Zawarte umowy, wydane decyzje, podpisane aneksy.

a) Wnioski o dofinansowanie

W ramach Priorytetu 1 złożono 52 wnioski o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 2 653 216 431,41 zł:

- 27 wniosków o dofinansowanie projektów dla Działania 1.1 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 1 964 887 253,77 zł,
- 13 wniosków o dofinansowanie projektów dla Działania 1.2 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 618 774 996,71 zł,
- 12 wniosków o dofinansowanie projektów dla Działania 1.3 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 69 554 180,93 zł.

b) Decyzje o dofinansowanie

W ramach realizacji Priorytetu 1 SPOT podpisano 31 decyzji, na podstawie których były zawierane umowy o dofinansowanie dla projektów SPOT[19] i 2 decyzje przyznające dofinansowanie dla projektów, dla których rozwiązano UD.

c) Umowy o dofinansowanie

W ramach realizacji Priorytetu 1 podpisano 31[20] umów o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 1 982 598 973,63 zł:

- 18[21] umów o dofinansowanie dla Działania 1.1 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 1 441 379 175,71 zł,
- 10 umów o dofinansowanie dla Działania 1.2 na łączną kwotę wydatków EFRR na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 513 947 118,64 zł,
- 3[22] umowy o dofinansowanie dla Działania 1.3 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 27 272 679,28 zł.

Podczas wdrażania Programu zostały rozwiązane 2 umowy o dofinansowanie projektów Priorytetu 1 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 34 054 785,00 zł:

- 1 umowa o dofinansowanie projektu w Działaniu 1.1 na kwotę wydatków EFRR w wysokości 29 878 000,00 zł (projekt nr SPOT/1.1.2/195/08 *Zakup 8 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych*),

  UD została rozwiązana na podstawie §17 ust 3 UD dla ww. projektu. Mając na uwadze zapisy *Rozporządzenia 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej*, przekazanie dofinansowania warunkowego ze środków EFRR dla ww. projektu wiązałoby się z wystąpieniem pomocy publicznej wymagającej notyfikacji Komisji Europejskiej.
- 1 umowa o dofinansowanie projektu w Działaniu 1.3 na kwotę wydatków EFRR w wysokości 4 176 785,00 ZŁ (projekt nr SPOT/1.3/179/07 *Modernizacja terminala przeładunkowego w stacji Sławków Południowy LHS etap I*).

Umowa o dofinansowanie projektu nr *SPOT/1.3/179/07* została rozwiązana na podstawie §17 ust. 3 UD niniejszego projektu. Podstawą do tego są zapisy, wskazujące na możliwość rozwiązania umowy w wyniku zgodnej woli stron bądź w wyniku wystąpienia okoliczności, które uniemożliwiają dalsze wykonywanie obowiązków w niej zawartych. Za takie okoliczności uznano brak możliwości przeprowadzenia robót budowlanych, przewidzianych we wniosku o dofinansowanie stanowiącym załącznik do umowy o dofinansowanie, w terminie kwalifikowalności wydatków SPOT. Zgodnie z UD przewidywane wsparcie EFRR dla projektu wynosiło 4 176 485,00 zł (co stanowiło 10,51%

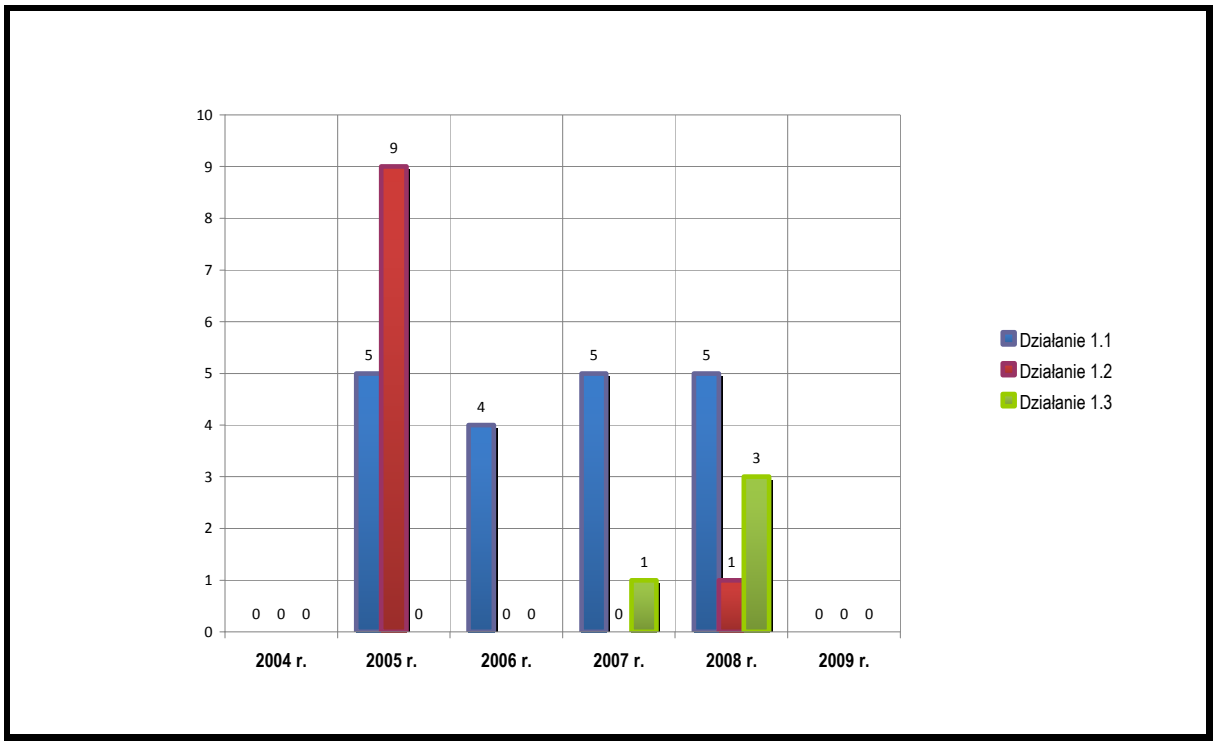
[19] Bez uwzględnienia projektów, dla których została rozwiązana UD.
[20] Bez uwzględnienia 2 projektów, dla których została rozwiązana UD.
[21] Bez uwzględnienia 1 projektu, dla którego została rozwiązana UD.
[22] Bez uwzględnienia 1 projektu, dla których została rozwiązana UD.

zakładanych kosztów kwalifikowanych). Ponieważ beneficjent nie wnioskował o refundację poniesionych wydatków, rozwiązanie umowy o dofinansowanie nie pociągało za sobą konieczności zwrotu środków EFRR. Uwolnione na skutek rozwiązania przedmiotowej umowy środki EFRR zostały przeznaczone na zwiększenie dofinansowania dla projektu *SPOT/1.3.1/141/05 Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal w Sławkowie* oraz SPOT/1.3/180/07 *Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal w Sławkowie – zadanie 2*.

Tabela 12 Liczba podpisanych umów o dofinansowanie projektów w priorytecie 1 z uwzględnieniem umów, które zostały rozwiązane w kolejnych latach realizacji Programu

Działanie/Priorytet 1	Liczba złożonych wniosków o dofinansowanie	Suma podpisanych UD	w tym suma rozwiązanych UD
Działanie 1.1	27	19	1
Działanie 1.2	13	10	0
Działanie 1.3	12	4	1
Suma	**52**	**33**	**2**

Wykres 3 Liczba podpisanych umów o dofinansowanie projektów dla poszczególnych działań Priorytetu 1 SPOT podpisanych w kolejnych latach realizacji Programu[23]



d) Aneksy

Do umów o dofinansowanie projektów podpisano 91 aneksów:

- 45 aneksów dla Działania 1.1,
- 40 aneksów dla Działania 1.2,
- 6 aneksów dla Działania 1.3 .

[23] Zestawienie zawiera również umowy o dofinansowanie, które zostały rozwiązane w kolejnych latach realizacji Programu.

Nie podpisano żadnego aneksu w projektach, dla których rozwiązano umowy o dofinansowanie.

W ramach 8 projektów dla których UD zostały zawarte do dnia 30 listopada 2008 r. podpisano aneksy uwzględniające wszystkie wydatki kwalifikowane:

- 2 projektów z Działania 1.1, nr:
  - SPOT/1.1.2/105/04 *Zakup 8 autobusów szynowych dla samorządu województwa dolnośląskiego* (beneficjent: Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego),
  - SPOT/1.1.2/108/04 *Poprawa warunków funkcjonowania kolejowego transportu pasażerskiego w województwie podlaskim* (beneficjent: Województwo Podlaskie),
- 6 projektów z Działania 1.2, nr:
  - SPOT/1.2.2/3/04 *Budowa Infrastruktury Portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie* (beneficjent: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S. A.),
  - SPOT/1.2.3/6/04 *Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni - III Etap* (beneficjent: Gmina Miasta Gdyni),
  - SPOT/1.2.3/7/04 *Rozbudowa ulicy Janka Wiśniewskiego w Gdyni - Etap II* (beneficjent: Gmina Miasta Gdyni),
  - SPOT/1.2.2/17/04 *Infrastruktura dostępu do rejonu Nabrzeża Przemysłowego* (beneficjent: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S. A.),
  - SPOT/1.2.2/18/04 *Poprawa dostępu do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk* (beneficjent: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S. A.),
  - SPOT/1.2.1/110/04 *Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego* (beneficjent: Urząd Morski w Gdyni).

6.1.2. PRIORYTET 2 - Zawarte umowy, wydane decyzje, podpisane aneksy

a) Wnioski o dofinansowanie

W ramach Priorytetu 2 złożono 132 wnioski o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 5 126 711 062,49 zł:

- 19 wniosków o dofinansowanie projektów dla Działania 2.1 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 2 226 981 905,97 zł,
- 90 wniosków o dofinansowanie projektów dla Działania 2.2 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 2 741 850 436,16 zł,
- 23 wnioski o dofinansowanie projektów dla Działania 2.3 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 157 878 720,36 zł.

Wydatki EFRR wszystkich projektów realizowanych w ramach Priorytetu 2 wynoszą 3 670 789 541,40 zł, z czego:

- 2 007 557 260,77 zł wydatków EFRR dotyczy Działania 2.1,
- 1 565 705 167,56 zł wydatków EFRR dotyczy Działania 2.2,
- 97 527 086,07 wydatków EFRR dotyczy Działania 2.3.

b) Decyzje

W ramach realizacji Priorytetu 2 SPOT podpisano 84 decyzje, na podstawie których były zawierane umowy o dofinansowanie (UD) dla projektów i 5 decyzji przyznających dofinansowanie dla projektów, dla których rozwiązano UD.

c) Umowy

W ramach realizacji Priorytetu 2 podpisano 89[24] umów o dofinansowanie projektów, z czego 84 zostały utrzymane do zakończenia realizacji Programu. Ich łączna kwota wydatków EFRR wyniosła 3 670 789 514,40 zł, na co składa się:

- 16[25] umów o dofinansowanie dla Działania 2.1 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 2 007 557 260,77 zł,
- 55[26] umów o dofinansowanie dla Działania 2.2 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 1 565 705 167,56 zł,
- 13[27] umów o dofinansowanie dla Działania 2.3 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 97 527 086,07 zł.

Podczas wdrażania Programu zostało rozwiązanych 5 umów dofinansowanie projektów Priorytetu 2 na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 57 869 381,14 zł:

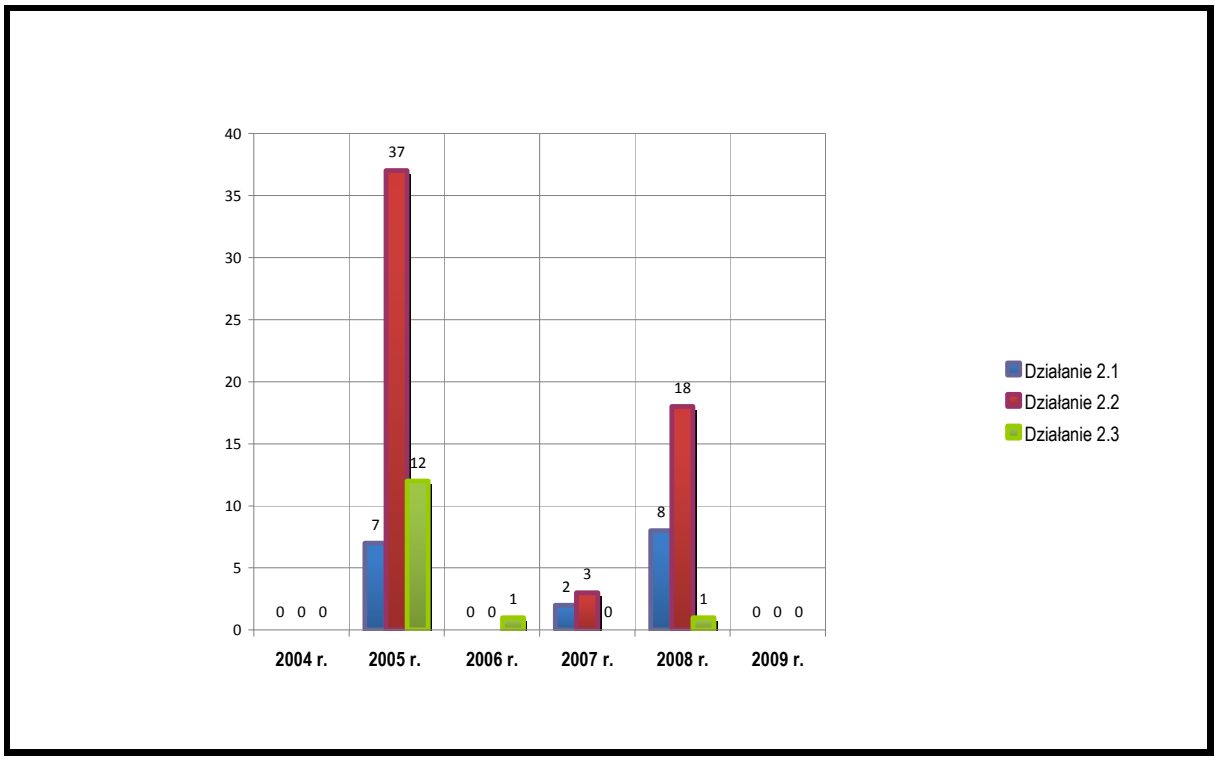
- 1 umowa o dofinansowanie projektu w Działaniu 2.1 na kwotę wydatków EFRR w wysokości 29 993 632,73zł (projekt nr SPOT/2.1/71/04 Przebudowa drogi krajowej nr 3 na odc. Sulechów - Racula): umowa o dofinansowanie projektu nr SPOT/2.1.2/71/04 została rozwiązana w związku z naruszeniem przepisów w zakresie ochrony środowiska, w szczególności procedury oddziaływania na środowisko. Beneficjentowi zostało przedstawione wezwanie do zwrotu wszystkich wypłaconych w ramach projektu środków, środki zostały zwrócone na RB SPOT w dniu 27 listopada 2009 r. Odsetki z tytułu rozwiązanie umowy o dofinansowanie zostały umorzone decyzją Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2009 r. W miejsce tego projektu został wprowadzony inny projekt GDDKiA, tj. SPOT/2.1/191/08 na rzecz którego IPZ SPOT przekazała refundację środków poniesionych z KFD w dniu 8 grudnia 2009 r. oraz wcześniej rozliczenie bezgotówkowe wydatków budżetowych z dnia 29 października 2009 r.;
- 3 umowy o dofinansowanie projektów w Działaniu 2.2 na kwotę wydatków EFRR w wysokości 20 670 123,41zł (projekt nr SPOT/2.2/27/04 Przebudowa mostu Szczytnickiego we Wrocławiu - ciąg drogi krajowej nr 8, SPOT/2.2/207/08 Usprawnienie przejazdu drogą krajową nr 70 w Skierniewicach, SPOT/2.2/218/08 Usprawnienie drogi krajowej nr 6 na terenie m. Koszalina - przebudowa skrzyżowania ul. Bohaterów Warszawy - Morska oraz remont wiaduktu w ciągu ul. Monte Cassino): w projekcie nr SPOT/2.2/27/04 wystąpiły opóźnienia w stosunku do zakładanego harmonogramu skutkujące zmianą zakresu, kosztów oraz terminu realizacji inwestycji współfinansowanej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Podstawowym problemem i przyczyną rozwiązania UD dla projektu nr SPOT/2.2/207/08 oraz nr SPOT/2.2/218/08 była realizacja inwestycji na podstawie zgłoszenia, która dała beneficjentowi możliwość (zgodnie z obowiązującym prawem) nie przeprowadzenia oceny oddziaływania;
- 1 umowa o dofinansowanie projektu w Działaniu 2.3 na kwotę wydatków EFRR w wysokości 7 205 625,00 zł (SPOT/2.3/89/04 Wyposażenie Policji w urządzenia do automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem limitów prędkości): umowę o dofinansowanie projektu nr SPOT/2.3.2/89/04 rozwiązano, ponieważ na podstawie przeprowadzonej ekspertyzy stwierdzono, że dostarczony sprzęt nie spełnił wymagań określonych w SIWZ, co uniemożliwiło osiągniecie założonego celu projektu i tym samym wykluczyło możliwość sfinansowania wydatków poniesionych na zakup fotoradarów ze środków SPOT.

[24] Bez uwzględnienia 5 projektów, dla których została rozwiązana UD.
[25] Bez uwzględnienia 1 projektu, dla którego została rozwiązana UD.
[26] Bez uwzględnienia 3 projektów, dla których została rozwiązana UD.
[27] Bez uwzględnienia 1 projektu, dla którego została rozwiązana UD.

Tabela 13 Liczba podpisanych umów o dofinansowanie projektów w priorytecie 2 z uwzględnieniem umów, które zostały rozwiązane w kolejnych latach realizacji Programu.

Działanie/Priorytet 2	Liczba złożonych wniosków o dofinansowanie	Suma podpisanych UD	w tym suma rozwiązanych UD
Działanie 2.1	19	17	1
Działanie 2.2	90	58	3
Działanie 2.3	23	14	1
Suma	**132**	**89**	**5**

Wykres 4 Liczba podpisanych umów o dofinansowanie projektów dla poszczególnych działań Priorytetu 2 SPOT podpisanych w kolejnych latach realizacji Programu[28]



d) Aneksy

Do umów o dofinansowanie projektów wprowadzono 194 aneksy (w tym 8 aneksów dla projektów, dla których rozwiązano UD):

- 22 aneksy dla Działania 2.1 (w tym 2 aneksy dla projektów, dla których rozwiązano UD),
- 144 aneksy dla Działania 2.2 (w tym 4 aneksy dla projektów, dla których rozwiązano UD),
- 28 aneksów dla Działania 2.3 (w tym 2 aneksy dla projektów, dla których rozwiązano UD).

6.1.3. PRIORYTET 3 - Zawarte umowy, wydane decyzje, podpisane aneksy

a) Wnioski o dofinansowanie

W trakcie realizacji Programu przeprowadzono łącznie 5 naborów wniosków o dofinansowanie w Działaniu 3.1 i 1 nabór w Działaniu 3.2.:

[28] Zestawienie zawiera również umowy o dofinansowanie, które zostały rozwiązane w kolejnych latach realizacji Programu.

- nabór ciągły do 20 grudnia 2005 r. (Działanie 3.1 i 3.2),
- 15 - 29 grudnia 2006 r. (Działanie 3.1),
- 20 stycznia - 2 lutego 2007 r. (Działanie 3.1),
- 18 - 31 grudnia 2007 r. (Działanie 3.1),
- przyjęcie wniosków dotyczących dokumentacji projektów planowanych do realizacji w perspektywie 2007 - 2013.

W trakcie prowadzonych naborów ww. wniosków, w ramach realizacji Priorytetu 3, zostały złożone 42 wnioski o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 67 206 585,13 zł:

- 37 wniosków o dofinansowanie projektów dla Działania 3.1 na łączna kwotę wydatków EFRR w wysokości 58 118 035,91 zł,
- 5 wniosków o dofinansowanie projektów dla Działania 3.2 na łączna kwotę wydatków EFRR w wysokości 9 088 549,22 zł.

Wydatki EFRR wszystkich projektów realizowanych w ramach Priorytetu 3 wynoszą 41 159 721,67 zł, z czego:

- 35 877 446,41 zł wydatków EFRR dotyczy Działania 3.1,
- 5 282 275,26 zł wydatków EFRR dotyczy Działania 3.2.

b) Decyzje o dofinansowanie

Projekty, których beneficjentami byli: Ministerstwo Infrastruktury (Transportu), Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - Ministerstwo Infrastruktury (Transportu), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, były realizowane wyłącznie na podstawie decyzji Ministra Infrastruktury lub Ministra Rozwoju Regionalnego. W ramach realizacji Priorytetu 3 podpisano 24 ww. decyzje o dofinansowanie projektów na łączna kwotę wydatków EFRR w wysokości 30 266 253,25 zł i 1 ww. decyzję, dla projektu dla którego została rozwiązana umowa o dofinansowanie na kwotę wydatków EFRR w wysokości 497 250,00 zł. W ramach realizacji:

- Działania 3.1 zostało podpisanych 22[29] decyzji o dofinansowanie projektów na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 25 463 227,99 zł,
- Działania 3.2 zostały podpisane 3 decyzje o dofinansowanie projektów na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 5 282 275,26 zł.

Została anulowana 1 decyzja przyznająca dofinansowanie projektu - w Działaniu 3.1 na kwotę wydatków EFRR w wysokości 497 250,00 zł (SPOT/3.1/144/05 Ewaluacja uzupełniająca Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006[30] ze względu na przejęcie przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego funkcji Instytucji Zarządzającej.

Ponadto, wydano 8 decyzji (dla projektów[31], na podstawie których były zawierane umowy o dofinansowanie (UD) dla projektów realizowanych przez pozostałych beneficjentów Priorytetu 3. Łączna kwota wydatków EFRR ww. projektów wyniosła 10 893 468,42 zł.

c) Umowy o dofinansowanie

W ramach realizacji Priorytetu 3 podpisano 8 umów o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków EFRR w wysokości 10 893 468,42 zł.

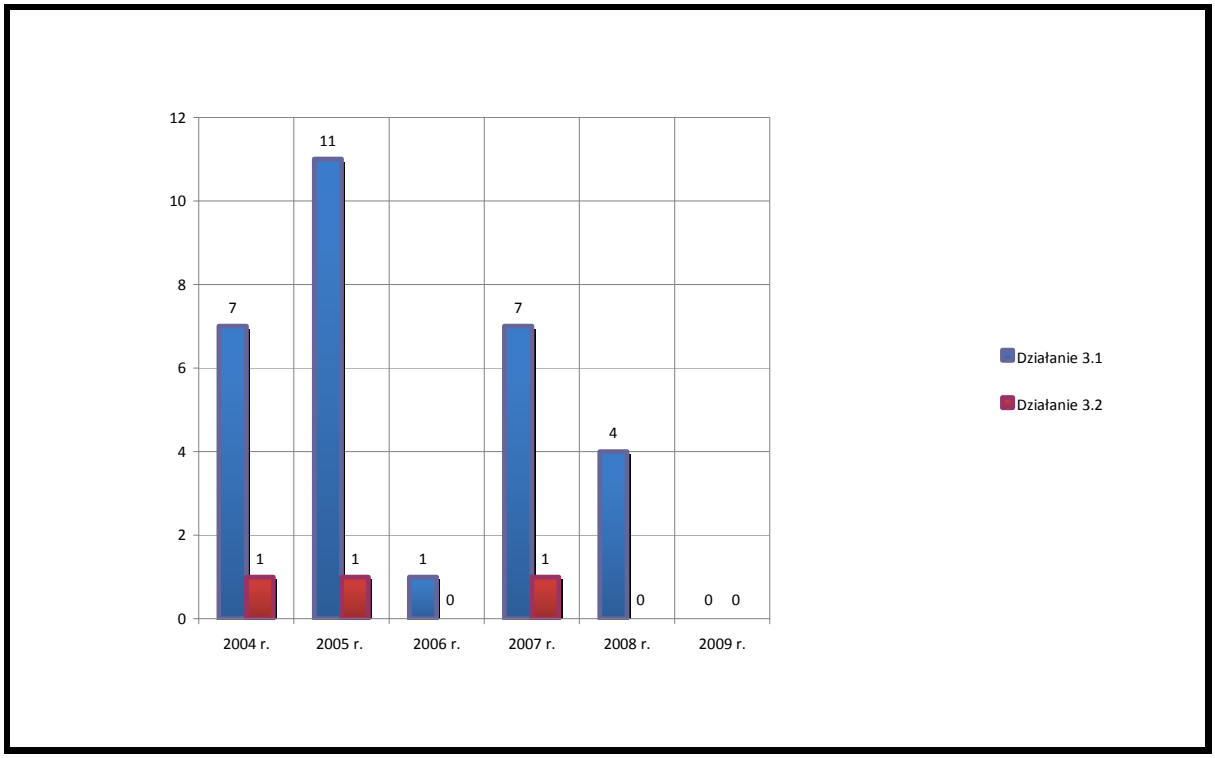
Poniższe zestawienia przedstawiają liczbę podpisanych umów i/ lub decyzji o dofinansowanie projektów z uwzględnieniem umów, które zostały rozwiązane w kolejnych latach realizacji Programu.

[29] w tym, 1 decyzja został anulowana.
[30] Projekt funkcjonował na podstawie Decyzji Ministra w związku z tym, że jego beneficjentem było dawne Ministerstwo Transportu.
[31] Tzn. bez uwzględnienia projektów, dla których została rozwiązana UD lub anulowana decyzja przyznająca dofinansowanie.

Tabela 14 Liczba umów i / lub decyzji podpisanych i rozwiązanych w kolejnych latach realizacji Priorytetu 3

Działanie/Priorytet 3	Liczba złożonych wniosków o dofinansowanie	Suma podpisanych UD lub wydanych decyzji	W tym suma rozwiązanych UD lub anulowanych decyzji
Działanie 3.1	37	30	1
Działanie 3.2	5	3	0
Suma	**42**	**33**	**1**

Wykres 5 Liczba umów i / lub decyzji o dofinansowanie podpisanych w kolejnych latach realizacji Priorytetu 3 SPOT[32]



d) Aneksy do umów o dofinansowanie lub zmiany decyzji o dofinansowanie

Do umów o dofinansowanie projektów oraz zmian decyzji wprowadzono 73 aneksy:

- 63 aneksy dla Działania 3.1,
- 10 aneksów dla Działania 3.2 (w tym 1 aneks dla projektu, dla którego anulowano decyzję przyznającą dofinansowanie projektu).

6.2. Informacja odnośnie stopnia osiągnięcia zakładanych wartości wskaźników w okresie objętym sprawozdaniem

Efekty Sektorowego Programu operacyjnego Transport mierzone są za pomocą następujących wskaźników:

– produktu – służące do oceny bezpośrednich efektów, uzyskanych po zakończeniu projektu inwestycyjnego. Odnoszą się do konkretnych działań przeprowadzonych w ramach danego projektu i opisują wszystkie produkty materialne i usługi, które otrzymuje beneficjent w trakcie

[32] Zestawienie zawiera również umowy o dofinansowanie, które zostały rozwiązane w kolejnych latach realizacji Programu.

realizacji projektu z środków finansowych przeznaczonych na dany projekt. Produkty mierzone są w jednostkach fizycznych lub finansowych, np. liczba zakupionych pojazdów szynowych, długość wybudowanej linii metra;

- rezultatu - służące do oceny zamierzonych efektów krótkofalowych uzyskanych po oddaniu inwestycji do użytku. Dostarczają informacji o zmianach, jakie nastąpiły w wyniku wdrożenia projektu u bezpośrednich beneficjentów pomocy. Wskaźniki rezultatu mogą przybierać formę wskaźników fizycznych lub finansowych;
- oddziaływania - służące do oceny długofalowego i pośredniego wpływu realizacji projektu inwestycyjnego rozwój regionalny i jego jakość oraz odnoszą się do konsekwencji danego projektu, wykraczających poza natychmiastowe efekty dla beneficjenta. Przyjęto, że okres obserwacji wpływu projektu wynosi co najmniej 5 lat.

6.3. Osiągnięte wskaźniki

Tabela 15 Wskaźniki osiągnięte w priorytecie 1

Nazwa wskaźnika	Jednostki miary wskaźnika	P1 Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	P2 Wartość końcowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	Pr Osiągnięta wielkość wskaźnika w 2009 r.	Px Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji programu	% - Stopień realizacji wskaźnika Px/(P2-P1)×100%	Wielkość wskaźnika po okresie sprawozdawczym [33]
1	2	3	4	5	6	7	8
Działanie 1.1							
Wskaźniki produktu							
Przebudowane linie kolejowe	km	0,00	62,80	0,00	71,20	113,40%	n/d
Liczba zakupionych pojazdów szynowych	szt.	0,00	42,00	0,00	85,00	202,38%	n/d
Liczba zmodernizowanych pojazdów szynowych	szt.	0,00	160,00	0,00	160,00	100,00%	n/d
Długość wybudowanej linii metra	km	0,00	3,87	0,00	3,92	101,30%	n/d
Liczba wybudowanych stacji metra	szt.	0,00	4,00	0,00	4,00	100,00%	n/d
Liczba wybudowanych miejsc postojowych w systemie „Park & Ride”	szt.	0,00	700,00	0,00	1019,00	145,60%	n/d
Wskaźniki rezultatu							
Skrócenie czasu przejazdu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych	%	100,00	62,00	0,00	72,00	73, 70%	n/d
Zwiększenie liczby pasażerów obsługiwanych przez transport	%	100,00	100,90	0,00	108,22	913,33%	n/d

[33] Dotyczy jedynie projektów niezakończonych przed terminem zakończenia realizacji programu, zob: podrozdział 8.3.

Nazwa wskaźnika	Jednostki miary wskaźnika	P1 Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	P2 Wartość końcowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	Pr Osiągnięta wielkość wskaźnika w 2009 r.	Px Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji programu	% - Stopień realizacji wskaźnika Px/(P2-P1)×100%	Wielkość wskaźnika po okresie sprawozdawczym [33]
1	2	3	4	5	6	7	8
zbiorowy w m.st. Warszawa							
Wskaźnik oddziaływania							
Zmniejszenie poziomu hałasu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych	%	100,00	90,00	0,00	90,00	100,00%	n/d
Działanie 1.2							
Wskaźniki produktu							
Powierzchnia wybudowanych i zmodernizowanych obiektów manewrowych, dróg technologicznych i parkingów	m^2	0,00	81 845,00	00,00	96 861,00	118,87%	n/d
Długość zmodernizowanych i wybudowanych połączeń drogowych oraz kolejowych	M	0,00	12 530,00	0,00	15 545,50	124,07%	n/d
Długość wybudowanych i zmodernizowanych falochronów i nabrzeży	M	0,00	3 568,40	95,00	3 570,9	100,07%	n/d
Liczba obiektów wpływających na dostępność portów (mosty, rampy, urządzenia nawigacyjne, wiadukty)	szt.	0,00	13,00	0,00	15,00	115,40%	n/d
Wskaźniki rezultatu							
Ilość nowych stanowisk statkowych	szt.	0,00	3,00	0,00	5,00	166,70%	n/d
Liczba nowopowstałych miejsc parkingowych	szt.	0,00	40,00	0,00	170,00	425,00%	n/d
Wzrost maksymalnych rozmiarów statków obsługiwanych w porcie wewnętrznym w Gdańsku	długość/ szerokość	180,00/ 30,00	250,00/ 36,00	0,00	249,00/ 42,00	101,70%	n/d
Wskaźniki oddziaływania							
Zaktywizowane tereny portowe	Ha	0,00	47,00	0,00	45,50	96,80%	n/d
Wzrost wskaźnika bezpieczeństwa żeglugi	%	85,00	99,00	0,00	99,00	100,00%	n/d
Działanie 1.3							

Nazwa wskaźnika	Jednostki miary wskaźnika	P1 Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	P2 Wartość końcowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	Pr Osiągnięta wielkość wskaźnika w 2009 r.	Px Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji programu	% - Stopień realizacji wskaźnika Px/(P2-P1)×100%	Wielkość wskaźnika po okresie sprawozdawczym [33]
1	2	3	4	5	6	7	8
Wskaźniki produktu							
Liczba zbudowanych i zmodernizowanych terminali transportu intermodalnego	szt.	2,00	4,00	0,00	0,00	0,00%	1,00
Liczba powstałych centrów logistycznych	szt.	0,00	1,00	1,00	1,00	100,00%	n/d
Wskaźnik rezultatu							
Zdolność przeładunkowa w terminalach transportu intermodalnego	TEU	21 550,00	111 550,00	96 550,00	96 550,00	86,60%	25 000,00
Wskaźnik oddziaływania							
Wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych	%	100,00	107,00	94,53	194,53	1350,43 %	n/d

Tabela 16 Wskaźniki osiągnięte w priorytecie 2

Nazwa wskaźnika	Jednostki miary wskaźnika	P1 Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	P2 Wartość końcowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	Pr Osiągnięta wielkość wskaźnika w 2009 r.	Px Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji programu	% - Stopień realizacji wskaźnika Px/(P2-P1)×100%	Planowana wielkość wskaźnika do osiągnięcia po okresie sprawozdawczym
1	2	3	4	5	6	7	8
Działanie 2.1							
Wskaźniki produktu							
Długość przebudowanych dróg Krajowych	km	0,00	106,59	0,00	84,93	79,68%	n/d
Długość rozbudowanych dróg krajowych	km	0,00	29,57	0,00	85,95	290,67%	n/d
Długość zbudowanych dróg krajowych	km	0,00	23,57	0,00	44,19	187,48%	n/d
Wskaźnik rezultatu							
Przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych	Pu/h	22 444,00	38 929,00	0,00	68 677,00	174,61%	n/d

Nazwa wskaźnika	Jednostki miary wskaźnika	P1 Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	P2 Wartość końcowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	Pr Osiągnięta wielkość wskaźnika w 2009 r.	Px Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji programu	% - Stopień realizacji wskaźnika Px/(P2-P1)×100%	Planowana wielkość wskaźnika do osiągnięcia po okresie sprawozdawczym
1	2	3	4	5	6	7	8
drogach krajowych							
Nośność	kN	80/100	115,00	0,00	115,00	100%	n/d
Wskaźniki oddziaływania							
Liczba wypadków drogowych	wyp./ rok	51 000,00	47 000,00	44 185,00	44 185,00	170,38%	n/d
Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	Ofiary/ rok	5 600,00	4 200,00	4 572,00	4 572,00	73,43%	n/d
Działanie 2.2							
Wskaźniki produktu							
Długość przebudowanych dróg Krajowych	km	0,00	75,05	0,00	83,18	110,83%	n/d
Długość rozbudowanych dróg krajowych	km	0,00	24,23	0,00	23,36	96,41%	n/d
Długość zbudowanych dróg krajowych	km	0,00	26,35	0,00	29,59	112,29%	n/d
Wskaźnik rezultatu							
Przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych drogach krajowych	Pu/h	104 042,00	230 448,00	0,00	211 529,00	61,99%	n/d
Wskaźniki oddziaływania							
Liczba wypadków drogowych	szt.	51 000,00	47 000,00	44 185,00	44 185,00	170,38%	n/d
Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	szt.	5 600,00	4 200,00	4 572,00	4 572,00	73,43%	n/d
Działanie 2.3							
Wskaźniki produktu							

Nazwa wskaźnika	Jednostki miary wskaźnika	P1 Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	P2 Wartość końcowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	Pr Osiągnięta wielkość wskaźnika w 2009 r.	Px Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji programu	% - Stopień realizacji wskaźnika Px/(P2-P1)×100%	Planowana wielkość wskaźnika do osiągnięcia po okresie sprawozdawczym
1	2	3	4	5	6	7	8
Jednorazowe pięciopanelowe urządzenia kontrolne, umożliwiające przeprowadzenie badań na obecność środków działających podobnie do alkoholu	szt.	0,00	70 000,00	0,00	70 000,00	100,00%	n/d
Zestaw urządzeń rejestrujących zachowania uczestników ruchu zamontowane na radiowozach	szt.	0,00	10,00	0,00	10,00	100,00%	n/d
urządzenia kontrolne (alkotesty)	szt.	0,00	1 000,00	0,00	1 000,00	100,00%	n/d
zbudowane laboratorium technik komunikacyjnych wraz z wyposażeniem	szt.	0,00	1,00	0,00	1,00	100,00%	n/d
liczba przebudowanych szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań	szt.	0,00	26,00	0,00	26,00	100,00%	n/d
samochody specjalistyczne	szt.	0,00	45,00	36,00	115,00	255,56%	n/d
Wskaźniki rezultatu/ oddziaływania							
Liczba wypadków drogowych	szt.	51 000,00	47 000,00	44 185,00	44 185,00	170,38%	n/d
Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	szt.	5 600,00	4 200,00	4 572,00	4 572,00	73,43%	n/d
Ciężkość wypadków	Liczba ofiar śmiertelnych / 100 wypadków	11,00	9,00	10,00	10,00	50%	n/d
Komentarz: Tabela przedstawia wskaźniki uwzględnione jedynie Uzupełnieniem SPOT (nie uwzględniono innych wskaźników dostarczonych przez Beneficjentów)							

Tabela 17 Wskaźniki osiągnięte w priorytecie 3

Nazwa wskaźnika	Jednostki miary wskaźnika	P1 Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	P2 Wartość końcowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	Pr Osiągnięta wielkość wskaźnika w 2009 r.	Px Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji Programu	% - Stopień realizacji wskaźnika $\frac{Px}{(P2 - P1)} \cdot 100\%$	Planowana wielkość wskaźnika do osiągnięcia po okresie sprawozdawczym
1	2	3	4	5	6	7	8
Działanie 3.1							
Wskaźniki produktu							
–liczba przeprowadzonych szkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej	szt.	0,00	50,00	20,00[34]	481,00[35]	962,00%	n/d
–liczba przeprowadzonych osoboszkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej	szt.	0,00	1 500,00	54,00[36]	3 525,00[37]	235,00%	n/d
– liczba osób, których zatrudnienie zostało dofinansowane ze środków pomocy technicznej	szt.	0,00	40,00	454,47	454,47[38]	1 136,18%	n/d
–liczba wykonanych ekspertyz, analiz, studiów	szt.	0,00	12,00	1,00[39]	88,00[40]	733,33%	n/d

[34] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą w 2009 r. w wysokości 20 szt. (20 szt. – wg decyzji nr 190/09 dla projektu nr SPOT/3.1/157/05).

[35] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 481 szt. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr: SPOT/3.1/15/04 (91 szt., 4 szt. i 248 szt.), SPOT/3.1/117/04 (50 szt.) i SPOT/3.1/157/05 (83 szt. i 5 szt.).

[36] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą w 2009 r. w wysokości 54 szt. (54 szt.– wg decyzji nr 190/09 dla projektu nr SPOT/3.1/157/05).

[37] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 3 527 szt. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr: SPOT/3.1/15/04 (1 190 szt.), SPOT/3.1/139/05 (113 szt.), SPOT/3.1/153/05 (131 szt.), SPOT/3.1/1/IZ/2006 (24 szt.), SPOT/3.1/2/IZ/2007 (157 szt.), SPOT/3.1/7/IZ/2007 (86 szt.) i zawartą w decyzji nr 190/09 dla projektu nr SPOT/3.1/157/05 (1 466 szt. i 358 szt.)

[38] Wartość wskaźnika nie jest dodawana do wartości wykazanej w poprzednich sprawozdaniach. Zliczane są etaty refundowane w kolejnych latach realizacji projektów. Wartość obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 454,47 szt. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr: SPOT/3.1/75/04 (61 szt.), SPOT/3.1/120/05 (66 szt.), SPOT/3.1/158/05 (55 szt.), SPOT/3.1/176/06 (57,25 szt.), SPOT/3.1/183/07 (59,22 szt.), SPOT/3.1/2/IZ/2007 (36,00 szt.), SPOT/3.1/4/IZ/2007 (17,00 szt.), SPOT/3.1/5/IZ/2007 (40,00 szt.), SPOT/3.1/7/IZ/2007 (63,00 szt.).

[39] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą w 2009 r. w wysokości 1 szt. dla projektu nr SPOT/3.1/120/05 (wskaźnik produktu*: Liczba podpisanych umów z ekspertami realizującymi zadanie* jest tożsamy z liczbą wykonanych ekspertyz).

[40] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 88 szt. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr: SPOT/3.1/16/04 (3 szt.), SPOT/3.1/94/04 (1 szt.), SPOT/3.1/117/04 (6 szt.), SPOT/3.1/120/05 (4 szt.; wg aneksu nr 192/09 do UD), SPOT/3.1/139/05 (4 szt.), SPOT/3.1/1/IZ/2006 (8 szt. i 7 szt.), SPOT/3.1/2/IZ/2007 (34 szt.), SPOT/3.1/7/IZ/2007 (16 szt. i 5 szt.).

Nazwa wskaźnika	Jednostki miary wskaźnika	P1 Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	P2 Wartość końcowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	Pr Osiągnięta wielkość wskaźnika w 2009 r.	Px Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji Programu	% - Stopień realizacji wskaźnika $\frac{Px}{(P2 - P1)} \cdot 100\%$	Planowana wielkość wskaźnika do osiągnięcia po okresie sprawozdawczym
1	2	3	4	5	6	7	8
–liczba obsłużonych posiedzeń Komitetu Monitorującego i Sterującego	szt.	0,00	24,00	0,00	25,00[41]	104,17%	n/d
– liczba zakupionych komputerów ze środków pomocy technicznej	szt.	0,00	50,00	0,00	101,00[42]	202,00%	n/d
Wskaźniki rezultatu / oddziaływania							
– wartość dofinansowania w projektach realizowanych w ramach Programu	tys. euro	0,00	1 163 384,00	1 456 154,57	1 443 265,24[43]	124,06%	n/d
–wartość płatności dokonanych z rachunku programowego[44]	tys. euro	0,00	1 163 384,00	351 703,28	1 407 871,30	121,02%	n/d
Działanie 3.2							
Wskaźniki produktu							
–liczba opracowanych edycji biuletynu informacyjnego	szt.	0,00	10,00	0,00	4,00[45]	40,00%	n/d
–liczba opracowanych materiałów prasowych	szt.	0,00	6,00	0,00	13,00[46]	216,67%	n/d

[41] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 25 szt. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr: SPOT/3.1/16/04 (7 szt.), SPOT/3.1/96/04 (9 szt.), SPOT/3.1/156/05 (3 szt.), SPOT/3.1/2/IZ/2007 (2 szt.) i SPOT/3.1/7/IZ/2007 (4 szt.). Wartość wskaźnika obejmuje również częściowe finansowanie posiedzeń KM w ramach realizacji projektu nr SPOT/3.1/1/IZ/2006.

[42] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 101 szt. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr SPOT/3.1/79/04 (4 szt. i 3 szt.), SPOT/3.1/139/05 (18 szt. i 1 szt.), SPOT/3.1/149/05 (1 szt.), SPOT/3.1/154/05 (8 szt. i 1 szt.), SPOT/3.1/174/05 (2 szt. i 1 szt.), SPOT/3.1/177/07 (40 szt. i 16 szt.) i SPOT/3.1/2/IZ/2007 (6 szt.).

[43] Różnica między wartością z końca 2009 r. a wartością z dnia 6 sierpnia 2010 r. wynika z róznic kursowych.

[44] Wartość obejmuje płatności, certyfikacje i rozliczenia bezgotówkowe. Wartości certyfikacji i rozliczeń bezgotówkowych zostały przeliczone wg kursu NBP z dnia certyfikacji.

[45] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 4 szt. deklarowaną w sprawozdaniu końcowym z realizacji projektu nr SPOT/3.2/6/IZ/2007 (4 szt.).

[46] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 15 szt. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr: SPOT/3.2/119/05 (2 szt.) i SPOT/3.2/6/IZ/2007 (11 szt.).

Nazwa wskaźnika	Jednostki miary wskaźnika	P1 Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	P2 Wartość końcowa wskaźnika określona w Uzupełnieniu SPOT	Pr Osiągnięta wielkość wskaźnika w 2009 r.	Px Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji Programu	% - Stopień realizacji wskaźnika $\frac{Px}{(P2 - P1)} \cdot 100\%$	Planowana wielkość wskaźnika do osiągnięcia po okresie sprawozdawczym
1	2	3	4	5	6	7	8
– liczba raportów badania opinii społecznej	szt.	0,00	3,00	0,00	5,00[47]	166,67%	n/d
–liczba zorganizowanych seminariów i konferencji	szt.	0,00	10,00	0,00	7,00[48]	70,00%	n/d
Wskaźniki rezultatu / oddziaływania							
– wzrost (w %) świadomości społecznej na temat SPOT	%	0,00	15,00	0,00	20,00[49]	133,33%	n/d

6.3.1. Wskaźniki w priorytecie 1 Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu

Realizacja projektów z priorytetu 1 ***Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu*** miała na celu strukturalne i gałęziowe zrównoważenie polskiego transportu poprzez znalezienie alternatywy dla zbyt intensywnego rozwoju transportu drogowego, co umożliwiło rozwój atrakcyjnej oferty przewozów kolejowych, morskich i intermodalnych. W ramach tego priorytetu były realizowane trzy cele cząstkowe:

- modernizacja linii kolejowych pomiędzy aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach miejskich, w tym również budowa metra w Warszawie oraz doposażenie przewoźników w nowoczesny tabor kolejowy,
- poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich, obejmująca infrastrukturę dostępu od strony morza, infrastrukturę portową i infrastrukturę dostępu od strony lądu,
- rozwój infrastruktury systemów intermodalnych.

6.3.1.1. Realizacja wskaźników produktu w działaniu 1.1

Działanie 1.1. ***Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach*** miało w założeniach następujące efekty będące docelowym wynikiem jego realizacji:

- zwiększenie spójności transportowej kraju,
- skrócenie czasu przejazdu oraz zmniejszenie kosztów przewozu,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu,

[47] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 5 szt. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr: SPOT/3.2/14/04 (1 szt. i 2 szt.) i SPOT/3.2/6/IZ/2007 (2 szt.).
[48] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 7 szt. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr: SPOT/3.2/119/05 (1 szt.) i SPOT/3.2/6/IZ/2007 (6 szt.).
[49] Wartość wskaźnika obejmuje wartość osiągniętą do końca 2009 r. w wysokości 20%. deklarowaną w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów nr: SPOT/3.2/119/05 (wzrost o 20%.) i SPOT/3.2/6/IZ/2007 (wzrost o 20%). W obu ww. projektach wartość wzrost świadomości społecznej na temat SPOT o 20 % została obliczona na podstawie tego samego badania opinii publicznej zleconego przez MRR.

- zredukowanie szkodliwości oddziaływania transportu na środowisko,
- unowocześnienie infrastruktury kolejowej.

Wskaźnik *przebudowanych linii kolejowych* został zrealizowany na poziomie 113,4 % (71,2 km), przekroczenie zakładanej wielkości o 13,4 % nastąpiło w związku z realizacją dodatkowego projektu *SPOT/1.1.1/160/05 Modernizacja linii kol. Nr 8. Etap I: odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie i budowa łącznicy W-wa Służewiec-Lotnisko Okęcie. Faza 2:roboty na odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie*. W momencie przygotowania wskaźników realizacja całego projektu była zagrożona, ostatecznie udało się zmodernizować odcinek linii kolejowej o długości 8,4 km.

Wskaźnik *liczby zakupionych pojazdów szynowych* zrealizowano w 202,38% (85 szt.). Został przekroczony o 102, 38 % w związku z realizacją trzech nowych projektów w ramach nowego naboru: *SPOT/1.1.2/194/08 Zakup 30 sztuk wagonów pośrednich dla obsługi I linii metra w Warszawie, SPOT/1.1.2/216/08 Zakup 10 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych, SPOT/1.1.2/219/08 Unowocześnienie taboru kolejowego przewozów regionalnych na terenie województwa pomorskiego.*

Wskaźnik *liczby zmodernizowanych pojazdów szynowych* został zrealizowany w 100%. Zmodernizowano wszystkie zaplanowane 160 sztuk.

Wskaźnik *długość wybudowanej linii metra* dotyczył realizacji projektu *Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego Młociny* - wybudowane zostało o 0,05 km linii więcej (3,92), a więc wskaźnik został przekroczony o 1,3 %. Wartość 3,87 km była założona na podstawie dokumentacji technicznej, która powstała przed realizacją projektu. Dokumentacja ta była weryfikowana w trakcie realizacji robót budowlanych. Wartość łączna wykazana w dokumentacji powykonawczej (protokoły odbioru) po zrealizowaniu projektu wynosi 3,92 km.

Wskaźnik *liczby wybudowanych stacji metra* dotyczył realizacji projektu *Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego Młociny.* Wszystkie prace zostały wykonane w 100% , wartość wskaźnika wyniosła 4 sztuki.

Wskaźnik *liczba wybudowanych miejsc w systemie Park&Ride* dotyczył realizacji projektu *Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego Młociny.* Zrealizowano go w 145,6%, osiągnięta wartość wyniosła 1019 sztuk. Zwiększenie liczby miejsc parkingowych wynikało ze dodatkowych zmian wprowadzonych poprzez projekt budowlano–funkcjonalny, który wskazał na zasadność rozszerzenia projektu. Projekt zmian został przygotowany dopiero po ustaleniu wartości docelowej wskaźnika SPOT.

6.3.1.2. Realizacja wskaźników rezultatu w działaniu 1.1

Powodem niezrealizowania wskaźnika *skrócenie czasu jazdy na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych* w 73,7%, jest wybudowanie w ramach projektu *SPOT/1.1.1/160/05* dwóch nowych stacji, co wydłużyło czas jazdy na modernizowanym odcinku. Punktem odniesienia był bezpośredni czas przejazdu z pominięciem nowopowstałych stacji. Uwzględniając zatrzymanie na dwóch dodatkowych stacjach czas jazdy uległ wydłużeniu. Ostatecznie osiągnięta wartość wskaźnika wyniosła 72%.

Realizacja wskaźnika *zwiększenia liczby pasażerów obsługiwanych przez transport zbiorowy w m.st. Warszawy* została osiągnięta w 913,33% (dotyczyła realizacji projektu *Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego Młociny).* Osiągnięta wartość wskaźnika wyniosła 108,22%. Za rok bazowy w Uzupełnieniu przyjęto 2004, a beneficjent (Miasto Stołeczne Warszawa) monitoruje przyrost liczby pasażerów metra w okresie 2006-2008. Beneficjent porównywał przewozy w dniach: 20.04.2006 r. (393 783 osób/dzień) oraz 05.11.2008 r. (426 148 osób/dzień). Na etapie realizacji projektu w ramach SPOT zakładano zwiększenie liczby pasażerów o 10 610 osób/dzień, podczas gdy z pomiarów wynikło, iż w badanym okresie liczba użytkowników metra wzrosła o 32 365 osób/dzień (305% realizacji założeń). W porównaniu do zakładanego w Uzupełnieniu wzrostu o 0,9 % nastąpił wzrost o 8,22%, a więc wskaźnik został zrealizowany w 913,33%. W momencie ustalania wartości wskaźnika do Uzupełnienia SPOT beneficjent zakładał znacznie mniejszy wzrost obsługiwanych pasażerów, niż faktycznie wynikło to z późniejszych pomiarów na stacjach metra.

6.3.1.3. Realizacja wskaźników oddziaływania w działaniu 1.1

Wskaźnik *Zmniejszenie poziomu hałasu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych* został zrealizowany w 100% (dotyczy jedynie projektu *SPOT/1.1./82/04),* w ramach projektu *SPOT/1.1.1/160/05* beneficjent nie miał obowiązku monitorowania tego wskaźnika.

6.3.1.4. Realizacja wskaźników produktu w działaniu 1.2

W wyniku realizacji **Działania 1.2** ***Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich*** założono osiągnięcie następujących efektów:

- stworzenie zintegrowanego systemu transportowego, zlokalizowanego w paneuropejskich korytarzach transportowych, polegającego na połączeniu obszarów portów zlokalizowanych w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu z układem krajowych dróg kołowych i kolejowych, autostrad i dróg wodnych śródlądowych oraz tzw. autostrad morskich,
- umożliwienie rozwoju baz przeładunkowych oraz działalności logistyczno-dystrybucyjnej, wyrażonego w projektach przez wzrost atrakcyjności inwestycyjnej obszarów portowych i równoległą aktywizację gospodarczą zaniedbanych terenów portowych,
- stworzenie warunków do wprowadzenia nowych technologii i systemów intermodalnych, a w rezultacie skrócenie czasu i poprawa jakości obsługi ładunków, zwłaszcza wykazujących tendencję wzrostową przewozów typu ro-ro oraz promowych,
- zapewnienie wysokiego standardu bezpieczeństwa żeglugi, podniesienie poziomu obsługi w zakresie pewności, szybkości i punktualności operacji portowych, niezależnie od warunków pogodowych, przez modernizację wejścia do portu,
- poprawa struktury gałęziowej przewozów na korzyść przewozów morskich i kolejowych, z czym wiąże się zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na otoczenie, w tym zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska przez transport drogowy.

Wskaźnik *powierzchni wybudowanych i zmodernizowanych obiektów manewrowych, dróg technologicznych i parkingów* został przekroczony o 18,87% (wartość wskaźnika wyniosła 96 861,00 m^2), ponieważ w ramach projektu *SPOT/1.2.2/18/04* projekt podstawowy zakładał w ramach przebudowy dojazdu drogowego do terenu WOC przebudowę i modernizację toru PKP Szybkiej Kolei Miejskiej. W wyniku zmiany koncepcji PKP w związku z budową infrastruktury okołostadionowej EURO 2012 opracowano projekt zamienny zmniejszający użytkową ilość zakresu kolejowego o ok. 1400 m^2 – zlikwidowano odcinek linii kolejowej do Nowego Portu. Zamiennie uzyskano znacznie większą ilość m^2 powierzchni placów manewrowych i dróg dojazdowych - zwiększenie o ponad 13000 m^2.

W przypadku projektu *SPOT/1.2.2/19/04* wskaźnik produktu (*przebudowa węzła drogowego na przedpolu Terminalu*) został przekroczony ze względu na zmiany spowodowane w projekcie budowlanym w wyniku odkrycia na terenie budowy wykopaliska archeologicznego i konieczności zmiany koncepcji przebudowy skrzyżowania na przedpolu Terminala Promowego Westerplatte. Jako, że projekt budowlany został zatwierdzony po zawarciu aneksu do UD, w której przyjęto szacunkową wartość wskaźnika, ostateczna wartość różniła się od założonej i była większa o 8,14%.

Wskaźnik *długości zbudowanych i zmodernizowanych połączeń drogowych oraz kolejowych* został przekroczony o 24,07% (osiągnięta wartość - 15 545,50 m), w związku z realizacją projektu z nowego naboru *SPOT/1.2/211/08,* w ramach którego zmodernizowano 1324,5 m drogi. Ponadto w ramach projektu *SPOT/1.2.3/7/04* zbudowano o 50 m drogi więcej oraz przebudowano o 20 m drogi więcej. Wartości te zostały uzyskane po końcowym pomiarze na podstawie projektów wykonawczych, które uszczegóławiały projekt budowlany, w wyniku czego doszło do minimalnych przekroczeń wskaźników w stosunku do UD.

Wskaźnik *długości zbudowanych i zmodernizowanych falochronów oraz nabrzeży* został zrealizowany na poziomie 100,07% (osiągnięta wartość wskaźnika: 3 570,9 m). Przebudowany w ramach projektu *SPOT/1.2.2/19/04* odcinek nabrzeża Obrońców Westerplatte składał się z dwóch odcinków konstrukcyjnych. Pierwszy odcinek zgodnie z projektem powinien mieć długość 109,4 m, natomiast w powykonawczych pomiarach geodezyjnych stwierdzono 109,0 m. Drugi odcinek zgodnie z projektem powinien mieć długość 522,0 m, a w powykonawczych pomiarach geodezyjnych stwierdzono, że przebudowany odcinek ma długość 521,9 m. Różnice w długości przebudowanych odcinków projektowanych a realizowanych wynikają z tego, że na etapie projektowania oparto

się a dostępnej dokumentacji archiwalnej. Stwierdzenie rzeczywistych wymiarów istniejącej konstrukcji wymagałoby wykonania prac rozbiórkowych, co nie wchodzi w uzasadniony zakres prac przygotowawczych do projektowania.

Ponadto, w ramach projektu *SPOT/1.2.2/18/04 Poprawa dostępu do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk* Wskaźnik *odbudowa nabrzeża* osiągnął 101% wartości planowanej. Wartość wskaźnika została potwierdzona w Decyzji o udzieleniu pozwolenia na użytkowanie „Nabrzeża WOC II".

Stopień realizacji wskaźnika *liczby obiektów wpływających na dostępność portów* został przekroczony o 15,4% ze względu na wykonanie w ramach projektu *SPOT/1.2.1/110/04* 3 szt. pław oznakowania nawigacyjnego zamiast 2 szt. oraz w związku z wliczeniem do wskaźnika wiaduktu wybudowanego w ramach projektu *SPOT/1.2.2/17/04.* Osiągnięta wartość wskaźnika wyniosła 15 szt.

6.3.1.5. Realizacja wskaźników rezultatu w działaniu 1.2

Stopień realizacji wskaźnika *ilości nowych stanowisk statkowych* wynosi 166,7% i został przekroczony o 2 szt., ponieważ w ramach wskaźnika wzięto również pod uwagę dwa stanowiska promowe, które powstały w ramach realizacji projektu *SPOT/1.2.2/19/04*. Osiągnięta wartość wskaźnika wyniosła 5 szt.

Wskaźnik *ilości nowopowstałych miejsc parkingowych* został przekroczony o 325%, ponieważ w ramach projektu *SPOT/1.2.2/18/04* projekt podstawowy zakładał w ramach przebudowy dojazdu drogowego do terenu WOC przebudowę i modernizację toru PKP Szybkiej Kolei Miejskiej. W wyniku zmiany koncepcji PKP w związku z budową infrastruktury okołostadionowej EUR 2012 opracowano projekt zamienny zmniejszający użytkową ilość zakresu kolejowego o ok. 1400 m^2 – zlikwidowano odcinek linii kolejowej do Nowego Portu. Zamiennie uzyskano znacznie większą ilość m^2 powierzchni placów manewrowych i dróg dojazdowych - zwiększenie o ponad 13000 m^2. Ponadto, wybudowano 65 miejsc parkingowych w ramach projektu z nowego naboru *SPOT/1.2/211/08 Rozbudowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim.* Osiągnięta wartość wskaźnika to 170 szt.

Wskaźnik *wzrostu maksymalnych rozmiarów statków obsługiwanych w porcie wewnętrznym w Gdańsku [długość m/szerokość m]* został osiągnięty w 100,07% Osiągnięta wartość wskaźnika to 249/42 [długość m/szerokość m]. Wiąże się to z zakończoną realizacją projektu *SPOT/1.2.1/20/04.* Zakładany wzrost długości statków obsługiwanych w porcie nie został osiągnięty, ale wzrost szerokości został przekroczony. Wskaźnik nie rozróżnia tych wartości tylko określa łącznie sumaryczne wymiary statku, które są przekroczone w stosunku do zakładanych.

6.3.1.6. Realizacja wskaźników oddziaływania w działaniu 1.2

Wskaźnik *zaktywizowanych terenów portowych [ha]* zrealizowano w 96,8%, osiągnięta wartość wyniosła 45,5 ha. Rozbieżność powstała na etapie szacowania wskaźnika, gdyż we wszystkich projektach uwzględniających taki wskaźnik oddziaływania, wykonanie wskaźnika wyniosło 100%.

Nastąpił wzrost *wskaźnika bezpieczeństwa żeglugi* z poziomu 85 % do zakładanego w Uzupełnieniu poziomu 99 %, więc wskaźnik został osiągnięty w 100 %.

6.3.1.7. Realizacja wskaźników produktu w działaniu 1.3

Efektem realizacji **Działania 1.3** ***Rozwój systemów intermodalnych miało być***:

- zwiększenie udziału transportu kolejowego i ewentualnie morskiego w przewozach,
- rozwój dla podmiotów gospodarczych działających w logistyce,
- zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach kosztem transportu samochodowego, co wpłynie korzystnie na środowisko naturalne,
- lepsze wykorzystanie przepustowości istniejących linii kolejowych,
- tworzenie nowych miejsc pracy,

- stworzenie szansy rozwoju dla małych i średnich firm realizujących w centrum logistycznym poszczególne elementy procesów technologicznych.

Planowana wartość wskaźnika *Liczba zbudowanych i zmodernizowanych terminali transportu kombinowanego (*założono wartość: 4 sztuki) zostanie osiągnięta po zakończeniu projektu *SPOT/1.3.2/170/05*. Zgodnie z aneksem nr 1 do UD jako termin zakończenia robót dodatkowych w projekcie przewidywano 31.12.2009 r. Ze względu na znaczne opóźnienia w procedurze przetargowej na dostawę sprzętu przeładunkowego, a także długi okres czasu niezbędnego na realizację dostawy (w szczególności suwnicy placowej) beneficjent zwrócił się z prośbą o zawarcie aneksu nr 2 do UD wydłużającego okres realizacji robót dodatkowych do 31.12.2010 r. IPZ SPOT zaakceptowała ten wniosek.

Wskaźnik *Liczba zbudowanych i zmodernizowanych terminali transportu kombinowanego* zostanie osiągnięty w 50%. Założenie realizacji tego wskaźnika w 100% oparte było na wykonaniu projektów *SPOT/1.3.2/170/05* i *SPOT/1.3.2/167/05*. We wrześniu 2007 r. został ogłoszony drugi nabór do działania, w którym do realizacji zostały zaakceptowane projekty *SPOT/1.3/179/07* i *SPOT/1.3/180/07*. Umowa o dofinansowanie dla projektu *SPOT/1.3.2/167/05* nie została podpisana, więc projekt ten został zastąpiony przez *SPOT/1.3/179/07* - tym samym wskaźnik dotyczący liczby zbudowanych terminali transportu kombinowanego byłby osiągnięty. Z tego też powodu wartość wskaźnika nie była zmieniana w trakcie aktualizacji wskaźników w lutym 2008 r. Jednak ze względu na znaczne opóźnienia w realizacji projektu *SPOT/1.3/179/07* i ostatecznie wycofanie się beneficjenta z realizacji tej inwestycji, w listopadzie 2008 r. Umowa o dofinansowanie została rozwiązana. W związku z powyższym wskaźnik *Liczba zbudowanych i zmodernizowanych terminali transportu kombinowanego* nie zostanie osiągnięty w założonej wysokości. Drugi z projektów złożonych w naborze z września 2007 r. - *SPOT/1.3/180/07*, wraz z projektem *SPOT/1.3.1/141/05*, tworzy centrum logistyczne Euroteminal Sławków, jednak jego realizacja nie ma wpływu na osiąganie wskaźnika *Liczba zbudowanych i zmodernizowanych terminali transportu kombinowanego*.

Wartość wskaźnika *Liczba powstałych centrów logistycznych* została osiągnięta w 100%. Jest to związane z zakończoną realizacją projektów *SPOT/1.3.1/141/05 Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie* oraz *SPOT/1.3/180/07 Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie - zadanie 2,* w ramach których powstało jedno centrum logistyczne.

6.3.1.8. Realizacja wskaźników rezultatu w działaniu 1.3

Wskaźnik *zdolności przeładunkowej w terminalach transportu intermodalnego* zrealizowano w 86,6% (jego wartość wyniosła 96 550 TEU). Wskaźnik nie został osiągnięty w związku z niezakończoną realizacją projektu SPOT/1.3.2/170/05. Planowana wartość wskaźnika zostanie osiągnięta po zakończeniu projektu, czyli w grudniu 2010 r.

6.3.1.9. Realizacja wskaźników oddziaływania w działaniu 1.3

Wskaźnik *wzrostu przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych [%] – wg GUS* zrealizowano w 1350,43%, osiągnięta wartość wskaźnika wyniosła 194,53 %. Znaczne przekroczenie wskaźnika oddziaływania (mimo osiągniętego znacznie mniejszego produktu działania) wynika przede wszystkim z błędnej konstrukcji tego współczynnika. Wskaźnik ten dotyczy całości kontenerowych przewozów kolejowych w kraju, na który projekty SPOT mają ograniczony wpływ, biorąc pod uwagę wielkość przeładunków realizowanych w obiektach wybudowanych/zmodernizowanych w ramach SPOT w stosunku do całości kolejowych przewozów intermodalnych realizowanych w Polsce. Kolejnym czynnikiem jest bardzo nisko oszacowana wartość docelowa wskaźnika - w samym roku 2004 r. współczynnik ten wzrósł o 15% w stosunku do roku poprzedniego. W kolejnych latach odnotowywano wzrost w tym zakresie (w stosunku rok do roku) o 5% w 2005 r., 30% w 2006 r., 23% w 2007 r., 15% w 2008 r.

6.3.2. Wskaźniki w priorytecie 2 Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa

Realizacja działań z Priorytetu 2 ***Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa*** miały na celu zapewnienie poprawy bezpieczeństwa i warunków funkcjonowania transportu drogowego poprzez poprawę jakości sieci drogowej i usunięcie "czarnych punktów" na drogach, budowę autostrad, przebudowę dróg krajowych i ich przebiegów przez miasta oraz działania z zakresu organizacji ruchu drogowego.

6.3.2.1. Realizacja wskaźników produktu w działaniu 2.1

Celem Działania 2.1. ***Budowa i przebudowa dróg krajowych*** było zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej Polski w układzie Unii Europejskiej, poprzez budowę autostrad, budowę dróg ekspresowych i dostosowanie nośności nawierzchni wybranych dróg krajowych do przenoszenia nacisków 11,5 [T/oś], w tym budowę obwodnic miast. Oznacza to, razem z Działaniem 2.2., możliwość likwidacji tzw. „wąskich gardeł" w sieci dróg krajowych. Zrealizowanie tego działania pozwoliło sukcesywnie spełnić postanowienia traktatu akcesyjnego Polski do Unii Europejskiej dotyczące poprawy przejezdności przez nasz kraj drogami wchodzącymi w skład sieci TEN-T lub drogami krajowymi powiązanymi z tą siecią. Założono osiągniecie celów szczegółowych, tj.:

- przystosowanie nawierzchni drogowej na drogach krajowych do przenoszenia nacisku 11,5 [T/oś],
- wykonanie utwardzeń poboczy dla ruchu powolnego,
- przebudowa skrzyżowań dla upłynnienia ruchu i polepszenia widoczności,
- wybudowanie / przebudowanie skrzyżowań dla polepszenia widoczności i poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- wykonanie elementów ochrony środowiska, w szczególności separatorów dla wód opadowych.

Wskaźnik długości przebudowanej drogi został osiągnięty w wysokości 79,68% założeń i wynika to z rozwiązania umowy o dofinansowanie dla projektu nr SPOT/2.1/71/04 *Przebudowa drogi krajowej nr 3 na odc. Sulechów - Racula*. Realizacja tego projektu zakładała osiągnięcie 20,72 km przebudowanej drogi, co pozwoliłoby na wykonanie założeń w ok. 99,12%. Na etapie planowanie wskaźnika niemożliwe było stwierdzenie, że projekt ten zostanie uznany za niekwalifikowany w ramach SPOT, a wycofanie projektu z Programu w marcu 2009 r. uniemożliwiło zastąpienie go innym umożliwiającym osiągnięcie wskaźnika. Ponadto, w zasadzie we wszystkich projektach osiągnięto 100% realizacji wskaźnika oprócz nr SPOT/2.1/13/04 gdzie osiągnięto ok. 98,16% założeń, co wynika z zawarcia w wartości określonej w umowie o dofinansowanie prac wykonanych przed podpisaniem kontraktu, a w wartości osiągniętej uznawana jest długość drogi przebudowanej po zawarciu umowy o dofinansowanie. Nie wpływa to jednak znacząco na osiągnięcie wskaźnika produktu, ponieważ faktyczna różnica pomiędzy wielkością planowaną, a osiągniętą wynosi 0,93 km.

Osiągnięcie wskaźnika długości rozbudowanych dróg krajowych na poziomie 290,67% oraz długości zbudowanych dróg krajowych na poziomie 187,48% wynika z włączenia do Programu nowych projektów. Na etapie planowania wskaźnika dodatkowy nabór projektów nie był brany pod uwagę (nie był rozważany), w związku z czym planowane osiągniecie zostało znacznie przekroczone po włączeniu dodatkowych projektów do Programu. Wskaźniki długości rozbudowanych i zbudowanych dróg krajowych w ramach działania 2.1 zostały zrealizowane w 100% biorąc pod uwagę jedynie projekty z naboru podstawowego, natomiast projekty z nadkontraktacji podniosły poziom realizacji znacznie ponad pierwotnie planowaną wartość wskaźnika.

W poszczególnych projektach zarówno ze starego jak i z nowego naboru wskaźniki zostały zrealizowane w 100%.

6.3.2.2. Realizacja wskaźników rezultatu w działaniu 2.1

Wskaźnik przepustowości osiągnął wysoki poziom ze względu na włączenie do Programu nowych projektów, które nie były brane pod uwagę na etapie planowania wskaźnika. Zmiana wartości wyniosła 174,61% planowanej zmiany. Na zakończenie okresu sprawozdawczego, przepustowość na drogach objętych SPOT wyniosła ok. 68 677 Pu/h. Przepustowość nie zwiększyła się jednak o 46 233 Pu/h w stosunku do wartości bazowej, a jedynie o 28 784 Pu/h, co wynika z włączenia do Programu nowych projektów powiększających wartość bazową przepustowości do ok. 40 006 Pu/h. Uzupełnienie SPOT z dnia 10 czerwca 2009 r. zakładało zwiększenie przepustowości na drogach objętych inwestycjami Programu o 16 485 Pu/h. W każdym ze realizowanych projektów, założenia zmiany przepustowości zostały zrealizowane w 100%.

We wszystkich projektach osiągnięty został wskaźnik poprawy nośności dróg objętych inwestycjami z Programu do 115 kN.

6.3.2.3. Realizacja wskaźników produktu w działaniu 2.2

Celem Działania 2.2. ***Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu*** było zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej

Polski w układzie Unii Europejskiej, poprzez przebudowę miejskich odcinków dróg krajowych administrowanych przez samorządy w koordynacji z inwestycjami na głównych korytarzach drogowych. Zrealizowanie tego działania posłużyło realizacji postanowień traktatu akcesyjnego Polski do Unii Europejskiej, dotyczących poprawy przejezdności przez nasz kraj drogami wchodzącymi w skład sieci TEN-T lub drogami krajowymi powiązanymi z tą siecią.

Osiągnięcie wskaźnika długość przebudowanych dróg krajowych jest większe od zakładanej wartości (wynosi 110,83%) ze względu na włączenie do Programu projektów z nowego naboru. W projektach ze starego naboru stopień realizacji wskaźników w działaniu został osiągnięty w ok. 100%. Praktycznie we wszystkich projektach osiągnięto założone wskaźniki zgodnie z wartościami założonymi we wnioskach o dofinansowanie. Jedynie w projektach:

- nr SPOT/2.2/60/04 wskaźnik osiągnięto na poziomie 99,55% (wynika to z przyjęcia błędnych założeń w studium wykonalności i dokumentacji projektowej;
- nr SPOT/2.2/62/04 wskaźnik osiągnięto na poziomie 99,45% (ze względu na przesunięcie położenia dylatacji na nowym obiekcie, co wpłynęło na długość obiektu);
- nr SPOT/2.2/135/05 wskaźnik osiągnięto na poziomie 101,75% (wartość wskaźnika przyjęto w zaokrągleniu, długość przebudowanego odcinka wykazana w dokumentacji powykonawczej (protokoły odbioru) po zrealizowaniu projektu wynosi 6,105 km /planowane 6,00 km).

Powyższe rozbieżności nie mają wpływu na osiągnięcie celów poszczególnych projektów.

Wskaźnik długości rozbudowanych dróg krajowych osiągnięto na poziomie 96,41%. W większości projektów osiągnięto wskaźniki zgodnie z wartościami założonymi we wnioskach o dofinansowanie. Jedynie w projektach nr SPOT/2.2/33/04 i nr SPOT/2.2/57/04 występują nieznaczne różnice pomiędzy wykonaniem, a założeniami wynikające z przyjęcia w zaokrągleniu wartości planowanego produktu (w projekcie nr SPOT/2.2/33/04 wskaźnik zaplanowano na 1,70 km, a w trakcie realizacji projektu okazało się, że długość przebudowanej drogi wynosi faktycznie 1691,82 m, natomiast faktyczny obmiar przebudowanej drogi w projekcie nr SPOT/2.2/57/04 wskazał realizację odcinka o długości 2,309 km, zamiast 2,308 km) . W projekcie nr SPOT/2.2/31/04 beneficjent przekazał dokumenty potwierdzające osiągnięcie wskaźników ponad wartości zatwierdzone w umowie o dofinansowanie (0,46 km zamiast 0,30 km).

Wskaźnik długości zbudowanych dróg krajowych został osiągnięty na poziomie 112,29%. Praktycznie we wszystkich projektach osiągnięto wskaźniki zgodnie z założeniami zaakceptowanymi we wnioskach o dofinansowanie. Jedynie w projekcie nr SPOT/2.2/55/04 osiągnięto poziom 101,16% w związku z koniecznością wykonania krótkich odcinków przejściowych w rejonie połączeń istniejących dróg z nowo budowanymi.

6.3.2.4. Realizacja wskaźników rezultatu w działaniu 2.2

Stopień realizacji wskaźnika rezultatu *przepustowość* dla Działania 2.2 został zrealizowany, zgodnie z danymi przekazywanymi przez beneficjentów w ok. 61,99%. Na zakończenie Programu, przepustowość na drogach objętych inwestycjami ze SPOT wyniosła 211 529 Pu/h. W stosunku do wartości wskaźnika bazowego z 2004 r. powiększonego o wartości wynikające z nowych projektów, przepustowość zwiększyła się o 78 355 Pu/h. W stosunku do wartości bazowej wskaźnika zapisanego w Uzupełnieniu SPOT z dnia 10 czerwca 2009 r. przepustowość wzrosła o 107 487 Pu/h.

6.3.2.5. Realizacja wskaźników produktu w działaniu 2.3

Celem Działania 2.3. *Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego* była poprawa bezpieczeństwa ruchu na sieci dróg krajowych poprzez zmniejszenie liczby zabitych i rannych w wypadkach drogowych. Nastąpiła ona dzięki kompleksowemu zastosowaniu drogowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawie kontroli i nadzoru nad ruchem oraz usprawnieniu systemu ratownictwa drogowego.

Wdrożenie drogowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego polegało na likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych oraz oznakowaniu i wyposażeniu dróg krajowych w elementy bezpieczeństwa. Poprawa kontroli i nadzoru nad ruchem oraz usprawnienie systemu ratownictwa polegała na zakupie sprzętu, który podniósł efektywność działań prewencyjnych policji ruchu drogowego i usprawnił działania ratownicze straży pożarnej. Równolegle prowadzony był monitoring działań z zakresu poprawy BRD dodatkowo wzmocniony zakupami sprzętu.

Założono następujące efekty będące wynikiem realizacji Działania 2.3:

- poprawa bezpieczeństwa najbardziej niebezpiecznej gałęzi transportu, jaką jest transport drogowy w zakresie sieci dróg krajowych będących głównymi szlakami komunikacji drogowej w kraju i częścią transeuropejskiej sieci dróg,
- realizacja celu zrównoważonego rozwoju.

W ramach Działania 2.3, wszystkie założone wskaźniki produktu zostały osiągnięte w 100%. Natomiast wskaźnik zakupionych *samochodów specjalistycznych* został przekroczony i wyniósł 255,56%, tj. zakupiono o 70 samochodów (radiowozów) więcej. Różnica wynika z włączenia do SPOT w trakcie naboru przeprowadzonego w grudniu 2008 r. projektu nr SPOT/2.3/196/08 *Szerokiej drogi - poprawa bezpieczeństwa na drogach poprzez zakup radiowozów oznakowanych dla Policji*, który dotyczył zakupu 70 pojazdów.

6.3.2.6. Realizacja wskaźników oddziaływania dla Priorytetu 2

Wskaźniki oddziaływania **w Działaniu 2.1** oraz **2.2** to: liczba wypadków drogowych oraz liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Te dwa wskaźniki oraz wskaźnik ciężkości wypadków stanowią wskaźniki rezultatu/ oddziaływania w **Działaniu 2.3**.

W tabeli 15 *Wskaźniki osiągnięte w ramach SPOT w priorytecie 2* została umieszczona wartość wskaźnika za cały 2009 r. Umożliwia to porównanie danych na koniec realizacji Programu z zaplanowaną docelową wartością wskaźników. Należy jednak mieć na uwadze, że osiągnięta wartość wskaźnika zmienia się co roku w zależności od zmiany jakości infrastruktury drogowej jak również od innych czynników mających wpływ na warunki poruszania się po drogach. Na koniec okresu sprawozdawczego liczba wypadków osiągnęła niższe wartości od zakładanych jednocześnie realizując zakładany wskaźnik na poziomie ok. 170,38%. Należy zauważyć, że w poprzednim okresie za który porównywane były dane, tj. na koniec 2008 r., osiągnięcie wskaźnika wynosiło jedynie ok. 48,65%. Obniżenie liczby wypadków pociągnęło za sobą spadek liczby ofiar śmiertelnych, jednakże wskaźnik nie osiągnął zakładanych wartości. Realizacja wyniosła ok. 73,43%, co zarówno jak w przypadku liczby wypadków, jest wynikiem lepszym od osiągniętego na koniec 2008 r. (ok. 11,64%).

Na powyższe kształtowanie się wskaźników oddziaływania/rezultatu (dla Działania 2.3) mają wpływ nie tylko inwestycje Programu, ale również pozostałe czynniki niezależne od prowadzonych w SPOT działań. Wartości tych wskaźników odnoszą się do całej sieci dróg w Polsce w związku z czym stopień oddziaływania projektów SPOT na poprawę statystyk BRD jest jedynie częściowy.

6.3.3. Wskaźniki w priorytecie 3 *Pomoc techniczna dla SPOT*

Realizacja działań z priorytetu 3 ***Pomoc techniczna dla SPOT*** miało na celu zapewnienie wsparcia dla Instytucji Zarządzającej SPOT. Pomoc techniczna została wyodrębniona jako priorytet SPOT do wsparcia realizacji zadań Instytucji Zarządzającej a także, po zmianie struktury zarządzania Programem od stycznia 2006 r., do wsparcia zadań Instytucji Pośredniczącej w zarządzaniu SPOT. Pomoc techniczna została również dedykowana beneficjentom Programu na wsparcie realizacji projektów inwestycyjnych z Priorytetu 1 lub 2. Ogólnym celem pomocy technicznej było przede wszystkim wsparcie instytucji zaangażowanych w zarządzanie Programem w efektywnej realizacji Programu i absorpcji środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Celem Działania 3.1. *Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT* było:

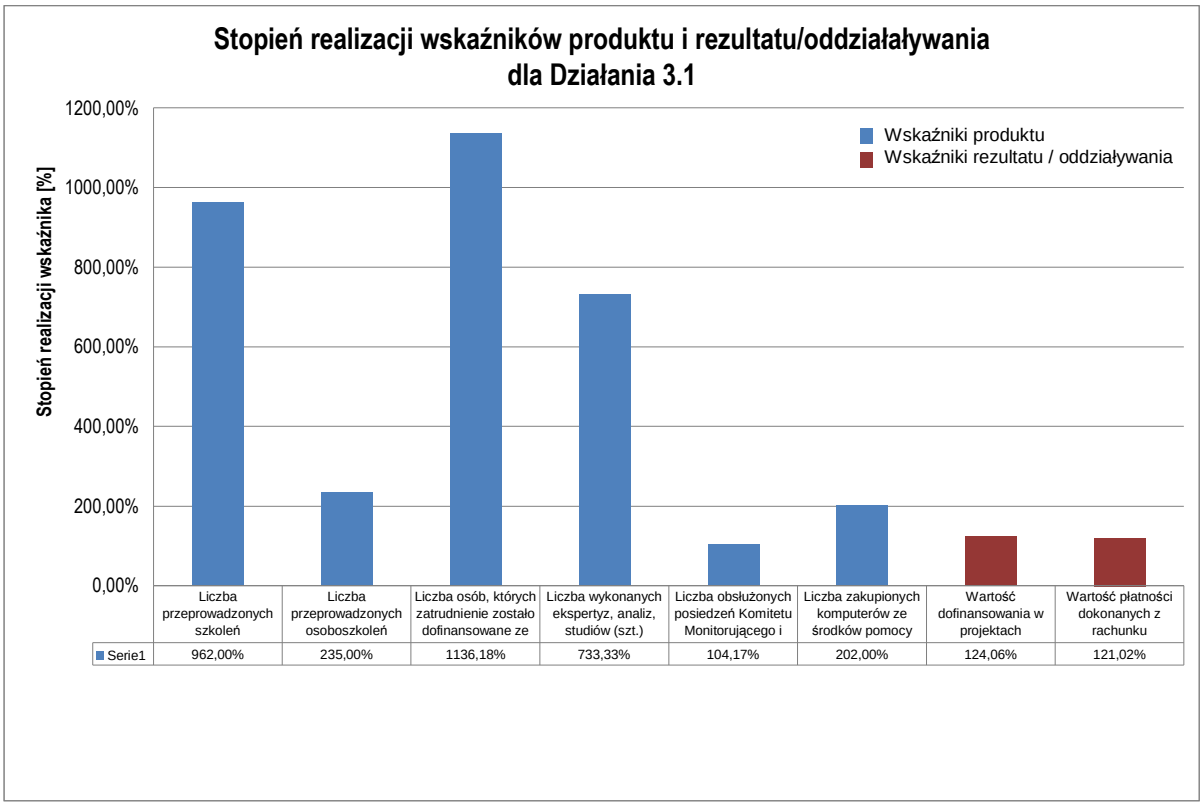
- zapewnienie efektywnej realizacji i trwałości interwencji z funduszy strukturalnych,
- zapewnienie wysokiej jakości i spójności działań,
- wsparcie właściwego wdrażania, zarządzania i kontroli SPOT,
- zapewnienie koordynacji interwencji funduszy oraz realizacji priorytetów,
- zapewnienie wsparcia złożonego i kosztownego procesu przygotowania przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013.

Celem Działania 3.2. *Informacja i promocja operacji SPOT* była informacja i promocja zarówno Programu, jak i poszczególnych projektów współfinansowanych ze środków EFRR.

Wskaźniki produktu SPOT osiągnęły bardzo wysoki stopień realizacji. Wynika to m.in. z określenia wskaźników na etapie tworzenia Programu i *Uzupełnienia SPOT*, jak również braku ich aktualizacji w kolejnych zmianach *Uzupełnienia SPOT* przy zmieniających się warunkach realizacji i wdrażania SPOT. Należy wskazać, iż wskaźniki były określone w początkowym etapie wdrażania Programu, gdy w proces zarządzania Programem była zaangażowana wyłącznie jedna instytucja – Ministerstwo Infrastruktury. W momencie powołania instytucji zarządzającej (MRR) i pośredniczącej (MI) wzrosło zapotrzebowanie m.in. na liczbę szkoleń czy etatów współfinansowanych z EFRR. Dynamiczny postęp we wdrażaniu Programu a także wielorakie kwestie związane z dostosowaniem polskiego prawa do dyrektyw unijnych, stosowania odpowiednich procedur przy realizacji Programu doprowadziły z kolei do zwiększonego zapotrzebowania na ekspertyzy czy opinie, których nie można było przewidzieć na etapie programowania SPOT. Dodatkowym elementem zwiększającym końcową wartość wskaźników było wydłużenie okresu kwalifikowalności wydatków do czerwca 2009 r.

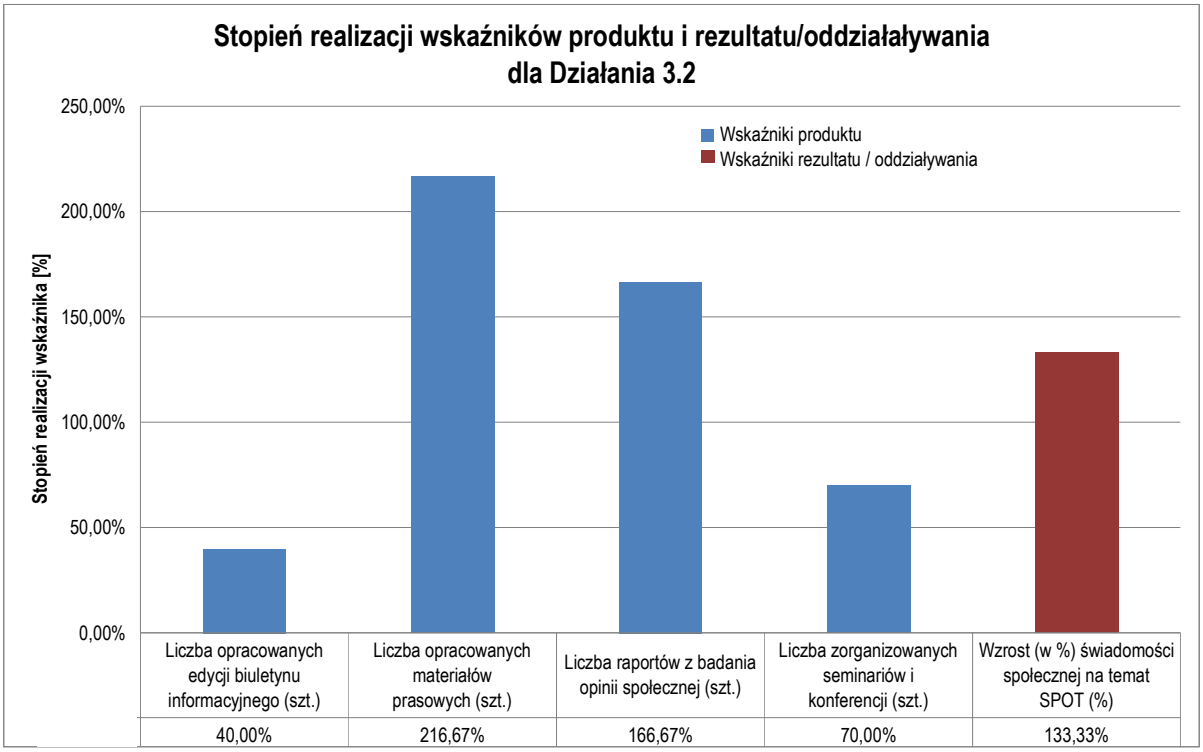
Dla **Działania 3.1** wskaźnik produktu *Liczba osób, których zatrudnienie zostało dofinansowane ze środków pomocy technicznej* (os.) został przekroczony ponad jedenastokrotnie (1 136,18%). Wysoka wartość tego wskaźnika wynika przede wszystkim z metodyki jego wyliczania a mianowicie wskaźnik był wyliczany dla każdego projektu osobno, choć w części obejmował te same etaty (projekty wsparcia pracowników IPZ były projektami jednorocznymi i powtarzanymi w kolejnych latach – za wyjątkiem projektu SPOT/3.1/183/07, który obejmował lata 2008 i 2009). Ponadto, wskaźnikiem objęto osoby zatrudnione w MRR, w wyniku rozdzielenia funkcji IZ i IPZ, podczas gdy na etapie programowania SPOT pod uwagę brano funkcjonowanie tylko jednej z tych instytucji. Powyższe uwagi odnoszą się również do pozostałych wskaźników produktu w Działaniu 3.1. Wskaźnik *Liczba przeprowadzonych szkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej* (szt.) został przekroczony ponad dziewięciokrotnie (962,00%), a wskaźnik *Liczba wykonanych ekspertyz, analiz, studiów* (szt.) został przekroczony ponad siedmiokrotnie (733,33%). Około dwukrotnie zostały przekroczone wskaźniki produktu: *Liczba przeprowadzonych osoboszkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej* (szt.) osiągając 235,00% realizacji i *Liczba zakupionych komputerów ze środków pomocy technicznej* (szt.) osiągając 202,00% realizacji, a wartość bliska 100% realizacji osiągnęły wskaźniki rezultatu: *Wartość dofinansowania w projektach realizowanych w ramach Programu* (tys. euro) – 124,06% realizacji i wskaźnik *Wartość płatności dokonanych z rachunku programowego* (tys. euro) - 121,02 % realizacji, jak również wskaźnik produktu *Liczba obsłużonych posiedzeń Komitetu Monitorującego i Sterującego* (szt.) - 104,17% realizacji.

Wykres 6 Stopień realizacji wskaźników produktu i rezultatu/oddziaływania dla Działania 3.1



W **Działaniu 3.2** stopień realizacji wskaźników był niższy niż w Działaniu 3.1, aczkolwiek w większości przypadków przekroczył 100%. Najwyższy stopień realizacji osiągnął wskaźnik oddziaływania *Wzrost (w %) świadomości społecznej na temat SPOT* osiągając poziom 133,33% oraz wskaźnik produktu *Liczba opracowanych materiałów prasowych* (szt.), który przekroczył ponad dwukrotnie zakładany w *Uzupełnieniu SPOT* poziom realizacji (216,67%). Wskaźnik produktu *Liczba raportów z badania opinii społecznej* (szt.) również przekroczył 100% realizacji. Nie udało się osiągnąć zakładanego poziomu realizacji dla dwóch wskaźników: Liczba zorganizowanych seminariów i konferencji (szt.) – zorganizowano 7 tego typu spotkań, a nie 10, jak planowano i *Liczba opracowanych edycji biuletynu informacyjnego* (szt.) – opracowano 4 edycje biuletynu informacyjnego dotyczącego SPOT, a nie 10, jak planowano. Brak osiągnięcia powyższych wskaźników w założonych wielkościach nie wpłynął negatywnie na osiągnięcie celów priorytetu w tym Działania 3.2. Mniejsza liczba seminariów/konferencji oraz edycji biuletynu informacyjnego została uzupełniona większym stopniem realizacji pozostałych wskaźników, których wpływ na realizację celów Działania 3.2 należy traktować łącznie. Należy również wskazać, że wskaźniki określone w *Uzupełnieniu SPOT* nie obejmują wszystkich działań promocyjnych zrealizowanych w ramach Działania 3.2, do których należy zaliczyć kampanię telewizyjną, produkcję materiałów promocyjnych (gadżetów, materiałów odblaskowych) i kopert na bilety kolejowe czy publikację atlasów samochodowych, kalendarzy i albumów dotyczących SPOT.

Wykres 7 Stopień realizacji wskaźników produktu i rezultatu/oddziaływania dla Działania 3.2



6.4. Informacja odnośnie oddziaływania Programu

Oprócz zestawienia monitorowanych wskaźników, oddziaływanie SPOT będzie widoczne dzięki badaniom ewaluacyjnym ex-post przeprowadzonym na zlecenie Krajowej Jednostki Oceny (MRR). Badania te będą dotyczyły perspektywy 2004-2006. Cztery z nich w sposób szczególny wiążą się z celami realizowanymi w ramach SPOT:

1. Komplementarności i synergia interwencji realizowanych w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w perspektywie finansowej 2004-2006;
2. Wpływ polityki spójności na poziom i jakość zatrudnienia w Polsce;
3. Ocena wpływu polityki spójności na rozwój miast polskich;

4. Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów.

Pierwsze z wymienionych badań dotyczy projektów perspektywy finansowej 2004-2006 zrealizowanych z użyciem środków Europejskiego Funduszu Społecznego i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006 jest dokumentem, który w sposób kompleksowy miał określać strategię rozwoju społeczno-gospodarczego w Polsce. Zakładano, iż programy będą działać komplementarnie. W swych założeniach programy operacyjne miały ze sobą współdziałać, a ich efekty miały się wzajemnie wzmacniać. Badanie ewaluacyjne ma za zadanie określić komplementarność i synergię między projektami na poziomie założeń programowych oraz praktycznej realizacji interwencji (a także zarządzania i monitoringu).

Na potrzeby badania przyjęto, że:

- przez komplementarność rozumiemy wzajemne uzupełnianie się interwencji finansowanych z EFRR i EFS w celu zwiększenia ich oddziaływania,
- synergia to współdziałanie różnych czynników, którego efekt jest większy niż suma poszczególnych oddzielnych działań.

Badanie, w którym pod uwagę będzie również wzięty Sektorowy Program Operacyjny Transport wraz z uzupełnieniem, będzie dotyczyło kwestii min: analizy systemu wyboru projektów pod kątem uwzględniania komplementarności i synergii, wytypowania projektów realizowanych z EFS i EFRR, które rzeczywiście były komplementarne (i czy istnieje obszar wsparcia gdzie komplementarność i synergią są szczególnie widoczne), oceny na ile programy współfinansowane z EFRR i EFS były komplementarne i synergiczne ze sobą oraz tego w jakim stopniu faktyczna komplementarność projektów wpłynęła na zwiększenie pozytywnych efektów synergii.

Badanie p.t. *Wpływ polityki spójności na poziom i jakość zatrudnienia w Polsce*, wiąże się z kwestią prowadzenia skutecznej i efektywnej polityki zatrudnienia. Jej celem jest osiągnięcie pełnego stanu zatrudnienia (z uwzględnieniem zjawiska bezrobocia naturalnego), tworzenie miejsc pracy o wysokiej produktywności oraz likwidacja zjawiska wykluczenia społecznego. Za główny instrument realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej w tym działań związanych z polityka zatrudnienia uznana została europejska polityka spójności. Badanie powinno wykazać wpływ interwencji współfinansowanych z funduszy strukturalnych na tworzenie i utrzymanie miejsc pracy wraz z oceną ich jakości i trwałości w Polsce, oraz pozwolić na sformułowanie wniosków i rekomendacji w tym zakresie.

Objęte badaniem zostaną wszystkie interwencje realizowane w ramach programów operacyjnych przewidzianych w Narodowym Planie Rozwoju w okresie do końca 2008 r. Szczególnie istotna będzie ocena, w jakim stopniu na poziom i jakość zatrudnienia wpłynęły interwencje realizowane w obszarze modernizacji i rozwoju infrastruktury (obok obszaru rozwoju kapitału ludzkiego i wzrostu konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw i gospodarki).

Cel badania powinien zostać osiągnięty poprzez udzielenie odpowiedzi na pytania m.in.: o wpływ interwencji na utrzymanie i powstanie nowych miejsc pracy, o jakość utrzymanych/utworzonych miejsc pracy, o trwałość utworzonych miejsc pracy, o zakres przeznaczenia środków mających wpływ na zatrudnienie do regionów o najwyższej stopie bezrobocia.

Trzecie ze wspomnianych badań, p.t. *Ocena wpływu polityki spójności na rozwój miast polskich*, opiera się na założeniu, że we spółczesnej gospodarce światowej dominująca rolę odgrywają duże ośrodki miejskie, które są na różnym etapie rozwoju. Największe ośrodki miejskie stanowią bieguny przyciągające kapitał, pracowników i studentów, a także koncentrujące na swoim obszarze funkcje decyzyjne i administracyjne państwa i biznesu.

Analiza skali i struktury wydatków ponoszonych z funduszy unijnych w ramach NPR 2004-2006 pokazuje, że obok działań inwestycyjnych związanych z budową i modernizacją infrastruktury technicznej (transportowej, środowiskowej i teleinformatycznej) oraz społecznej w obszarach: kultury, edukacji i ochrony zdrowia, miasta uzyskały znaczące wsparcie na rozwój kapitału ludzkiego, generowania przedsięwzięć na rzecz rozwoju gospodarki opartej na wiedzy, pobudzania rozwoju innowacyjnych przedsiębiorstw, jak też rozwoju społeczeństwa informacyjnego.

Celem głównym badania ex-post jest ocena wpływu polityki spójności okresu 2004-2006 na rozwój miast polskich. Cel główny badania zrealizowany zostanie poprzez osiągnięcie następujących celów szczegółowych:

1. Wpływ polityki spójności na rozwój i wzmacnianie funkcji wysokiego rzędu miast wojewódzkich oraz grupy miast powyżej 100 tys. mieszkańców poprzez ocenę:
    - wpływu na atrakcyjność i konkurencyjność miast,
    - wpływu na równoważenie struktur przestrzenno-funkcjonalnych i społecznych miast, w tym rewitalizację obszarów zdegradowanych;
2. Wpływ polityki spójności na tworzenie warunków do dyfuzji procesów rozwojowych na otoczenie (najbliższe i dalsze) miast wojewódzkich oraz grupy miast powyżej 100 tys. mieszkańców.

Biorąc pod uwagę, że wiele projektów SPOT było realizowanych przez miasta, może to znaleźć odzwierciedlenie w analizie której poddane zostanie całość wsparcia skierowanego w ramach NPR 2004-2006 do miast.

Czwarte badanie ewaluacyjne p.t. *Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów* jest szczególnie istotne. Z ogólnej puli środków unijnych przyznanych na lata 2004-2006 w ramach Narodowego Planu Rozwoju (ponad 27,6 mld zł), prawie 60% przeznaczono na budowę infrastruktury podstawowej (głównie na inwestycje drogowe oraz komunalną infrastrukturę techniczną. Poza budżetem państwa (Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad) głównym dysponentem środków strukturalnych były jednostki samorządu terytorialnego, które w województwach Polski Południowej przeznaczyły aż 40% wydatków per capita na rozbudowę dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Analiza skali i struktury tych wydatków wskazuje na potencjalnie istotny wpływ funduszy unijnych na rozwój infrastruktury transportowej w Polsce.

Celem głównym badania ex-post jest ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej zrealizowanych w ramach NPR 2004-2006 na wzrost konkurencyjności polskich regionów. Cel główny zrealizowany zostanie poprzez osiągniecie następujących celów szczegółowych:

1. Ocena efektów rozbudowy infrastruktury transportowej w kontekście skuteczności realizacji celu strategicznego i celów cząstkowych NPR 2004-2006;
2. Ocena spójności i komplementarności (również międzygałęziowej) inwestycji transportowych w kontekście wyzwań budowy zintegrowanego systemu transportowego w postaci spójnej sieci dróg, linii kolejowych i lotnisk;
3. Ocena trwałości inwestycji transportowych w tym trwałości organizacyjnej i finansowej oraz trwałości efektów;
4. Ocena efektów pośrednich rozbudowy infrastruktury transportu, w tym oszacowanie efektów popytowych oraz podażowych w czasie i przestrzeni;
5. Ocena efektywności zrealizowanych produktów i rezultatów w obszarze infrastruktury transportowej (także efektywności sieci transportowej).

Przedmiotem badania są wszystkie przedsięwzięcia zrealizowane w obszarze infrastruktury transportowej finansowane z funduszy strukturalnych UE w ramach programów: SPOT, ZPORR i Inicjatywy Interreg III A (w ramach 7 programów), tzn. infrastruktury drogowej, kolejowej, portów lotniczych portów morskich, miejskiego transportu publicznego oraz centrów logistycznych.

Wymienione wyżej badania powinny nie tylko pokazać efekty SPOT w szerszej perspektywie ale i pomóc w weryfikacji zaplanowanych interwencji i realizacji przedsięwzięć w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia oraz Programów Operacyjnych w latach 2007-2013.

6.5. System Informatyczny Monitorowania i Kontroli Finansowej Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności (SIMIK)

Zgodnie z art. 2 Rozporządzenia Komisji nr 438/2001 z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1260/1999 dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach Funduszy Strukturalnych, każde Państwo Członkowskie ma obowiązek utworzenia elektronicznego systemu transferu i monitorowania danych niezbędnych do wypełnienia zobowiązań z zakresu zarządzania, monitoringu i ewaluacji w odniesieniu do pomocy z Funduszy Strukturalnych. Ponadto Państwo Członkowskie ma zapewnić, że instytucje zarządzające i płatnicze oraz organy pośrednie otrzymają odpowiednie wytyczne w wyżej wymienionym zakresie, co umożliwi:

- jednoznacznie zdefiniowane i umiejscowione oraz, jeżeli niezbędne jest zapewnienie prawidłowej praktyki finansowej, odpowiedni podział funkcji w ramach określonej organizacji;
- skuteczne systemy gwarantujące, że wyżej wymienione funkcje będą realizowane w sposób zadowalający;
- w przypadku organów pośrednich, przekazywanie informacji do organu odpowiedzialnego za wykonywanie swoich zadań i zastosowanie środków.

Systemy zarządzania i kontroli zawierają procedury umożliwiające sprawdzenie dostarczania współfinansowanych towarów i usług oraz prawdziwość wnioskowanych wydatków, a także zapewniające zgodność z warunkami ustanowionymi we właściwej decyzji Komisji zgodnej z art. 28 rozporządzenia (WE) nr 1260/1999 oraz z odpowiednimi zasadami krajowymi i wspólnotowymi dotyczącymi w szczególności kwalifikowania wydatków do wsparcia z Funduszy Strukturalnych w ramach rozpatrywanej pomocy, zamówień publicznych, pomocy państwa (włącznie z zasadami dotyczącymi łączenia pomocy), ochrony środowiska i równości szans.

Polska w celu spełnienia warunków otrzymania środków z funduszy europejskich stworzyła System Informatyczny Monitorowania i Kontroli Finansowej Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności (SIMIK). System umożliwił dostęp do informacji o zarówno finansowym, jak i rzeczowym zaawansowaniu projektów i programów. Baza danych działa w oparciu o odrębny, zamknięty system przesyłu i dostępu do informacji, zapewniający maksymalne zabezpieczenie przed nieautoryzowanym dostępem i wykorzystaniem danych. Ze względu na fakt, że ostatecznie w systemie monitorowania środków europejskich kluczową rolę pełniły weryfikacja i certyfikacja płatności przez Instytucję Płatniczą wobec Komisji Europejskiej, bazą danych administrował Minister Finansów (pełniąc funkcję operatora). Dane były przekazywane do Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Finansów. Najniższe ogniwo informatycznego systemu monitorowania (terminal systemu) stanowią beneficjenci końcowi, którzy wprowadzali dane do systemu i dokonywali weryfikacji danych odnośnie pojedynczych projektów.

System Informatyczny Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności SIMIK, zgodnie z pierwotną umową, miał spełniać następujące cele:

- zapewnienie właściwego, skutecznego i przejrzystego zarządzania środkami europejskimi w ramach programów współfinansowanych przez Unię Europejską,
- zapewnienie monitorowania wskaźników finansowych zadań realizowanych w ramach Podstaw Wsparcia Wspólnoty i Programów Operacyjnych w podziale na fundusze, dysponentów, priorytety, działania i projekty,
- zapewnienie monitorowania efektów zadań realizowanych w ramach Podstaw Wsparcia Wspólnoty i Programów Operacyjnych w podziale na fundusze, dysponentów, priorytety, działania i projekty,
- zapewnienie efektywnego i zgodnego z zalecanymi procedurami dostarczenia Komisji Europejskiej wymaganej sprawozdawczości i informacji o postępach i efektach wdrażania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w Polsce,
- monitorowanie i zarządzanie każdym projektem od początkowego złożenia wniosku, poprzez kolejne etapy administrowania projektem, do dokonania oceny i kontroli finansowej.

W związku ze zmianami w strukturze całego Systemu SIMIK (w stosunku do pierwotnych założeń), na poziomie IPZ SPOT wprowadzane były następujące dane:

- I.B.I: Rejestr Wniosków – wnioski o dofinansowanie przesłane przez beneficjenta rejestrowane były przez pracowników IPZ w Systemie SIMIK, następnie wypełniana była karta weryfikacji formalnej i oceny merytorycznej. Na tej podstawie projekt rejestrowany był w systemie SIMIK. Po rejestracji wniosku pracownicy wypełniali zakres danych dotyczący umowy o dofinansowanie, w tym m.in. źródła finansowania, plan finansowy, wskaźniki, harmonogram rzeczowy, numer konta bankowego na które przelewane były refundacje. W analogiczny sposób wprowadzane były do systemu aneksy do umów o dofinansowanie. Po zatwierdzeniu umowy/decyzji, generowano plik umowy, który trafiał do beneficjenta. Na tej podstawie beneficjent wypełniał wniosek o płatność w Generatorze Wniosków Płatniczych, który jest oddzielną aplikacją odzwierciedlającą wzór wniosku o płatność.
- I.B.2: Wnioski Beneficjenta o Płatność - beneficjent na podstawie przesłanego przez pracownika IPZ pliku umowy (wygenerowanego z Systemu SIMIK) wypełniał wniosek o płatność i przesyłał

go w formie elektronicznej i papierowej. Pracownik IPZ wprowadzał do systemu SIMIK wszystkie dane z wniosku o płatność. Następnie wniosek był przekazywany do weryfikacji. Jeśli w trakcie weryfikacji wniosku zostały wstrzymane kwoty, wówczas pracownik IPZ przechodził do rekwalifikacji faktur. Następnie wniosek był uznawany, rozliczany i przesyłany na poziom wniosków o refundację.

- I.B.2: korekty finansowe - funkcjonalność ta była obsługiwana przez pracowników IPZ i służyła do obsługi tych wniosków o płatność, w których były jakiekolwiek pomniejszenia kwot wydatków kwalifikowanych i/lub EFRR wnioskowanych przez beneficjenta. Funkcjonalność służyła także do rozliczania przychodu we wnioskach o płatność.
- I.B.2: Wnioski o refundację – IPZ - Po uznaniu i rozliczeniu wniosków o płatność, generowano je do wniosku o refundację. Pracownik IPZ generował nowy wniosek o refundację, który składał się z wniosków o płatność obejmujący określony okres rozliczeniowy. Do systemu wprowadzane były wszystkie dane z zaakceptowanego wniosku o refundację. Po sprawdzeniu wniosek o refundację akceptowano i przesyłano na poziom IZ.
- I.B.2 – kontrole – do Systemu SIMIK wprowadzane były także kontrole przeprowadzane w projektach.

Aktualizacja danych następowała na bieżąco przez wyznaczonych do tego pracowników. Dane w Systemie SIMIK były wprowadzane na podstawie danych z wersji „papierowych", z którymi powinny być zgodne. Na poziomie wniosków o refundację oraz wniosków o płatność dane zaciągane były z wersji elektronicznej wniosków (xml), jednak za każdym razem następowało sprawdzenie tzw. sumy kontrolnej.

6.6. Lista projektów zrealizowanych w Programie

Załącznik nr 6 przedstawia listę projektów zrealizowanych w Programie SPOT, których wydatki zostały poświadczone do KE.

7. POSTĘP FINANSOWY PROGRAMU

7.1. Ogólna informacja dotycząca postępu finansowego

Komisja Europejska wydała decyzję o zatwierdzeniu pomocy i przyznaniu środków dla Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 w kwocie 1 163 384 465 euro. Szczegółowy plan finansowy SPOT został umieszczony w dokumentach programowych, tzn. w treści Programu (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 28.07.2004 r. w sprawie *przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006*, Dz. U. nr 177, poz. 1828) oraz w Uzupełnieniu SPOT (uchwalonym na posiedzeniu Komitetu Monitorującego w dn. 3 marca 2004 r., wprowadzono w życie rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 8 października 2004 r. *w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006* (Dz. U. nr 235, poz. 2350). Określono w nim budżet dla każdego działania i poddziałania w podziale nie tylko na łączną wielkość środków służących realizacji danego działania, ale także na źródła pochodzenia tych środków z podziałem na unijne i krajowe publiczne (budżet państwa, jednostki samorządu terytorialnego, inne) oraz prywatne.

W ciągu realizacji Programu w celu efektywniejszego wykorzystania przyznanych środków pięciokrotnie dokonywano zmian w planie finansowym Programu zmieniając *rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006*, tj.:

- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 maja 2005 r. (Dz. U. Nr 95, poz. 800),
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 13 lipca 2005 r. (Dz. U. Nr 135, poz. 1141),
- rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z 12 marca 2007 r. (Dz. U. Nr 57, poz. 386),
- rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z 16 grudnia 2008 r. (Dz. U. Nr 230, poz. 1544),
- rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z 10 czerwca 2009 r. (Dz. U. Nr 97, poz. 812).

Główne zmiany w planie finansowym dotyczyły:

- podziału kwoty alokacji pomiędzy priorytetami, a także pomiędzy działaniami wewnątrz priorytetów (np. zwiększenie alokacji dla Priorytetu 1, obniżenie dla Priorytetu 2, przesunięcia pomiędzy działaniami wewnątrz wszystkich priorytetów);
- włączenia do planu finansowego Poddziałania 1.1.3 *Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi* (rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z 12 marca 2007 r.);
- usunięcia z planu finansowego poddziałań Działania 1.2, Działania 2.1, Działania 2.3 (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13.07.2005 r.) oraz poddziałań Działania 1.3 (rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z 12 marca 2007 r.).

Zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej nr COM(2006)3424 *Wytyczne dotyczące zamknięcia pomocy (2000-2006) finansowanej z funduszy strukturalnych*, pkt. 2.1 transfery pomiędzy działaniami w ramach tego samego funduszu oraz dodanie nowych działań były możliwe pod warunkiem, że plan finansowy decyzji Komisji nie wymagał zmian. Stawki współfinansowania działań mogły ulec zmianie pod warunkiem, że całkowita wartość dla każdego ze źródeł finansowania wydatków na poziomie priorytetu pozostałaby niezmieniona. Zgodnie z art. 34 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1260/99 zmiany do uzupełnień programów należy przedkładać Komisji w okresie jednego miesiąca od przyjęcia ich przez Komitet Monitorujący.

System wykorzystywania środków przebiegał następująco: po podpisaniu umowy o dofinansowanie, beneficjenci składali do IPZ wnioski o płatności pośrednie, a po zakończeniu projektu – wnioski o płatności końcowe wraz ze sprawozdaniem końcowym. Następnie, wnioski o płatność przechodziły weryfikację w IPZ. Po pozytywnym zakończeniu sprawdzania dokumentacji, Instytucja Pośrednicząca dokonywała refundacji środków na rachunek bankowy beneficjenta.

W celu utrzymania płynności finansowej na rachunku programowym SPOT, IPZ składała do IZ wniosek o refundację wydatków przekazanych beneficjentom, następnie IZ przygotowywała wniosek o refundację do Instytucji Płatniczej. IP certyfikowała poniesione wydatki i wnioskowała do KE o dokonanie refundacji. Komisja Europejska wypłacała środki na rachunek IP, która przelewała środki na rachunek IPZ. Przyjęto zasadę comiesięcznego wnioskowania o refundację, jednakże w związku z licznymi uzgodnieniami dotyczącymi zawartości poszczególnych wniosków o refundację (np. metodologia rozliczania odsetek, ujęcie autokorekt), nie zawsze było to możliwe. W związku z koniecznością utrzymania płynności finansowej SPO Transport, celem zapewnienia środków na dokonanie refundacji z konta programowego na rzecz Beneficjentów SPO Transport oraz terminowego rozliczenia Programu, IPZ w latach 2007-2009 IPZ złożyła do IZ trzy wnioski o zaliczkę, w tym dwa zostały przekazane do IP. W trakcie weryfikacji dwóch wniosków w IZ (w styczniu 2008 r.) oraz w IP (przełom kwietnia i maja 2008 r.) na rachunek programowy wpłynęły środki z refundacji. Jeden wniosek o zaliczkę przekazany przez IPZ we wrześniu 2009 r. został rozliczony przez IP, a środki zostały przekazane na rachunek programowy w IPZ. Dzięki tym środkom beneficjenci mogli otrzymać zaległe płatności. W maju 2010 r., po uzgodnieniu z IZ oraz IP, IPZ złożyła wniosek o zaliczkę powiększający stan konta IPZ do wartości obliczonych oszczędności powstałych w Działaniu 2.2. Uzyskanie kwoty zaliczki i wypłacenie w lipcu 2010 r. środków (płatności warunkowe) na rzecz beneficjentów umożliwiło wykorzystanie alokacji w ramach Działania 2.2 na poziomie blisko 100%. W celu pełnego wykorzystania środków SPOT, tzn. przekazania na rzecz beneficjentów Programu 1 163 384 465 euro ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, prowadzono systematyczną weryfikację, certyfikację i refundację środków w ramach przedkładanych przez beneficjentów wniosków o płatność.

Płatności na rzecz beneficjentów nie były dokonywane równomiernie w kolejnych latach realizacji Programu. Wynikało to w szczególności ze specyfiki projektów infrastrukturalnych, które mają wydłużoną fazę przygotowawczą w stosunku do czasu trwania robót oraz ze względu na wydłużające się w niektórych projektach procedury przetargowe. W związku z tym, że większość umów o dofinansowanie w ramach całego Programu została podpisana w latach 2004 – 2006 (zawarto 92 umowy), największy udział wydatków dla całego SPOT przypadł na lata 2007-2008, kiedy to skumulowały się wydatki, o których refundację wnioskowali beneficjenci Programu. W tym okresie prowadzono najwięcej robót, co również wynikało z decyzji Komisji Europejskiej zatwierdzającej Program, wg której przeprowadzono nabory projektów i zgodnie z którą termin kwalifikowalności wydatków upływał wraz z końcem 2008 r. W związku z wystąpieniem strony polskiej do Komisji Europejskiej o przedłużenie okresu kwalifikowalności do dnia 30 czerwca 2009 r. m.in. w ramach SPOT, Komisja Europejska w dniu 18 lutego 2009 r. wydała pozytywną decyzję ws. przedłużenia okresu realizacji Programu. Wpłynęło to na utrzymanie w 2009 r. wysokiego poziomu certyfikacji wydatków.

W celu uniknięcia utraty przez Polskę środków, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowo poniesionych wydatków, w listopadzie 2008 r. Minister Finansów wyraził zgodę na dokonanie nadkontraktacji w Programie w wysokości 25% w odniesieniu do Priorytetów 1 i 2 oraz 30% w odniesieniu do Priorytetu 3. Efektem tej decyzji było zawarcie umów na wartość przewyższającą dostępną alokację.

W kwietniu 2009 r. została podpisana notatka uzgodnieniowa pomiędzy Ministrem Finansów, Ministrem Rozwoju Regionalnego, a Ministrem Infrastruktury w sprawie *Procedury dotyczącej finansowania płatności dla wydatków sfinansowanych z budżetu państwa w ramach SPOT*. Ustalono w niej, że wnioski o płatność beneficjentów będących państwowymi jednostkami budżetowymi, np. GDDKiA, MRR, MI, Urzędy Morskie, którzy finansowali w całości lub w części wydatki dla projektów z budżetu państwa nie uzyskiwali refundacji, a jedynie informację o bezgotówkowym rozliczeniu wydatków, tzn. że środki wspólnotowe zostaną od razu przekazane na rachunek dochodów budżetu państwa część 77, na który beneficjenci i tak byli zobligowani przekazać refundacje. Takie rozwiązanie ograniczyło ilość przepływów finansowych, a tym samym usprawniło proces rozliczania projektów. Dokonane w ten sposób rozliczenia zostaną pokryte przez otrzymaną z KE płatność końcową. Pierwszych rozliczeń bezgotówkowych dokonano w czerwcu 2009 r.

Na realizację planu finansowego miały wpływ wyniki audytu KE (oraz dodatkowego badania Instytucji ds. Zamknięcia Pomocy) przeprowadzonego w ramach Action Plan m.in. pod kątem przestrzegania przepisów dotyczących zamówień publicznych w wydatkach zadeklarowanych do Komisji do dnia 31 grudnia 2006 r. Na podstawie błędów wykrytych w próbie 12 projektów, oszacowano wartość wydatków niekwalifikowanych dla całego Programu i ustalono autokorektę wydatków zadeklarowanych do Komisji do 31 grudnia 2006 r. w wysokości 31 580 628,30 zł wydatków kwalifikowanych (w tym 22 699 165,53 zł wydatków z EFRR). Również na podstawie wykrytego poziomu błędów w wydatkach poniesionych od 2007 r. do końca czerwca 2008 r., podjęto decyzję o wycofaniu z deklaracji kwoty wydatków kwalifikowanych w wysokości 207 048 693,53 zł (w tym EFRR 148 556 327,21 zł), a w wyniku kolejnych ustaleń, dokonano trzeciej autokorekty w wysokości 120 552 995,29 PLN (w tym EFRR 86 410 075,04 PLN). Pierwsza i druga autokorekta zostały uwzględnione we wniosku o refundację nr SPOT/36/2009 w tabeli wydatków zadeklarowanych do Komisji w części odpowiednio za 2006 r. i 2009 r., a trzecia autokorekta została uwzględniona we wniosku o refundację końcową (nr SPOT/37/2010) poprzez pomniejszenie wydatków zadeklarowanych w 2009 r. Przeprowadzono w ten sposób autokorektę wszystkich błędów stwierdzonych w ramach Programu.

Trzy autokorekty wydatków zostały ujęte w następujący sposób:

Tabela 18 Wartości pierwszej autokorekty za okres 01.01.2004-31.12.2006

	Podział kwoty autokorekty (wydatki kwalifikowane)	Podział kwoty autokorekty (EFRR)	Podział kwoty autokorekty (wkład krajowy publiczny)	Podział kwoty autokorekty (wkład krajowy publiczny wg kursu 1€ = 4,1635 zł)	Podział kwoty autokorekty (EFRR) wg kursu 1€ = 4,1635 zł	Podział kwoty autokorekty (wkład krajowy publiczny) wg kursu 1€ = 4,1635 zł
Działanie 1.1	10 583 097,12	6 988 108,92	3 594 988,20	2 541 875,13	1 678 421,74	863 453,39
Działanie 1.2	3 046 993,43	2 254 088,66	792 904,77	731 834,62	541 392,74	190 441,88
Priorytet 1	13 630 090,55	9 242 197,58	4 387 892,97	3 273 709,75	2 219 814,48	1 053 895,27
Działanie 2.1	8 951 661,01	6 711 516,15	2 240 144,86	2 150 032,67	1 611 988,99	538 043,68
Działanie 2.2	8 314 980,64	6 232 529,98	2 082 450,66	1 997 113,16	1 496 944,87	500 168,29
Działanie 2.3	683 896,10	512 921,82	170 974,28	164 259,90	123 194,86	41 065,04
Priorytet 2	17 950 537,75	13 456 967,95	4 493 569,80	4 311 405,73	3 232 128,72	1 079 277,01
RAZEM	**31 580 628,30**	**22 699 165,53**	**8 881 462,77**	**7 585 115,48**	**5 451 943,20**	**2 133 172,28**

Tabela 19 Wartości drugiej autokorekty za okres 01.01.2007-31.05.2009

	Podział kwoty autokorekty (wydatki kwalifikowane)	Podział kwoty autokorekty (EFRR)	Podział kwoty autokorekty (wkład krajowy publiczny)	Podział kwoty autokorekty (wkład krajowy publiczny wg kursu 1€ = 4,1635 zł)	Podział kwoty autokorekty (EFRR) wg kursu 1€ = 4,1635 zł	Podział kwoty autokorekty (wkład krajowy publiczny) wg kursu 1€ = 4,1635 zł
Działanie 1.1	68 848 866,94	45 461 491,64	23 387 375,30	16 536 295,65	10 919 056,48	5 617 239,17

Działanie 1.2	19 822 367,97	14 664 086,36	5 158 281,61	4 760 986,66	3 522 057,49	1 238 929,17
Działanie 1.3	1 599 338,76	885 772,09	713 566,67	384 133,24	212 746,99	171 386,25
Priorytet 1	90 270 573,67	61 011 350,09	29 259 223,58	21 681 415,55	14 653 860,96	7 027 554,59
Działanie 2.1	58 235 477,79	43 662 103,51	14 573 374,28	13 987 144,90	10 486 874,87	3 500 270,03
Działanie 2.2	54 093 521,85	40 546 035,09	13 547 486,76	12 992 319,40	9 738 449,64	3 253 869,76
Działanie 2.3	4 449 120,22	3 336 838,52	1 112 281,70	1 068 600,99	801 450,35	267 150,64
Priorytet 2	116 778 119,86	87 544 977,12	29 233 142,74	28 048 065,29	21 026 774,86	7 021 290,43
RAZEM	**207 048 693,53**	**148 556 327,21**	**58 492 366,32**	**49 729 480,84**	**35 680 635,82**	**14 048 845,02**

Tabela 20 Wartości trzeciej autokorekty za okres po 01.06.2009 r.

	Podział kwoty autokorekty (wydatki kwalifikowane)	Podział kwoty autokorekty (EFRR)	Podział kwoty autokorekty (wkład krajowy publiczny)	Podział kwoty autokorekty (wkład krajowy publiczny wg kursu 1€ = 3,9806 zł)	Podział kwoty autokorekty (EFRR) wg kursu 1€ = 3,9806 zł	Podział kwoty autokorekty (wkład krajowy publiczny) wg kursu 1€ = 3,9806 zł
Działanie 1.1	40 967 199,48	27 050 989,79	13 916 209,69	10 291 714,68	6 795 706,62	3 496 008,06
Działanie 1.2	11 794 920,36	8 725 583,69	3 069 336,67	2 963 101,13	2 192 027,25	771 073,88
Działanie 1.3	951 655,88	527 061,70	424 594,18	239 073,47	132 407,60	106 665,87
Priorytet 1	53 713 775,72	36 303 635,18	17 410 140,54	13 493 889,28	9 120 141,47	4 373 747,81
Działanie 2.1	34 651 905,56	25 980 298,35	8 671 607,21	8 705 196,59	6 526 729,22	2 178 467,37
Działanie 2.2	32 187 314,01	24 126 141,51	8 061 172,50	8 086 045,82	6 060 930,89	2 025 114,93
Priorytet 2	66 839 219,57	50 106 439,86	16 732 779,71	16 791 242,41	12 587 660,11	4 203 582,30
RAZEM	**120 552 995,29**	**86 410 075,04**	**34 142 920,25**	**30 285 131,69**	**21 707 801,58**	**8 577 330,11**
ŁĄCZNIE ZA 3 AUTOKOREKTY	**359 182 317,12**	**257 665 567,78**	**101 516 749,34**	**87 599 728,01**	**62 840 380,60**	**24 759 347,41**

7.1.1. Płatności w ramach SPOT

Od początku realizacji Programu certyfikowano płatności dla beneficjentów na łączną kwotę wydatków kwalifikowanych 7 986 992 600,26 zł, w tym EFRR 5 343 568 951,73 zł, tj. 1 407 583 280,40 euro, co stanowi 120,99% alokacji przyznanej przez KE (przeliczając ze złotych polskich na euro zgodnie z kursami wniosków złożonych do KE, które bazują na kursach księgowych KE, zgodnie z art. 2 rozporządzenia KE nr 643/2000). Wartości certyfikowanych płatności w ramach poszczególnych priorytetów SPOT przedstawia poniższe zestawienie. Wydatki w roku 2006 oraz 2009 uwzględniają kwoty autokorekty. W 2004 r. IPZ nie przekazała żadnych środków beneficjentom SPOT.

Tabela 21 Refundacje/certyfikacje na rzecz beneficjentów SPOT w euro (zgodnie z kursem wniosku)

Refundacje/certyfikacje na rzecz beneficjentów SPOT w euro (zg. z kursem wniosku od IP do KE)							
SPOT	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**Łącznie**
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu	0,00	74 253 820,80	179 992 745,02	192 130 133,86	53 035 039,81	0,00	499 411 739,49
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	0,00	67 582 615,55	114 581 629,14	152 414 633,83	30 810 486,81	0,00	365 389 365,33
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich.	0,00	6 671 205,25	64 585 760,08	36 985 210,66	19 231 911,81	0,00	127 474 087,80
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	0,00	0,00	825 355,80	2 730 289,37	2 992 641,19	0,00	6 548 286,36
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	148 743,04	100 817 107,73	330 382 976,25	166 529 658,28	300 574 330,08	-46 233,63	898 406 581,75
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	0,00	27 706 794,16	161 631 670,08	96 975 666,78	202 428 433,17	0,00	488 742 564,19
Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach	0,00	72 143 512,30	156 125 056,10	62 261 496,91	94718515,11	-46 233,63	385 202 346,79

powiatu							
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	148 743,04	966 801,27	12 626 250,07	7 292 494,59	3 427 381,80	0,00	24 461 670,77
Priorytet 3. Pomoc techniczna SPOT	227 139,84	508 294,27	1 488 397,85	1 596 927,04	5 944 200,16	0,00	9 764 959,16
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	184 124,37	508 294,27	1 421 843,10	1 506 243,72	4 888 267,75	0,00	8 508 773,21
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	43 015,47	0,00	66 554,75	90 683,32	1 055 932,41	0,00	1 256 185,95
Łącznie	375 882,88	175 579 222,80	511 864 119,12	360 256 719,18	359 553 570,05	-46 233,63	1 407 583 280,40

Tabela 22 Refundacje/certyfikacje na rzecz beneficjentów SPOT w proc. (zgodnie z kursem wniosku IP do KE)

% Refundacji/certyfikacji na rzecz beneficjentów SPOT w stosunku do alokacji przyznanej przez KE							
SPOT	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Łącznie
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu	0,00%	15,66%	37,97%	40,53%	11,19%	0,00%	105,34%
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	0,02%	14,82%	48,57%	24,48%	44,18%	- 0.01%	132,06%
Priorytet 3. Pomoc techniczna SPOT	2,52%	5,65%	16,54%	17,74%	66,05%	0,00%	108,50%
Łącznie	0,03%	15,09%	44,00%	30,97%	30,91%	- 0,01%	120,99%

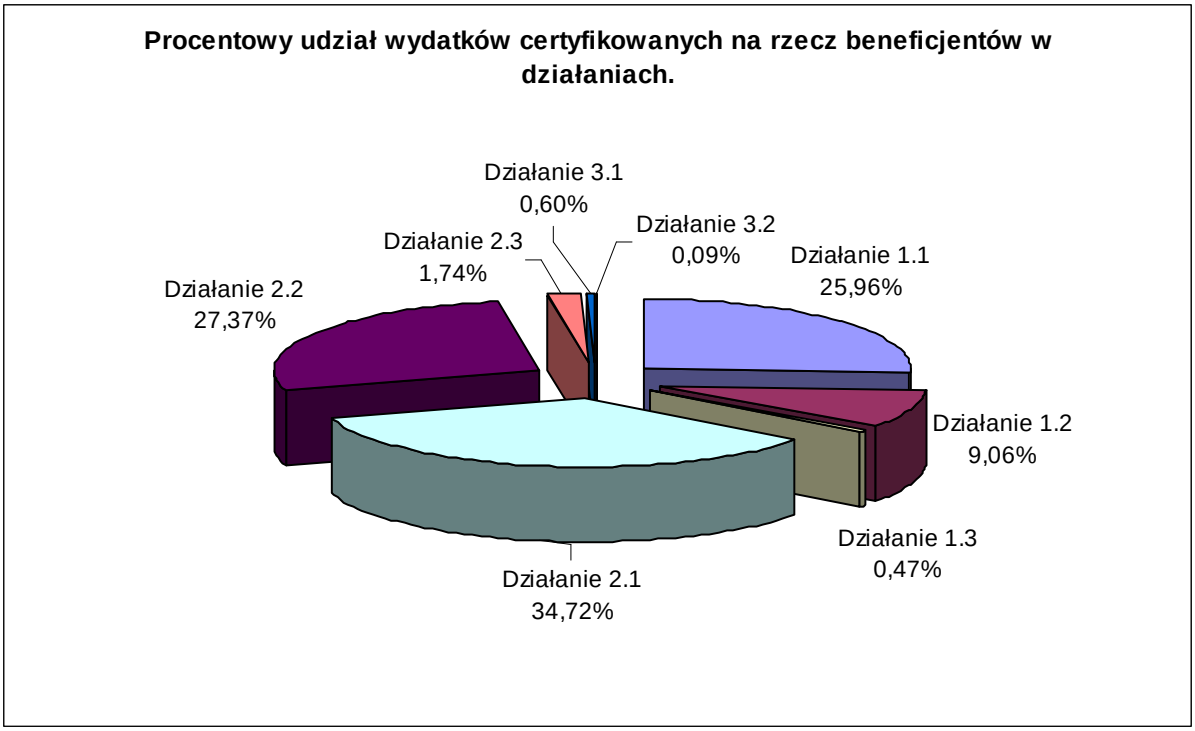
Mimo wysokiego poziomu certyfikacji w całym Programie, pojawiały się trudności w realizacji planu finansowego wynikające z:

1. różnych podejść instytucji zaangażowanych we wdrażanie SPOT do wyliczenia poziomu dostępnych środków, a co za tym idzie, do obliczania dokładnej kwoty środków niezbędnej do wypłacenia do pełnego wykorzystania alokacji (np. czy przeliczanie stopnia wykorzystania alokacji powinno zostać sporządzone w oparciu o wysokość faktycznych płatności z konta w euro tzn. wg kursów NBP czy wg kursów EBC z miesiąca przekazania do KE wniosku o refundację);
2. nakładania korekt finansowych na beneficjentów, trzech autokorekt na całość wydatków zadeklarowanych do Komisji oraz konieczności zastąpienia nieprawidłowo poniesionych wydatków innymi, zgodnie z zatwierdzonymi zasadami podziału wolnych środków;
3. konieczności uwzględnienia skutków finansowych wszystkich kontroli, w tym kontroli UKS w ostatecznej wartości poniesionych wydatków;
4. opóźnień w przygotowywaniu przez beneficjentów i przekazywaniu do IPZ wniosków o płatność (spowodowane m.in. długim czasem realizacji procedur przetargowych; niedostatecznymi zasobami kadrowymi beneficjentów; niską mobilizacją wykonawców przy realizacji niektórych projektów; długotrwałe działania związane z odbiorem projektu i rozliczeniem z wykonawcą);
5. przedłużającej się weryfikacji wniosków o płatność w IPZ związanej z koniecznością uzupełniania i wyjaśniania przez beneficjentów informacji zawartych w złożonych dokumentach. Wnioski o płatność szczególnie dotyczące pierwszych wydatków beneficjentów, zawierały liczne błędy i uchybienia, i bardzo długo trwał proces dokonywania wyjaśnień z beneficjentami niezbędnych do zatwierdzenia kwot do wypłaty;
6. oczekiwania na rozstrzygnięcia w zakresie nakładania korekt finansowych za naruszenia zamówień publicznych;
7. zakresu czynności niezbędnych do zamknięcia projektów przez IPZ SPOT, do których oprócz zweryfikowania wniosku o płatność końcową należy zaliczyć weryfikację

sprawozdania końcowego i kontrolę na zakończenie projektu. Na wydłużenie tej procedury miał również wpływ proces uzgadniania sposobu nakładania korekt finansowych, w tym autokorekt i korekt indywidualnych pomiędzy instytucjami;

8. zmian w zakresach rzeczowych i finansowych niektórych projektów.

Wykres 8 Procentowy udział wydatków certyfikowanych na rzecz beneficjentów w działaniach



W **Priorytecie 1** pierwsze wnioski o płatność zostały zrefundowane beneficjentom dopiero w sierpniu 2006 r., ale od razu osiągnęły one stosunkowo wysoką wartość. Jedynie w Działaniu 1.3 pierwsze refundacje miały miejsce dopiero w grudniu 2007 r., co wynikało z faktu, iż pierwsza umowa została podpisana później niż w pozostałych działaniach, tj. w dniu 30 marca 2007 r. (projekt nr SPOT/1.3.1/141/05), a pozostałe dwie w lutym i w czerwcu 2008 r. Późniejsze niż w innych działaniach podpisanie umów o dofinansowanie wynikało z uzyskania pomocy publicznej i w związku z tym wiązało się z koniecznością sprawdzenia zgodności tych projektów z zatwierdzonym przez KE Programem pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu w sprawie trybu, sposobu i warunków finansowania lub współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym (Dz. U. 2006 nr 162 poz. 1150). określającym tryb, sposób i warunki współfinansowania ze środków publicznych inwestycji kolejowych realizowanych w SPOT.

W **Priorytecie 2** pierwsze refundacje miały miejsce w grudniu 2005 r. w ramach Działania 2.3. Natomiast refundacje w działaniach 2.1 i 2.2 rozpoczęto odpowiednio we wrześniu i w maju 2006 r., jednakże w związku z wartością i liczbą zgłoszonych wniosków o płatność, szybko osiągnęły one wysoki poziom – w 2007 r. nastąpiło znaczne przyspieszenie wypłat w stosunku do 2006 r. (ponad trzykrotne). W 2008 r. zrefundowano na rzecz beneficjentów mniej środków niż w 2007 r. i było to związane z wkroczeniem przez większość z projektów w końcową fazę realizacji. W 2010 r. w związku z wystąpieniem oszczędności w działaniu 2.2, podjęto decyzję o wypłacie ok. 3,26 mln euro w ramach przyznanego wcześniej dofinansowania warunkowego. Środki zostały rozdysponowane na 15 projektów. Średnio, każdy z projektów otrzymał ok. 890 tys. zł, przy czym minimalnie przekazano 500 tys. zł (na rzecz 8 projektów), a maksymalnie ok. 3,1 mln zł.

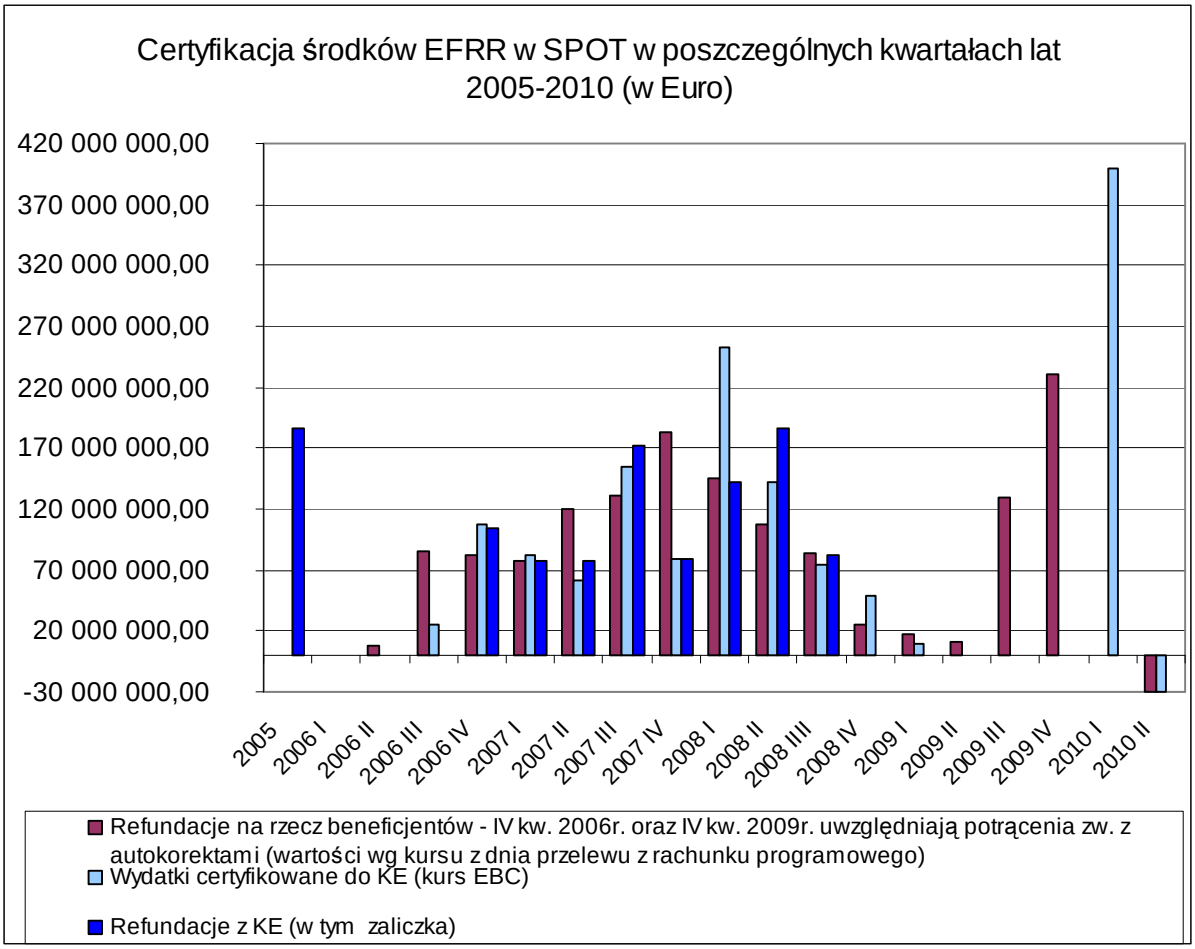
Czynnikiem mającym wpływ na przyspieszenie wydatkowania środków w **Priorytecie 3** było coraz dokładniejsze, z roku na rok, identyfikowanie potrzeb jednostek realizujących zadania w SPOT i przede wszystkim przeprowadzenie dużych kampanii promujących Program. Najwyższy poziom certyfikacji wydatków w ramach Priorytetu 3 osiągnięto w 2009 r. Wynika to z rozliczenia projektów pochodzących z nadkontraktacji oraz z wydłużenia okresu kwalifikowalności wydatków w Programie do dnia 30 czerwca 2009 r., co umożliwiło włączenie wydatków ponoszonych przez beneficjentów w okresie dłuższym o pół roku.

7.1.2. Wnioski o refundacje.

W okresie programowania Instytucja Pośrednicząca w Zarządzaniu złożyła do Instytucji Zarządzającej, a IZ zweryfikowała i przekazała do Instytucji Płatniczej 36 wniosków o refundację pośrednią. Wnioski te obejmowały płatności/certyfikacje dokonane z konta programowego w okresie od 1 stycznia 2004 r. do 11 grudnia 2009 r. Wniosek o płatność końcową (nr SPOT/37/2010) przekazany został do IP w dniu 13 września 2010 r. Wniosek obejmował okres od 31 października 2009 r. do 6 sierpnia i rozliczał wszystkie przepływy finansowe, które dotychczas nie zostały uwzględnione we wnioskach o refundację pośrednią, w tym trzecią autokorektę, oraz rozliczenia z beneficjentami. IZ wnioskowała do IP łącznie o refundację kwoty 1 060 665 281,53 euro - środków wypłaconych z rachunku programowego, przy czym jako kurs do przeliczeń przy wypłatach z tego rachunku był brany kurs kupna euro Narodowego Banku Polskiego dla dnia wypłaty środków. Jednocześnie łączna kwota EFRR wydatków certyfikowanych wyniosła 5 343 568 951,73 zł.

Największy pod względem wartości wniosek o refundację IZ do IP został przekazany w dniu 4 marca 2008 r. na kwotę EFRR 108 938 539,54 euro i dotyczył płatności na rzecz beneficjentów dokonanych w okresie od dnia 1 grudnia 2007 r. do dnia 21 lutego 2008 r.

Wykres 9 Wielkości płatności na rzecz beneficjentów, wydatków certyfikowanych do KE oraz refundacji z Komisji Europejskiej, w podziale na poszczególne kwartały.



Instytucja Płatnicza przekazała do KE łącznie 29 wniosków o refundację na kwotę EFRR 1 436 839 644,73 euro oraz wniosek końcowy na kwotę – 29 256 364,48 euro, co łącznie stanowiło 1 407 583 280,25 euro (120,99% w stosunku do alokacji). Przy czym wartości wniosków złożonych do KE bazują na przeliczeniach ze złotych polskich na euro po kursach księgowych KE, zgodnie z art. 2 rozporządzenia KE nr 643/2000.

Wnioski złożone przez IP do KE w okresie od kwietnia 2009 r. do lipca 2009 r. zostały zwrócone przez KE w związku z nie uwzględnieniem w nich korekt wydatków wynikających z Action Plan dla Polski za lata 2004-2006 oraz autokorekty za okres 01.01.2007-31.05.2009 r. Zgodnie z decyzją KE takie korekty powinny być ujęte w najbliższym wniosku przesłanym do KE od momentu

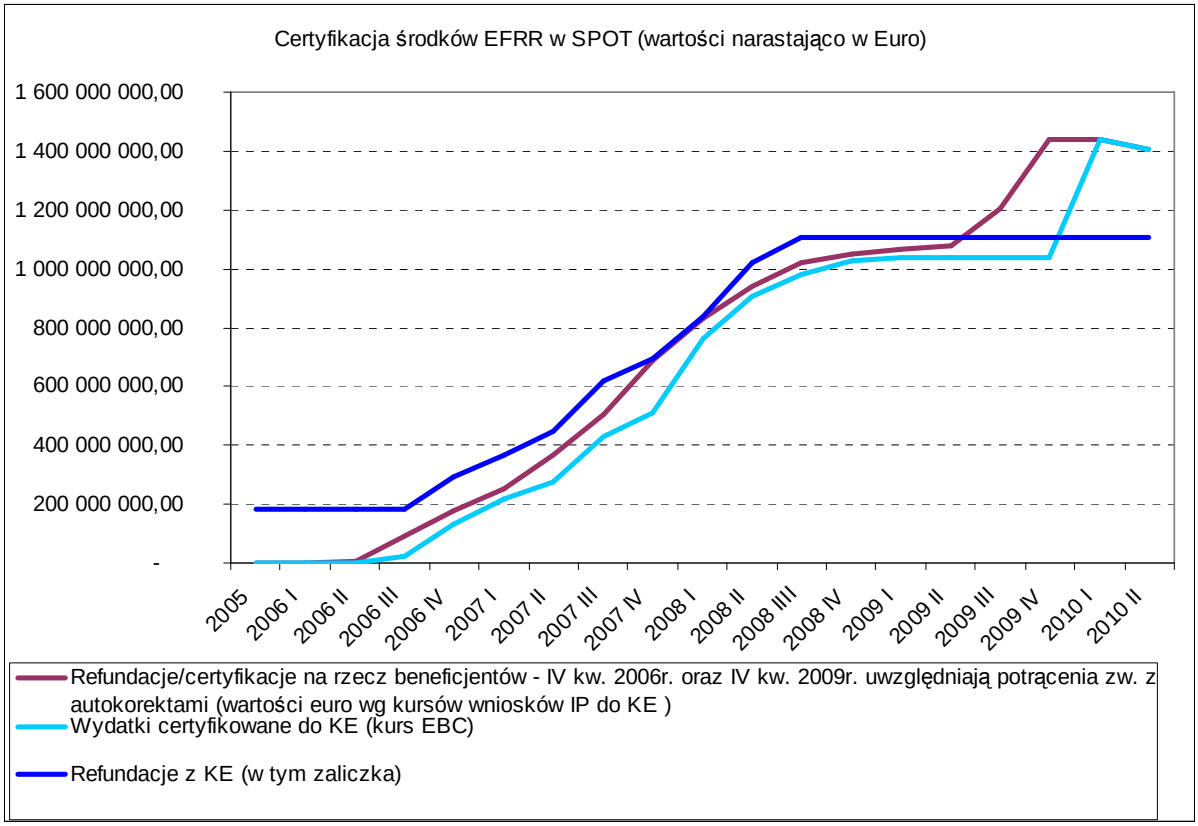
zaakceptowania korekt przez stronę polską. W związku z powyższym IP w dn. 18.01.2010 r. przesłała KE zwrócone wnioski (od nr SPOT/30/2009 do SPOT/35/2009) wraz z kolejnym (nr SPOT/36/2009) przekazanym w między czasie przez IZ w jednym zbiorczym wniosku o refundację obejmującym również dwie autokorekty.

W dniu 13 września IZ przekazała do IP wniosek o płatność końcową zawierający rozliczenie trzeciej autokorekty. Wniosek po weryfikacji zostanie przesłany do Instytucji ds. Zamknięcia Pomocy, która wraz ze sprawozdaniem końcowym i deklaracją zamknięcia do końca września br. prześle komplet dokumentów do KE.

Wartość środków przekazanych przez KE osiągnęła 95% alokacji we wrześniu 2008 r. KE przekazała w sumie 1 105 215 241,75 euro. Kwota ta zawiera płatności pośrednie w wysokości 919 073 727,35 euro i zaliczki w wysokości 16% alokacji EFRR, tj. 186 141 514,40 euro przekazane w 2004 i 2005 r.

Stan konta programowego w IPZ na dzień 6 sierpnia 2010 r. wynosił 277 377,95 euro.

Wykres 10 Certyfikacja środków EFRR w SPOT w latach 2005-2010



7.1.3. Porównanie zakładanego stopnia realizacji zobowiązań z osiągniętym w danym okresie sprawozdawczym.

Tabela 23 Stopień realizacji prognoz płatności na rzecz beneficjentów w latach 2006 - 2009 (w zł)

Działanie / Priorytet	Prognozy	Płatności w 2006 r. (obejmują autokorektę)	Stopień realizacji prognoz w 2006 r.	Prognozy przedstawione w sprawozdaniu za rok ubiegły	Płatności w 2007 r.	Stopień realizacji prognoz w 2007 r.
Priorytet 1	128 600 000,00	287 659 938,10	223,69%	928 993 753,74	669 177 723,16	72,03%
Działanie 1.1	44 400 000,00	262 067 022,42	590,24%	616 787 648,52	426 724 302,39	69,18%
Działanie 1.2	84 200 000,00	25 592 915,68	30,40%	260 688 067,44	239 600 660,98	91,91%
Działanie 1.3	0,00	0,00	0,00%	51 518 037,78	2 852 759,79	5,54%
Priorytet 2	580 110 000,00	387 983 795,25	66,88%	1 585 728 680,20	1 236 353 090,75	77,97%
Działanie 2.1	142 000 000,00	106 114 127,24	74,73%	842 270 091,57	603 405 203,13	71,64%
Działanie 2.2	431 500 000,00	278 107 259,52	64,45%	684 919 147,34	585 096 600,24	85,43%
Działanie 2.3	6 610 000,00	3 762 408,49	56,92%	58 539 441,29	47 851 287,38	81,74%
Priorytet 3	2 995 000,00	1 967 132,99	65,68%	19 569 584,77	5 547 256,06	28,35%
Działanie 3.1	290 000,00	1 967 132,99	678,32%	15 222 464,65	5 297 122,29	34,80%
Działanie 3.2	2 705 000,00	0,00	0,00%	4 347 120,12	250 133,77	5,75%
SUMA	711 705 000,00	677 610 866,34	95,21%	2 534 292 018,71	1 911 078 069,97	75,41%
Działanie / Priorytet	**Prognozy przedstawione w sprawozdaniu za rok ubiegły**	**Płatności w 2008 r.**	**Stopień realizacji prognoz w 2008 r.**	**Prognozy przedstawione w sprawozdaniu za rok ubiegły**	**Płatności w 2009 r. (obejmują dwie autokorekty)**	**Stopień realizacji prognoz w 2009 r.**
Priorytet 1	699 207 938,48	669 316 495,53	95,72%	327 228 788,93	222 479 462,00	67,99%
Działanie 1.1	489 089 137,82	523 728 786,51	107,08%	248 346 977,75	129 522 396,52	52,15%
Działanie 1.2	187 815 662,94	135 071 790,44	71,92%	63 881 811,18	80 472 986,58	125,97%
Działanie 1.3	22 303 137,72	10 515 918,58	47,15%	15 000 000,00	12 484 078,90	83,23%
Priorytet 2	884 749 398,13	574 599 845,94	64,94%	1 540 745 671,56	1 256 369 975,94	81,54%
Działanie 2.1	540 514 216,23	334 252 155,49	61,84%	1 040 017 921,35	846 630 990,17	81,41%
Działanie 2.2	298 499 934,40	213 651 500,17	71,58%	474 295 768,72	395 469 081,66	83,38%
Działanie 2.3	45 735 247,50	26 696 190,28	58,37%	26 431 981,49	14 269 904,11	53,99%
Priorytet 3	24 241 464,48	6 076 883,85	25,07%	24 025 601,44	24 748 677,35	103,01%
Działanie 3.1	17 437 598,06	5 689 266,76	32,63%	19 755 601,44	20 352 302,79	103,02%
Działanie 3.2	6 803 866,42	387 617,09	5,70%	4 270 000,00	4 396 374,56	102,96%
SUMA	1 608 198 801,09	1 249 993 225,32	77,73%	1 892 000 061,93	1 503 598 115,29	79,47%

7.2. Informacja na temat wysokości uzyskanych odsetek oraz działań/projektów do których są one przypisane jako współfinansowanie

Począwszy od wniosku o refundację nr SPOT/27/2008, zgodnie z wytycznymi IP wartość narosłych odsetek uwzględniana jest w kolejnych wnioskach o refundacje wraz z informacją o projektach, w których środki na współfinansowanie krajowe zostały zastąpione środkami pochodzącymi z narosłych odsetek. W dn. 2 grudnia 2009 r., IP poinformowała IZ, że kwota odsetek wskazana za okres do końca sierpnia 2009 r. nie ulegnie zmianie, w związku z czym dane dot. wykorzystania narosłych odsetek na współfinansowanie projektów po raz ostatni zostały zaktualizowane w ramach wniosku o refundację nr SPOT/36/2009.

Tabela 24 Lista projektów wraz z informacją o wysokości odsetek przeznaczonych na współfinansowanie krajowe (wartości w zł).

Nr wniosku o refundację od IZ do IP	Nr działania	Nr projektu	Beneficjent	Wartość współfinansowania w wydatkach kwalifikowanych w ramach projektu	Wartość dofinansowania z odsetek
SPOT/27/ 2008*	1.1	SPOT/1.1.1/160/05	PKP PLK S.A.	18 149 748,55	5 610 279,80
SPOT/28/ 2008	2.1	SPOT/2.1.2/13/04	GDDKiA	23 709 384,47	2 151 923,69
SPOT/30/ 2009	1.2	SPOT/1.2.1/110/04	Urząd Morski w Gdyni	21 857 896,78	2 059 410,96
SPOT/33/ 2009	3.1	SPOT/3.1/120/05	Ministerstwo Infrastruktury	102 982,56	102 982,56
SPOT/33/ 2009	3.1	SPOT/3.1/2/IZ/2007	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego	193 375,75	193 375,75
SPOT/33/ 2009	3.1	SPOT/3.1/183/07	Ministerstwo Infrastruktury	15 604,98	15 604,98
SPOT/34/ 2009	1.1	SPOT/1.1.2/100/04	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	5 901 139,51	622 165,72
SPOT/36/ 2009	1.3	SPOT/1.3.2/170/05	PKP Cargo S.A.	6 969 000,00	75 574,83
SPOT/36/ 2009	1.1	SPOT/1.1.1/160/05	PKP PLK S.A.	12 729 847,37	352 107,21
SUMA:				**89 628 979,97**	**11 183 425,50**

*Odsetki wykazane we wniosku o refundację nr SPOT/27/2008 stanowią wartość skumulowaną za okres od 1 stycznia 2004 r. do 31 lipca 2008 r., po którym wprowadzono obowiązek cyklicznego informowania o wysokości narosłych i wykorzystanych odsetek.

8. DZIAŁANIA PODJĘTE PRZEZ INSTYTUCJĘ ZARZĄDZAJĄCĄ I KOMITET MONITORUJĄCY DLA ZAPEWNIENIA PRAWIDŁOWOŚCI I SPRAWNOŚCI WDRAŻANEGO PROGRAMU

8.1. Działania Komitetu Monitorującego i Instytucji Zarządzającej służące poprawie systemu wdrażania Programu

8.1.1. Wprowadzenie

Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego przejął odpowiedzialność za wdrażanie SPOT z dniem 1 stycznia 2006 r. Od tego czasu minister właściwy do spraw transportu pełni rolę Instytucji Pośredniczącej SPOT. W początkowym okresie komórką obsługującą Instytucję Zarządzającą SPOT był Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych, a następnie rolę tę w dniu 22 czerwca 2006 r. przejął Departament Zarządzania Programem Transport, który 29 sierpnia 2008 r. przekształcił się w Departament Przygotowania Projektów Indywidualnych pozostając nadal jednostką odpowiedzialną za wdrażanie SPOT w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego.

Niniejszy podrozdział zawiera wyłącznie zbiorcze zestawienie działań IZ i KM podjętych w celu zapewnienia prawidłowości i sprawności wdrażania Programu. Szczegółowy opis działań znajduje się w podrozdziale 6.2 *Informacja o dokonanych modyfikacjach/usprawnieniach systemu wdrażania*.

8.1.2. Wykaz uchwał Komitetu Monitorującego SPOT

Tabela 25 Uchwały Komitetu Monitorującego SPOT

26.07.2004	**I posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
26.07.2004	Uchwała nr 1 w sprawie przyjęcia Regulaminu prac Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.
10.09.2004	**II posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
10.09.2004	Uchwała nr 1 w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia Komitetu Monitorującego z dnia 26.07.2004 r.
10.09.2004.	Uchwała nr 2 w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.
8.12.2004	**III posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
8.12.2004	Uchwała nr 1 w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia Komitetu Monitorującego z dnia 10.09.2004 r.
8.12.2004	Uchwała nr 2 w sprawie przyjęcia zmienionego Regulaminu Pracy Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.
8.12.2004	Uchwała nr 3 w sprawie przyjęcia kwartalnego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za III kwartał 2004 r.
8.12.2004	Uchwała nr 4 w sprawie przyjęcia Uzupełnienia SPOT.
8.12.2004	Uchwała nr 5 w sprawie przyjęcia Zaleceń dla Komitetu Sterującego SPOT dotyczących propozycji dodatkowego naboru wniosków w ramach działania 2.2 Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa.
18.03.2005	**IV posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
18.03.2005	Uchwała nr 1 w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT z dnia 8.12.2004 r.
18.03.2005	Uchwała nr 2 w sprawie przyjęcia kwartalnego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za IV kwartał 2004 r.
18.03.2005	Uchwała nr 3 w sprawie przyjęcia rocznego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za 2004 r.
18.03.2005	Uchwała nr 4 w sprawie przyjęcia zmian do Uzupełnienia SPOT.
18.03.2005	Uchwała nr 5 w sprawie przyjęcia rocznego raportu z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.
18.03.2005	Uchwała nr 6 w sprawie przyjęcia Planu działań ewaluacyjnych Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 - 2006.
18.03.2005	Uchwała nr 7 w sprawie wykonania ekspertyzy/wydania opinii dotyczącej analizy wydatków kwalifikujących się jako współfinansowanie krajowe projektów w ramach Priorytetu 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.
16.06.2005	**V posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
16.06.2005	Uchwała nr 1 w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT z dnia 18.03.2005 r.
16.06.2005	Uchwała nr 2 w sprawie przyjęcia kwartalnego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za I kwartał 2005 r.

16.06.2005	Uchwała nr 3 w sprawie przyjęcia zmienionego Regulaminu Pracy Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.
16.06.2005	Uchwała nr 4 w sprawie przyjęcia zmian do Uzupełnienia SPOT.
16.06.2005	Uchwała nr 6 w sprawie przyjęcia zmiany do Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport na lata 2004 – 2006 dotyczącej poszerzenia listy beneficjentów końcowych o PKP Szybką Kolej Miejską w Trójmieście sp. z o.o. w poddziałaniu 1.1.1 Przebudowa linii kolejowych i 1.1.2 Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych.
15.09.2005	**VI posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
15.09.2005	Uchwała nr 1 w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT z dnia 16.06.2005 r.
15.09.2005	Uchwała nr 2 w sprawie przyjęcia okresowego (kwartalnego) sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za II kwartał 2005 r.
15.09.2005	Uchwała nr 3 w sprawie wykonania ekspertyzy prawnej nt. przekazywania refundacji innym niż beneficjent podmiotom, które zaangażowane są w realizacje projektu.
15.09.2005	Uchwała nr 4 w sprawie wykonania ekspertyzy prawnej dotyczącej analizy wykupu gruntów przez beneficjentów końcowych w ramach projektów realizowanych ze SPOT.
15.09.2005	Uchwała nr 5 w sprawie przyjęcia zaleceń dla Instytucji Zarządzającej SPOT w zakresie wykorzystania oszczędności powstałych po rozstrzygnięciu wszystkich procedur przetargowych.
15.12.2005	**VII posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
15.12.2005	Uchwała nr 1 w sprawie przyjęcia Regulaminu Pracy Komitetu Monitorującego.
15.12.2005	Uchwała nr 2 w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT z dnia 15.09.2005 r.
15.12.2005	Uchwała nr 3 w sprawie przyjęcia okresowego (kwartalnego) sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za III kwartał 2005 r.
15.12.2005	Uchwała nr 4 w sprawie przyjęcia zmian do Uzupełnienia SPOT na lata 2004 – 2006.
28.04.2006	**VIII posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
28.04.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia Regulaminu KM SPOT
28.04.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia Protokołu z posiedzenia KM SPOT z dnia 15 grudnia 2005 r.
28.04.2006	Uchwała w sprawie zatwierdzenia zmian w SPOT
28.04.2006	Uchwała w sprawie zatwierdzenia zmian w uzupełnieniu SPOT
28.04.2006	Uchwała w sprawie zatwierdzenia sprawozdania z realizacji SPOT za IV kwartał 2005r.
13.07.2006	**IX posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
13.07.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT w dniu 28 kwietnia 2006 r.
13.07.2006	Uchwała w sprawie zatwierdzenia Regulaminu Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport
13.07.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia okresowego (kwartalnego) sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za IV kwartał 2005 r.
13.07.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia rocznego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za rok 2005 r.
13.07.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia okresowego (kwartalnego) sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za I kwartał 2006 r.
13-14.09.2006	**X posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
13-14.09.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT w dniu 13 lipca 2006 r.

13-14.09.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia okresowego (kwartalnego) sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za II kwartał 2006 r.
13-14.09.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport
13-14.09.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia zmian w Sektorowym Programie Operacyjnym Transport
13-14.09.2006	Uchwała w sprawie zatwierdzenia zmian Regulaminu Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport
18.12.2006	**XI posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
18.12.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia Regulaminu Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport
18.12.2006	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT w dniu 13-14 września 2006 r.
16.05.2007	**XII posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
16.05.2007	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT z dnia 18 grudnia 2006 r.
16.05.2007	Uchwała w sprawie przyjęcia okresowego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za II półrocze 2006 r.
16.05.2007	Uchwała w sprawie przyjęcia rocznego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za 2006 r.
19.07.2007	**Tryb obiegowy**
19.07.2007	Uchwała zmieniająca uchwałę nr 3 Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport z dnia 16 maja 2007 r. w sprawie przyjęcia rocznego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za 2006 r.
25.09.2007	**XIII posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
25.09.2007	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT w dniu 16 maja 2007r.
25.09.2007	Uchwała w sprawie przyjęcia okresowego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za I półrocze 2007r.
25.09.2007	Uchwałą w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport
18.03.2008	**XIV posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
18.03.2008	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT z dnia 25 września 2007 r.
18.03.2008	Uchwała w sprawie przyjęcia okresowego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za II półrocze 2007 r.
18.03.2008	Uchwała w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport
05.06.2008	**XV posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
05.06.2008	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT w dniu 18 marca 2008 r.
05.06.2008	Uchwała w sprawie przyjęcia rocznego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za 2007 r.
05.06.2008	Uchwała w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport
17.09.2008	**XVI posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
17.09.2008	Uchwałą w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT w dniu 5 czerwca 2008 r.
17.09.2008	Uchwała w sprawie przyjęcia okresowego sprawozdania z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport za I półrocze 2008 r.
17.09.2008	Uchwała w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport

12.12.2008	**XVII posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
12.12.2008	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT w dniu 17 września 2008 r.
12.12.2008	Uchwała w sprawie przedłużenia okresu kwalifikowalności wydatków dla Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006
12.12.2008	Uchwałą w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006
25.03.2009	**XVIII posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
25.03.2009	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT w dniu 12 grudnia 2008 r.
25.03.2009	Uchwała w sprawie przyjęcia sprawozdania okresowego z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 za II półrocze 2008 r.
25.03.2009	Uchwała w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006
28.05.2009	**Tryb obiegowy**
28.05.2009	Uchwała w sprawie przyjęcia protokołu z posiedzenia KM SPOT w dniu 25 marca 2009 r.
28.05.2009	Uchwała w sprawie przyjęcia sprawozdania rocznego z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 za 2008 r.
01.07.2010	**Tryb obiegowy**
01.07.2010	Uchwała w sprawie przyjęcia sprawozdania końcowego z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006
07.09.2010	**XXI posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport**
	Na komitecie nie przyjęto żadnych uchwał. W trakcie posiedzenia przedstawiona została informacja podsumowująca efekty realizacji Programu w latach 2004-2010

8.1.3. Wykaz uchwał Komitetu Monitorującego NPR

Uchwała Komitetu Monitorującego Narodowy Plan Rozwoju z dnia 19 września 2006 r. w sprawie realokacji środków pomiędzy priorytetami Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.

8.1.4. Wykaz zaleceń, wytycznych, zasad, instrukcji i rekomendacji przyjętych przez Instytucję Zarządzającą[50]

- Zasady podziału wolnych środków w ramach SPOT,
- Zasady bezgotówkowego rozliczania projektów,
- Zasady dotyczące elastyczności finansowej,
- Zalecenia dotyczące stosowania przyspieszonej procedury udzielania zamówień publicznych,
- Stanowisko Instytucji Zarządzającej Sektorowym Programem Operacyjnym Transport w sprawie przechowywania dokumentów przez Beneficjentów,
- Wymierzanie korekt finansowych za naruszenia prawa zamówień publicznych związane z realizacją projektów współfinansowanych ze środków funduszy UE,
- Zasady dotyczące tablic informacyjnych i pamiątkowych dla Beneficjentów Sektorowego Programu Operacyjnego Transport,
- Szczegółowe zasady postępowania dla beneficjentów, którzy na podstawie umowy o dofinansowanie/aneksu do umowy o dofinansowanie mają możliwość zmian zakładanych wskaźników produktu i rezultatu projektu, nie przekraczających łącznie 15% ich wartości lub przesunięć pomiędzy kategoriami wydatków nie przekraczających łącznie 15% całkowitej wartości projektu bez podpisywania aneksu do umowy o dofinansowanie,

[50] Dokumenty uszeregowano według chronologii ich przyjęcia lub publikacji.

- Zasady postępowania w sprawie kwalifikowalności kosztów osobowych pracowników w ramach Pomocy Technicznej SPOT,
- Zalecenia dla beneficjentów funduszy UE dotyczące interpretacji przepisów ustawy prawo zamówień publicznych,
- Stanowisko IZ SPOT w sprawie kontrasygnaty skarbnika jednostki samorządu terytorialnego na wekslu in blanco,
- Zasady postępowania dla beneficjentów, którzy zawarli umowy o dofinansowanie przed dniem 6 lutego 2007 r. w sprawie uproszczonej procedury wprowadzania zmian do umowy,
- Zasady dotyczące kwalifikowalności wydatków na roboty w ramach tzw. kwot warunkowych
- Instrukcje do sprawozdań okresowych,
- Zasady postępowania w sprawie przeprowadzania audytu projektu realizowanego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport,
- Zasady postępowania w sprawie aktualizacji wniosku o dofinansowanie przed podpisaniem umowy o dofinansowanie,
- Zasady postępowania w sprawie dołączania do umowy o dofinansowanie pełnomocnictwa dla osoby podpisującej umowę w imieniu Instytucji Pośredniczącej,
- Zalecenia w sprawie braku podstaw do wstrzymywania podpisywania umów o dofinansowanie do czasu przekazania przez beneficjenta podręcznika procedur wewnętrznych,
- Rekomendacja w sprawie zniesienia konieczności przedstawiania opracowanych procedur zarządzania i kontroli projektu w formie schematów graficznych,
- Zasada „jeden beneficjent – jeden podręcznik”,
- Zasady postępowania w sprawie wniosku o prefinansowanie.

8.2. Informacja o dokonanych modyfikacjach/usprawnieniach systemu wdrażania

8.2.1. Wprowadzenie

W niniejszym podrozdziale zostały omówione akty prawne będące podstawą funkcjonowania Programu, takie jak ustawa o NPR i rozporządzenie w sprawie przyjęcia NPR, rozporządzenia w sprawie przyjęcia SPOT i Uzupełnienia SPOT, rozporządzenia regulujące kwestie kontroli i sprawozdawczości, rozporządzenie dotyczące współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym oraz rozporządzenia regulujące kwestie związane z prefinansowaniem.

Poniżej omówiono natomiast dokumenty systemowe. W pierwszej kolejności wymieniono dokumenty o szczególnym znaczeniu dla Programu, takie jak porozumienia międzyinstytucjonalne, podręczniki procedur, wzory umów, wniosków o dofinansowanie oraz sprawozdań, a także Terminarze będące zbiorem przepisów regulujących kwestie związane z zamknięciem SPOT. Następnie wymieniono najważniejsze zalecenia, wytyczne, rekomendacje, instrukcje i zasady określone przez IZ SPOT w trakcie realizacji Programu w kolejności chronologicznej ich przyjęcia lub publikacji.

Podrozdział nie zawiera opisu działań podejmowanych na bieżąco przez IZ SPOT mających na celu usprawnienie systemu wdrażania, a jedynie opis rezultatu w postaci przyjęcia wytycznych lub innych zasad określonych w formie pisemnej. Z uwagi na objętość materiału podrozdział nie zawiera także opisu licznych ekspertyz i opinii sporządzanych przez IZ SPOT lub ekspertów zewnętrznych na zlecenie IZ.

8.2.2. Krajowe akty prawne będące podstawą funkcjonowania Programu

8.2.2.1. Ustawa o Narodowym Planie Rozwoju

Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (ustawa o NPR) jest podstawowym aktem prawnym w porządku krajowym regulującym kwestie związane z funduszami strukturalnymi i Funduszem Spójności w perspektywie finansowej 2004-2006. Ustawa z dnia 12 maja 2000 r. o zasadach wpierania rozwoju regionalnego (Dz. U. Nr 48, poz. 550, z późn. zm.) regulowała zbyt wąski obszar i w przeciwieństwie do NPR nie stanowiła odpowiednich ram dla prawidłowej absorpcji środków wspólnotowych.

Ustawa o NPR regulowała następujące kwestie[51]:

1. po raz pierwszy zdefiniowano kluczowe pojęcia dla wdrażania programów operacyjnych (m.in. beneficjent pomocy),
2. określono szczegółowo zakres oraz sposób przygotowania Narodowego Planu Rozwoju,
3. określono dokumenty definiujące cele i kierunki wspierania rozwoju regionalnego kraju w średnim i długim horyzoncie czasowym,
4. określono instrumenty służące realizacji NPR, takie jak m.in. programy operacyjne współfinansowane ze środków strukturalnych oraz Strategia Wykorzystania Funduszu Spójności,
5. zdefiniowano role poszczególnych instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie Narodowego Planu Rozwoju oraz programów operacyjnych służących do jego realizacji,
6. określono źródła finansowania NPR,
7. sprecyzowano początkowe daty dokonywania wydatków w ramach NPR i programów służących do jego realizacji,
8. określono zasady monitorowania i kontroli NPR i poszczególnych programów.

8.2.2.2. Nowelizacja ustawy o NPR z dnia 13 lipca 2006 r.

Praktyka stosowania przepisów ustawy o NPR ujawniła szereg istotnych nieścisłości w jej przepisach. W związku z powyższym zaistniała konieczność pilnego wprowadzenia zmian, które miały usprawnić proces realizacji programów finansowanych ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. Nowelizacja ustawy o NPR była jednym z priorytetowych założeń "Programu naprawczego zwiększającego absorpcję funduszy strukturalnych w ramach NPR 2004-2006", który został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 6 grudnia 2005 r. i wprowadzała następujące zmiany[52]:

1. doprecyzowano, że okres obowiązywania ustawy obejmuje okres programowania 2004-2006,
2. wprowadzono do porządku prawnego instytucję właściwą do spraw prowadzenia kontroli wyrywkowej oraz instytucji właściwej do spraw wystawienia deklaracji zamknięcia pomocy (Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej),
3. dokonano rozróżnienia pomiędzy kompetencjami instytucji zarządzającej programem operacyjnym i instytucji zarządzającej Podstawami Wsparcia Wspólnoty,
4. w celu odformalizowania i odbiurokratyzowania procedur wdrażania programów wprowadzono możliwość opracowania w formie komunikatu, a nie jak dotychczas rozporządzenia, wzorów umów o dofinansowanie oraz trybu składania wniosków o dofinansowanie,
5. zniesiono jednostki monitorująco-kontrolne – kompetencje do interpretowania i wydawania wytycznych odnośnie ogólnych zasad kwalifikowalności wydatków przejęła IZ PWW natomiast kompetencje kontrolne zostały rozdzielone pomiędzy IZ PWW, instytucje zarządzające programami oraz instytucje prowadzące kontrole wyrywkowe,
6. zniesiono obowiązek kwartalnych posiedzeń komitetów monitorujących program.

Nowelizacja ustawy o NPR z dnia 8 grudnia 2006 r. wprowadziła możliwość uczestniczenia w posiedzeniu Komitet do spraw Kontroli i Audytu Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności ministra właściwego do spraw finansów publicznych natomiast nowelizacja z dnia 7 listopada 2008 r. wprowadziła *expressis verbis* upoważnienie dla instytucji zarządzającej do nakładania korekt finansowych (więcej na ten temat w podrozdziale *11.1.5 Korekty finansowe za naruszenia przepisów z zakresu zamówień publicznych*).

[51] Omówiono wyłącznie przepisy mające bezpośredni wpływ na funkcjonowanie Programu (zastosowano kolejność wynikającą z uszeregowania przepisów w ustawie).

[52] Omówiono wyłącznie przepisy mające bezpośredni wpływ na funkcjonowanie Programu (zastosowano kolejność wynikającą z uszeregowania przepisów w ustawie).

8.2.2.3. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 czerwca 2004 r. w sprawie przyjęcia Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006[53]

Narodowy Plan Rozwoju został przyjęty na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy o Narodowym Planie Rozwoju przez Radę Ministrów rozporządzeniem w dniu 22 czerwca 2004 r. NPR został przygotowany na podstawie wytycznych zawartych w rozporządzeniu nr 1260/1999 WE i był kompleksowym dokumentem określającym strategię społeczno-gospodarczą Polski w pierwszych latach członkostwa w Unii Europejskiej. W dokumencie określono m.in.

1. strategię rozwoju społeczno-gospodarczego kraju,
2. zarys programów operacyjnych i realizowanych w ich ramach działań,
3. kryteria wyboru beneficjentów, którzy mogą uzyskać dofinansowanie w odniesieniu do projektów realizowanych w ramach programów,
4. system realizacji NPR.

W zakresie kwestii związanych z transportem NPR stanowił, że rozbudowa i modernizacja sieci transportowej obejmować będzie:

1. kontynuację rozpoczętych w okresie przedakcesyjnym inwestycji w modernizację oraz rozbudowę sieci drogowej oraz kolejowej w paneuropejskich korytarzach transportowych,
2. inwestycje na drogach i liniach kolejowych o krajowym znaczeniu, zapewniających poprawę jakości obsługi ruchu pomiędzy dużymi aglomeracjami miejskimi oraz zapobiegającym peryferyzacji obszarów położonych na wschodzie Polski,
3. infrastrukturę portów lotniczych, w celu sprostania standardom ruchu międzykontynentalnego w głównych portach (Warszawa, Gdańsk, Kraków i Katowice),
4. infrastrukturę portów morskich w celu poprawy ich dostępności od strony lądu i morza oraz utworzeniu przeładunkowych terminali kontenerowych i promowych, a także centrów logistycznych w ich pobliżu.

SPOT został określony jako instrument realizacji Podstaw Wsparcia Wspólnoty - w kierunku rozwoju „tworzenie warunków dla zwiększania poziomu inwestycji, promowanie zrównoważonego rozwoju i spójności przestrzennej".

Rozdział 5.2 części VI NPR poświęcono w całości SPOT, w którym określono:

- cele Programu (główny cel strategiczny: zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej miast, obszarów i regionów Polski w układzie UE),
- priorytety i działania w SPOT,
- oczekiwane efekty wdrażania (przede wszystkim poprawa stanu infrastruktury sieci drogowej, kolejowej i infrastruktury portowej, a także rozwój systemów intermodalnych i sterowania ruchem.

W dokumencie postanowiono również, że instytucją zarządzającą będzie minister właściwy do spraw transportu oraz minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz określono wysokość środków wspólnotowych i krajowych przeznaczonych na realizację projektów w ramach SPOT.

Rozporządzeniem z dnia 27 grudnia 2005 r. nowelizującym NPR przyjęto, że instytucją zarządzającą SPOT będzie minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego.

8.2.2.4. Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004-2006

W dniu 29 czerwca 2004 r. Komisja Europejska zatwierdziła Sektorowy Program Operacyjny Transport (decyzją C (2004) 2542), otwierając tym samym drogę do wykorzystania środków unijnych przyznanych na realizację projektów w ramach SPOT. W dniu 28 lipca 2004 r. Minister Infrastruktury podpisał rozporządzenie w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata

[53] Omówiono wyłącznie przepisy mające bezpośredni wpływ na funkcjonowanie Programu (zastosowano kolejność wynikającą z uszeregowania przepisów w rozporządzeniu).

2004-2006, które weszło w życie 12 sierpnia 2004 r. W celu pełnego wykorzystania przyznanej alokacji w dniu 12 marca 2006 przyjęto rozporządzenie nowelizujące Program, które zostało zatwierdzone decyzją Komisji C (2007) 376 w dniu 1 lutego 2007 r.

8.2.2.5. Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006

W dniu 8 października 2004 r. Minister Infrastruktury podpisał rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006, które określało sposób efektywnego wykorzystywania EFRR dla wspierania działalności w zakresie włączenia Polski w europejskie sieci infrastrukturalne i było komplementarnym dokumentem do rozporządzenia w sprawie przyjęcia SPOT. Podczas funkcjonowania Programu do Uzupełnienia SPOT wprowadzono następujące zmiany:

1. rozporządzenie z dnia 16 maja 2005 r.:
   - uwzględniono zmiany wprowadzone przez Komitet Monitorujący ds. SPOT na posiedzeniu w dniu 8 grudnia 2004 r.,
   - przesunięto środki w wysokości 31,5 mln euro z poddziałania 1.1.1. Przebudowa linii kolejowych na poddziałanie 1.1.2. Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych,
   - zlikwidowano dwie instytucje wdrażające: Departament Transportu Morskiego odpowiedzialnego za działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad odpowiedzialnej za działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych.
2. rozporządzenie z dnia 13 lipca 2005 r.
   - uwzględniono zmiany wprowadzone przez Komitet Monitorujący ds. SPOT na posiedzeniu w dniu 18 marca 2005 r.
   - wprowadzono następujące zmiany do Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport na lata 2004 – 2006:
     i. Realokacja środków z działania 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych do działania 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w wysokości 10 mln euro wsparcia finansowego Unii Europejskiej.
     ii. Wykreślenie wszystkich poddziałań w działaniu 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich, 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych oraz 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
     iii. Zmiana Tabeli 8,
     iv. W działaniu 3.1. „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT", w części „Opis działania", Czynność 2. Usługi dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT, w ramach której realizowane będą następujące zadania, dopisano zdania:
       - ewaluacja ex-ante programów operacyjnych z sektora transportu na lata 2007 – 2013, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór konsultantów i ekspertów odpowiedzialnych za sporządzenie ewaluacji ex-ante,
       - ocena oddziaływania na środowisko programów operacyjnych z sektora transportu na lata 2007 – 2013, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór konsultantów i ekspertów odpowiedzialnych za sporządzenie oceny,
       - wsparcie dla procesu przygotowania programów operacyjnych z sektora transportu na lata 2007 – 2013, obejmujące organizację seminariów, konferencji i warsztatów oraz przygotowanie niezbędnych ekspertyz, opinii i prac.
     v. W rozdziale 4 „Opis podsumowujący sposób wdrażania działań SPOT", w tabeli 6 wprowadzono dodatkowe zadania dla Departamentu Programowania i Strategii w brzmieniu: „przygotowywanie ocen dla dokumentów programowych na okres 2007 – 2013".

3. Rozporządzenie z dnia 13 czerwca 2006 r.:
   - zmieniono system wdrażania SPOT i podział obowiązków pomiędzy IZ a IPZ (z uwagi na fakt przejęcia w dniu 1 stycznia 2006 r. funkcji IZ przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego),
   - umożliwiono ubieganie się o dofinansowanie przez inne jednostki funkcjonujące w ramach Policji i Państwowej Straży Pożarnej niż Komenda Główna Policji i Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej,
   - ujednolicono terminologię w zakresie opisu systemu zarządzania i kontroli SPOT.
4. Rozporządzenie z dnia 12 marca 2007 r.:
   - zlikwidowano Komitet Sterujący (w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 13 lipca 2006 r. o zmianie ustawy o Narodowym Planie Rozwoju oraz niektórych innych ustaw),
   - umożliwiono finansowanie pierwszej linii metra ze środków SPOT.
5. Rozporządzenie z dnia 16 grudnia 2008 r.:
   - dodano zapisy umożliwiające wsparcie etapu przygotowawczego perspektywy finansowej 2007-2013,
   - zharmonizowano wskaźniki określone w projektach z wskaźnikami zawartymi w Uzupełnieniu Programu,
   - dokonano zmian zapisów dotyczących europejskich sieci transportowych, tak aby o dofinansowanie mogły ubiegać się również nie tylko wchodzące w skład sieci TEN-T, ale również projekty powiązane z tą siecią,
   - skorygowano środki pochodzące ze źródeł krajowych na finansowanie projektu „Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi" uwzględniających środki rzeczywiście pochodzące z budżetu państwa na współfinansowanie wydatków kwalifikowanych.
6. Rozporządzenie z dnia 10 czerwca 2009 r.:
   - przesunięto niewykorzystane środki: w ramach Działania 1.3 „Rozwój systemów intermodalnych" do Działania 1.1 „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach" oraz w ramach Działania 3.2 „Informacja i promocja operacji SPOT" do Działania 3.1 „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT.

8.2.2.6. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 27 kwietnia 2007 r. w sprawie trybu kontroli realizacji projektów i programów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności

Rozporządzenie z dnia 27 grudnia 2007 r. było podstawowym aktem prawnym regulującym zasady przeprowadzania kontroli projektów i programów współfinansowanych z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności i określało przede wszystkim:

1. tryby przeprowadzania kontroli,
2. wymogi dotyczące rocznego planu kontroli,
3. zasady sprawdzania przestrzegania procedur i sprawności funkcjonowania systemu wdrażania we wszystkich elementach programów operacyjnych i strategii wykorzystania Funduszu Spójności.

Szczegółowe informacje na temat niniejszego rozporządzenia znajdują się w rozdziale 8 *Informacja o przeprowadzonych kontrolach i napotkanych problemach oraz stwierdzonych nieprawidłowościach w trakcie realizacji Programu.*

8.2.2.7. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 26 lutego 2007 r. w sprawie trybu, terminów i zakresu sprawozdawczości dotyczącej realizacji Narodowego Planu Rozwoju oraz trybu i zakresu rozliczeń

Rozporządzenie z dnia 26 lutego 2007 r. określa tryb, terminy i zakres sprawozdawczości dotyczącej realizacji NPR w odniesieniu do projektów, działań i programów operacyjnych oraz ich tryb i zakres rozliczeń. Rozporządzenie regulowało m.in. następujące kwestie:

1. zakres sprawozdań rocznych, okresowych i końcowych,
2. obowiązki instytucji zarządzającej, pośredniczącej oraz obowiązki beneficjenta w zakresie sprawozdawczości,
3. zasady refundacji wydatków.

Niniejszy akt został znowelizowany rozporządzeniem z dnia 19 grudnia 2008 r. Celem zracjonalizowania procesu przygotowania sprawozdań w końcowym okresie realizacji programów operacyjnych w perspektywie finansowej 2004 – 2006 wydłużono termin na przekazanie przez instytucję zarządzającą sprawozdania końcowego do IZ PWW (uwzględniając niezbędny czas na przeprowadzenie kontroli na zakończenia realizacji projektu) oraz zgodnie z Decyzją Komisji 3424/2006 umożliwiono rezygnację z konieczności sporządzania sprawozdania rocznego z realizacji programu w ostatnim roku jego wdrażania pod warunkiem zamieszczenia dodatkowych informacji w sprawozdaniu końcowym dla programów dla których na podstawie decyzji wydanej na podstawie art. 28 ust. 1 rozporządzenia Rady 1260/1999 okres kwalifikowalności upływał z dniem 31 grudnia 2008 r.

W dniu 30 czerwca 2009 r. zostało uchwalone kolejne rozporządzenie nowelizujące, którego głównym celem było doprecyzowanie procedury sprawozdawczej (ustalenie jasnej ścieżki i precyzyjnych terminów przekazywania sprawozdań z realizacji programów operacyjnych).

8.2.2.8. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 4 września 2006 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym

Rozporządzenie z dnia 4 września 2004 r. określało tryb, sposób i warunki współfinansowania ze środków publicznych inwestycji kolejowych realizowanych w ramach SPOT w ramach działania 1.3 *Rozwój systemów intermodalnych*. Rozporządzenie regulowało przede wszystkim:

1. zakres przedmiotowy działania 1.3 SPOT (inwestycje dotyczące centrów logistycznych i terminali transportu intermodalnego, których przewidywany okres użytkowania będzie dłuższy niż pięć lat),
2. maksymalną wysokość wsparcia finansowego,
3. zasady kwalifikowalności wydatków,
4. procedurę składania wniosku o dofinansowanie.

8.2.2.9. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 2 września 2004 r. w sprawie przekazywania i zwrotu środków na prefinansowanie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport

Rozporządzenie przyjęte w dniu 2 września 2004 r. zostało wydane na podstawie przepisów ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych i określało tryb i terminy przekazywania środków z budżetu państwa na prefinansowanie SPOT oraz tryb i terminy zwrotu pożyczek do budżetu państwa, w szczególności:

1. dokumenty niezbędne do przekazania pożyczki,
2. sposób ustalania transz pożyczki i warunki przekazywania środków,
3. tryb i termin rozliczenia pożyczki,
4. sposób zwrotu pożyczki,
5. wysokość prowizji bankowych,
6. wysokość oprocentowania.

Rozporządzenie obowiązywało do dnia 30 czerwca 2006 r. i zostało uchylone ustawą o finansach publicznych z dnia 30 czerwca 2005 r.

8.2.2.10. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 czerwca 2006 r. w sprawie przekazywania i zwrotu środków na prefinansowanie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006

Niniejsze rozporządzenie wydane na podstawie ustawy dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych zakresem regulacji odpowiada rozporządzeniu z dnia 2 września 2004 r.

8.2.3. Dokumenty systemowe

8.2.3.1. Porozumienia międzyinstytucjonalne

Na poziomie Programu zawierano **porozumienia pomiędzy instytucjami zaangażowanymi we wdrażanie SPOT**, które miały na celu określenie zadań instytucji biorących udział w realizacji Programu w celu usprawnienia wdrażania SPOT.

- W latach 2004-2005, kiedy funkcję IZ pełnił Minister Infrastruktury zawarto następujące porozumienia: *Porozumienie w sprawie określania szczegółowych zasad współpracy w zakresie przepływu środków finansowych oraz zarządzania i kontroli* zawarte w dniu 2 kwietnia 2004 r. pomiędzy Instytucją Płatniczą a IZ SPOT (*Porozumienie* uregulowało zasady współpracy pomiędzy Instytucją Płatniczą a IZ SPOT oraz obowiązki tych instytucji, a także zawierało wzory dokumentów wymaganych w trakcie wdrażania Programu, w celu prawidłowej realizacji Programu),
- Aneks nr 1 do *Porozumienia z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie określania szczegółowych zasad współpracy w zakresie przepływu środków finansowych, oraz zarządzania i kontroli w ramach SPOT* zawarty w dniu 17 sierpnia 2005 r.(aneksem wprowadzono zaktualizowany wzór Poświadczenia wydatków i wniosku o refundację składanego przez IZ SPOT do Instytucji Płatniczej),

Z dniem 1 stycznia 2006 r. weszło w życie *rozporządzenie Rady Ministrów zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006 (Dz. U. Nr 265, poz. 2214),* zgodnie z którym funkcję IZ SPOT 2004–2006 objął minister właściwy ds. rozwoju regionalnego, natomiast funkcję instytucji pośredniczącej minister właściwy ds. transportu oraz minister właściwy ds. gospodarki morskiej.

W dniu 30 marca 2006 r. podpisano porozumienie między Ministrem Rozwoju Regionalnego a Ministrem Finansów, które określiło podział kompetencji między IZ a IP.

Dnia 26 kwietnia 2006 r. podpisano porozumienie pomiędzy Ministrem Rozwoju Regionalnego i Ministrem Transportu i Budownictwa, które określiło podział kompetencji między IZ a IPZ. W związku ze zmianami administracji państwowej, w dniu 5 maja 2006 r. MTiB zostało podzielone na trzy nowe ministerstwa: MT, MGM i MB. Zgodnie z porozumieniem zawartym w dniu 3 sierpnia 2006 r. podpisanym pomiędzy MT a MGM, Minister Gospodarki Morskiej miał prawo do przedstawiania opinii i uwag w zakresie działania 1.2 oraz był uprawniony do zobowiązania beneficjentów do przekazywania informacji w zakresie SPOT. Minister Transportu, zobowiązał się do przekazywania wszelkich dokumentów związanych z realizacją działania 1.2 (plany kontroli, sprawozdania) w celu ich zaopiniowania do Ministra Gospodarki Morskiej.

W 2007 r. w celu usprawnienia systemu w ramach SPOT, IZ SPOT rozpoczął się prace nad nowym porozumieniem trójstronnym pomiędzy IZ, IP i IPZ. W dniu 13 listopada 2007 r. podpisano Porozumienie w sprawie zarządzania Sektorowym Programem Operacyjnym Transport na lata 2004-2006 między Ministrem Rozwoju Regionalnego, Ministrem Finansów i Ministrem Transportu, które zastąpiło dotychczas obowiązujące Porozumienie zawarte między Ministrem Rozwoju Regionalnego i Ministrem Finansów oraz Porozumienie zawarte między Ministrem Rozwoju Regionalnego i Ministrem Transportu. Ponadto uwzględniono zmiany przepisów prawa powszechnie obowiązującego i uszczegółowiono zapisy określające podział kompetencji między IZ, IP i IPZ oraz wprowadzone postanowienia dotyczące kompetencji IZ i IPZ w zakresie realizacji projektów w ramach Priorytetu 3 – Pomoc Techniczna.

8.2.3.2. Podręczniki Procedur

8.2.3.2.1 Podręcznik Procedur IPZ – Podręcznik IPZ

Działania IPZ w trakcie realizacji SPOT w zakresie monitorowania, kontroli, raportowania nieprawidłowości, weryfikacji kwalifikowalności wydatków w ramach wniosków o płatność przekazywanych przez beneficjentów opierały się o procedury zapisane w podręczniku procedur IPZ. W latach 2004-2009 podręcznik podlegał zmianom, które miały na celu wzmocnienie i usprawnienie systemu monitorowania i kontroli, w szczególności w zakresie prowadzenia kontroli planowych i doraźnych w miejscu realizacji oraz procedury odnoszące się do systemu raportowania o nieprawidłowościach. Najważniejsze zmiany w tym zakresie przedstawiały się następująco:

1. Zatwierdzenie pierwszego Podręcznika Procedur IZ SPOT w dniu 3 marca 2005 r.[54]

Jest to pierwszy podręcznik formalnie zatwierdzony przez Instytucję Zarządzającą (której funkcję w tamtym czasie pełnił Minister Infrastruktury) i Instytucję Płatniczą.

W podręczniku zawarty został opis istniejącego systemu kontroli, wg którego działania kontrolne na miejscu należały do właściwości Departamentu Kontroli.

Podręcznik ten przewidywał też przeprowadzanie inspekcji terenowych przez Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich, mających na celu sprawdzenie dostarczenia współfinansowanych towarów i usług, weryfikację, czy wydatki zostały rzeczywiście poniesione oraz czy spełniają kryteria określone w art. 4 rozporządzenia 438 Komisji Europejskiej z dnia 2 marca 2001.

Czynności w zakresie kontroli ex-ante zamówień publicznych pozostawały w zakresie merytorycznym Departamentu Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich.

Procedura przeciwdziałania nieprawidłowościom w ww. podręczniku zawierała opis sposobu postępowania w przypadku wykrycia nieprawidłowości. Składała się z procedur dotyczących: przeciwdziałania nieprawidłowościom, przygotowania bieżącego raportu dotyczącego nieprawidłowości wykrytej przez Wydział Monitorowania Projektów Funduszy Strukturalnych, przygotowania bieżącego raportu dotyczącego nieprawidłowości wykrytej przez inną komórkę organizacyjną, przygotowania kwartalnego raportu o nieprawidłowościach wykrytych w przedsięwzięciach finansowych z funduszy strukturalnych, miesięcznego zestawienia nieprawidłowości, noty o nieprawidłowości.

Obowiązek raportowania o nieprawidłowościach spoczywał na Departamencie Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich Ministerstwa Infrastruktury, wykonującym zadania Instytucji Zarządzającej SPOT oraz Departamencie Kontroli w Ministerstwie Infrastruktury.

W związku z uwagami zgłoszonymi przez Instytucję Płatniczą, podjęto prace zmierzające do stosownej modyfikacji procedur. Główną kwestią sporną pozostawała częstotliwość kontroli projektów „na miejscu", gdyż Instytucja Płatnicza postulowała, aby taka kontrola była prowadzona przy okazji każdego wniosku beneficjenta o płatność.

2. Zatwierdzenie drugiego Podręcznika Procedur IZ SPOT w dniu 21 listopada 2005 r.

Podręcznik ten uwzględniał część zastrzeżeń dotyczących sytemu kontroli zgłoszonych przez Instytucję Płatniczą.

Zgodnie z Podręcznikiem, kontrola na miejscu u beneficjenta wykonywana była w trakcie realizacji projektu oraz po zakończeniu działań realizowanych przez beneficjenta. Przybierała ona formę:

- weryfikacji faktyczności poniesienia wydatków oraz zgodności z odpowiednimi przepisami krajowymi i wspólnotowymi (w szczególności z odpowiednimi politykami wspólnotowymi) na miejscu realizacji projektu w oparciu o dokumentację przedkładaną w ramach wniosku o płatność (wizyty kontrolne przeprowadzane przez Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich lub Departament Kontroli w przypadku projektów, których beneficjentem było Ministerstwo Infrastruktury),
- weryfikacji postępów i efektów realizacji projektu na miejscu jego realizacji zgodnie z założeniami UD w oparciu o przepisy krajowe i wspólnotowe (kontrole realizowane przez Departament Kontroli oraz Departament Programowania i Strategii w Ministerstwie Infrastruktury).

Procedura przeciwdziałania nieprawidłowościom, w stosunku do podręcznika z dnia 3 marca 2005 r. pozostała niezmieniona.

3. Zatwierdzenie trzeciego Podręcznika Procedur IPZ SPOT w dniu 31 lipca 2006 r.

Kolejna wersja podręcznika uwzględniała zmianę struktury systemu wdrażania SPOT, tzn. powołania Instytucji Pośredniczącej w Zarządzaniu, którą powierzono Ministrowi Transportu (Instytucją Zarządzającą został Minister Rozwoju Regionalnego). Ponadto, w podręczniku zwiększono poziom szczegółowości opisu zadań realizowanych przez poszczególne komórki organizacyjne Ministerstwa Transportu, w tym departamenty zajmujące się kontrolą na miejscu.

[54] Wcześniejsze wersje Podręcznika Procedur SPOT nie były formalnie zatwierdzone przez Ministra.

Wszystkie działania kontrolne na miejscu należały do merytorycznych właściwości Departamentu Inwestycji i Analiz Ekonomicznych oraz Departamentu Kontroli Skarg i Wniosków. Szczegółowy opis prowadzonych działań zawarto w ośmiu procedurach - Systemowej Kontroli Planowej, Systemowej Kontroli Doraźnej, Koordynacji Kontroli, Koordynacji Planu Kontroli SPOT, Tworzenia Planu Kontroli Systemowych SPOT, Kontroli Planowej Inwestycji, Kontroli Doraźnej, Tworzenia Rocznego Planu Kontroli.

Wyeliminowano prowadzenie wizyt kontrolnych na miejscu przez pracowników Departamentu Funduszy Strukturalnych, w zakresie którego pozostało przeprowadzanie kontroli ex-ante zamówień publicznych (procedura KZW + listy sprawdzające).

W związku ze zmianami organizacyjnymi spowodowanymi objęciem funkcji Instytucji Pośredniczącej w Zarządzaniu przez Ministra Transportu, zmianom uległa również procedura przeciwdziałania nieprawidłowościom. Została ona opracowana w oparciu o przygotowany przez Ministerstwo Finansów System informowania o nieprawidłowościach finansowych w zakresie wykorzystania funduszy strukturalnych (SION). Procedura składała się z następujących etapów: przeciwdziałania nieprawidłowościom, przygotowania bieżącego raportu, przygotowania kwartalnego raportu o nieprawidłowościach, zbiorczych kwartalnych zestawień nieprawidłowości niepodlegających obowiązkowi raportowania do KE, przygotowania miesięcznego zestawienia nieprawidłowości oraz przygotowania noty o nieprawidłowości. Działania w zakresie raportowania o nieprawidłowościach zostały przekazane do Departamentu Funduszy Strukturalnych. Wprowadzono także nowe wzory raportów bieżących i kwartalnych oraz kwartalnego zestawienia nieprawidłowości, zgodne z SION.

W okresie 18-22 września 2006 r. przeprowadzony został przez Komisję Europejską Audyt systemów SPOT. W zawiązku z tym, że ustalenia z ww. audytu dotyczyły m.in. systemu kontroli (nieodpowiednia metodologia dla weryfikacji w ramach art. 4, tj.: zastosowanie zbyt ogólnych pytań w listach sprawdzających, brak list sprawdzających, niewystarczające kontrole w odniesieniu do zamówień publicznych oraz brak koordynacji pomiędzy poszczególnymi departamentami) podjęto prace nad modyfikacją procedur celem realizacji zaleceń z audytu.

4. Zatwierdzenie czwartego Podręcznika Procedur IPZ SPOT w dniu 30 października 2007 r.

W związku z zaleceniami z audytu KE, w zakresie systemu kontroli opracowane zostały wspólne procedury dla departamentów zajmujących się kontrolą na miejscu realizacji projektu (Departament Inwestycji i Analiz Ekonomicznych oraz Departament Kontroli Skarg i Wniosków). Opracowano też wspólną Metodologię kontroli (przeprowadzenia kontroli realizacji projektu SPOT w trakcie lub na zakończenie realizacji projektu) zawierającą szczegółowe listy sprawdzające. Metodologia ta obejmowała m.in. planowanie kontroli, analizę ryzyka, przygotowanie do kontroli, prowadzenie działań kontrolnych, sporządzenie dokumentacji z kontroli, działania pokontrolne i monitorowanie.

W podręczniku zawarto także Metodologię oraz zakres kontroli ex-ante zamówień publicznych udzielanych w ramach SPOT, w tym uszczegółowione listy sprawdzające. Powyższe listy sprawdzające były stosowane tylko przez Departament Funduszy Strukturalnych w toku kontroli ex-ante i kontroli doraźnej ex-post zamówień publicznych oraz przez firmę zewnętrzną, która wykonała na zlecenie IPZ kontrolę doraźną ex-post zamówień publicznych.

Zalecenia audytu KE dotyczyły również procedury raportowania o nieprawidłowościach, dlatego też została ona zaktualizowana i dostosowana do obowiązujących przepisów. Wprowadzono procedurę odzyskiwania kwot nienależnie wypłaconych beneficjentom, wzywania beneficjenta do zwrotu kwot nienależnie wypłaconych wraz z odsetkami, kwalifikowania nieprawidłowości oraz przygotowania informacji o braku nieprawidłowości. Usunięto procedurę przygotowania miesięcznego zestawienia nieprawidłowości oraz przygotowania noty o nieprawidłowości. Zmianom uległy procedury przygotowania bieżących oraz kwartalnych raportów o nieprawidłowościach oraz kwartalnego zestawienia nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu do KE. W zakresie procesów związanych z raportowaniem i usuwaniem nieprawidłowości oraz nadzoru nad nimi, wiodącą i koordynacyjną rolę spełniał nadal Departament Funduszy Strukturalnych.

5. Zatwierdzenie piątego Podręcznika Procedur IPZ SPOT w dniu 22 grudnia 2008 r.

Podręcznik ten uwzględniał zmiany struktury organizacyjnej w Ministerstwie Infrastruktury, dotyczące m.in. wpływu likwidacji Departamentu Inwestycji i Analiz Ekonomicznych na system kontroli w SPOT.

Do merytorycznych właściwości Departamentu Kontroli włączono wszystkie kontrole na miejscu, planowe i doraźne. Natomiast do merytorycznego zakresu Departamentu Funduszy Strukturalnych

(obecnie Departament Funduszy UE) w dalszym ciągu należały kontrole ex-ante zamówień publicznych.

W związku m. in. ze zmianami organizacyjnymi zmianie uległa również procedura dotycząca nieprawidłowości. Dodano procedurę tworzenia i aktualizacji zbiorczego zestawienia nieprawidłowości oraz kwartalnego monitorującego zestawienia nieprawidłowości nie podlegających raportowaniu do KE.

6. Zatwierdzenie opracowania „Zmiany w Podręczniku Procedur IPZ SPOT z dnia 22 grudnia 2008 r." w dniu 18 maja 2009 r.

Zmiana z dnia 18 maja 2009 r. uwzględnia włączenie Departamentu Funduszy Strukturalnych do Departamentu Funduszy UE 2007-2013 i utworzenie nowego Departamentu Funduszy UE oraz dostosowała zapisy podręcznika do znowelizowanych zarządzeń Ministra Infrastruktury (w zakresie podziału czynności Sekretarza Stanu i Podsekretarzy Stanu, nadania regulaminu organizacyjnego Ministerstwu Infrastruktury) i Dyrektora Generalnego (w zakresie funkcjonowania audytu wewnętrznego i regulaminu kontroli finansowej).

Zgodnie z obowiązującym systemem kontrola ex-ante zamówień publicznych jest prowadzona przez Departament Funduszy UE, zaś kontrola na miejscu przez Departament Kontroli wg wcześniej ustalonych reguł.

Raportowanie o nieprawidłowościach przypisano Departamentowi Funduszy UE bez dokonywania zmian w przebiegu procedur.

8.2.3.2.2 Podręczniki Procedur IZ

W dniu 1 stycznia 2006 r. funkcję IZ SPOT 2004–2006 objął minister właściwy ds. rozwoju regionalnego. Podręcznik procedur IZ (przygotowany przez Departament Koordynacji Projektów Infrastrukturalnych MRR) został zatwierdzony w dniu 8 czerwca 2006 r. przez Podsekretarza Stanu w MRR, a następnie w dniu 7 lipca 2006 r. przez Podsekretarza Stanu w MF.

W związku ze zmianą statutu MRR, zadania związane z pełnieniem przez Ministra Rozwoju Regionalnego funkcji IZ SPOT 2004-2006 przejął z dniem 22 czerwca 2006 r. Departament Zarządzania Programem Transport. Zaktualizowany Podręcznik Procedur został zatwierdzony w dniu 27 lutego 2007 r. przez Podsekretarza Stanu w MRR, a następnie w dniu 15 marca 2007 r. przez Podsekretarza Stanu w MF.

W kolejnej wersji Podręcznika Procedur dostosowano go do wprowadzanych uproszczeń systemowych, uszczegółowiono procedury w zakresie nieprawidłowości, uszczegółowiono procedury w zakresie realizacji projektów pomocy technicznej, dostosowano zapisy do zmian w stanie aktów prawnych powszechnie obowiązujących oraz aktów wewnętrznych MRR, doprecyzowano opis przepływu środków, uściślono zasady postępowania w sytuacji wystąpienia nieprawidłowości systemowej, uściślono procedury monitorowania zaleceń pokontrolnych. Podręcznik ten został zatwierdzony w dniu 6 marca 2008 r. przez Podsekretarza Stanu w MRR i w dniu 4 kwietnia 2008 r. przez Sekretarza Stanu w MF.

Ostatnia aktualizacja Podręcznika Procedur została zatwierdzona w dniu 6 maja 2009 r. przez Podsekretarza Stanu w MRR i w dniu 19 maja 2009 r. przez Sekretarza Stanu w MF. Zmiany wprowadzone w Podręczniku wynikały ze zmian organizacyjnych w MRR oraz zmian aktów prawnych oraz dokumentów obowiązujących w ramach SPOT.

8.2.3.3. Wzory umów o dofinansowanie projektu

W trakcie funkcjonowania Programu obowiązywały 3 wzory umów o dofinansowanie, w których określono podstawowe kwestie dotyczące realizacji projektu w ramach SPOT, takie jak:

1. okres i tryb realizacji projektu,
2. warunki płatności,
3. zasady kontroli i monitoringu,
4. zasady przestrzegania polityk wspólnotowych,

5. obowiązki z zakresu informacji i promocji,
6. procedurę odzyskiwania nieprawidłowo wydatkowanych środków,
7. okres przechowywania dokumentów związanych z realizacją projektu,
8. zasady rozwiązania i wygaśnięcia umowy.

Podczas realizacji SPOT obowiązywały następujące wzory umów:

1. w okresie 23.12.2004 - 01.06.2006 obowiązywał wzór przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24.11.2004 w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 270, poz. 2683),
2. w związku z przejęciem funkcji IZ przez Ministra Rozwoju Regionalnego i koniecznością zmiany terminologii przyjęto nowy wzór rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 25.05.2006 w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 93, poz. 647), który obowiązywał w okresie 02.06.2006 - 05.02.2007,
3. dla umów dla umów zawartych od 06.02.2007 obowiązywał wzór przyjęty komunikatem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 19.01.2007 w sprawie wzoru wniosku o dofinansowanie realizacji projektu oraz wzoru umowy o dofinansowanie projektu w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (M. P. Nr 7, poz. 89), który wprowadzał następujące zmiany:
   - zmniejszono liczbę załączników do umowy o dofinansowanie (jedynym załącznikiem został wniosek o dofinansowanie),
   - uproszczono procedurę wprowadzania zmian do projektu oraz do załączników do umowy (nie w każdym przypadku była wymagana forma aneksu do umowy o dofinansowanie),
   - zrezygnowano z obowiązku posiadania przez beneficjenta wyodrębnionego rachunku bankowego tylko do celów realizacji projektu,
   - zrezygnowano wprost z obowiązku sporządzania przez beneficjenta podręczników procedur wewnętrznych oraz przekazywania ich do zatwierdzenia IPZ,
   - uelastyczniono wielkość kolejnych płatności pośrednich przekazywanych beneficjentowi (w ramach płatności pośrednich beneficjent mógł otrzymać refundację do 100% kosztów kwalifikowanych, pod warunkiem, że w sumie wielkość dofinansowania nie przekroczyła udziału określonego w umowie o dofinansowanie),
   - zrezygnowano z ograniczeń w częstotliwości składania wniosków o płatność,
   - zrezygnowano z obowiązku przeprowadzania corocznego audytu projektu,
   - wprowadzono obowiązek przeprowadzania audytu zgodnego ze *Standardami audytu wewnętrznego w jednostkach sektora finansów publicznych* dla wszystkich beneficjentów, (jeśli beneficjent nie posiadał wyodrębnionej komórki audytu wewnętrznego zobowiązany był do przeprowadzenia audytu zewnętrznego),
   - doprecyzowano listę przyczyn rozwiązania umowy o dofinansowanie,
   - wprowadzono możliwość rozwiązania umowy o dofinansowanie za porozumieniem obu stron (beneficjent zachowywał prawo do dofinansowania części wydatków, która odpowiada prawidłowo zrealizowanej części projektu).

W celu umożliwienia realizacji projektu po upływie okresu kwalifikowalności wydatków sporządzono wzory aneksów do każdego ze wzorów umowy o dofinansowanie, które w dniu 29 września 2008 r. zostały przekazane do Instytucji Pośredniczącej celem ich stosowania. Aneksy przewidywały realizację tzw. prac dodatkowych [(prac, których wykonanie musi być zapewnione po zakończeniu rzeczowym (po podpisaniu ostatniego protokołu odbioru dotyczącego prac wykonanych w okresie kwalifikowalności wydatków) celem uznania projektu za zakończony)] ze środków własnych

beneficjenta[55]. Aneksy uwzględniały również kwestię konieczności ustanowienia zabezpieczenia realizacji projektu do dnia 31 grudnia 2013 r.

W celu pełnego wykorzystania środków przeznaczonych na wdrażanie Programu sporządzono również wzory aneksów do umów o dofinansowanie umożliwiające udzielenie dofinansowania beneficjentom pod warunkiem wystąpienia oszczędności w danym Priorytecie (dla beneficjentów, których projekty nie były finansowane z budżetu państwa). Aneksy wprowadzały także obowiązek ustanowienia dodatkowego zabezpieczenia przed przekazaniem zwiększonego dofinansowania. Ostateczna treść aneksów została uzgodniona w dniu 25 listopada 2008r.

8.2.3.4. Wzory wniosków o dofinansowanie projektu

Wzór wniosku o dofinansowanie projektu w ramach SPOT został przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24.11.2004 w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006. Rozporządzenie określało również tryb składania wniosku, w tym m.in.:

1. kto może złożyć wniosek o dofinansowanie w ramach Programu,
2. sposób i formę składania wniosku,
3. zasady składania wniosków dla dużych projektów,
4. kwestie związane z aktualizacją wniosku.

W związku z przejęciem w 2006 r. funkcji IZ przez Ministra Rozwoju Regionalnego w dniu 25.05.2006 rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 określono nowy wzór wniosku o dofinansowanie i tryb jego składania uwzględniając obowiązki Instytucji Pośredniczącej związanych z procesem składania wniosku o dofinansowanie.

W dniu 6 lutego 2007 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 19 stycznia 2007 r. uchylające rozporządzenie w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006.

Jednocześnie od dnia 6 lutego 2007 r. stosowany był wzór wniosku o dofinansowanie, zgodnie z Komunikatem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 19 stycznia 2007 r. w sprawie wzoru wniosku o dofinansowanie realizacji projektu oraz wzoru umowy o dofinansowanie projektu w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006 (M. P. Nr 7, poz. 89).

Zgodnie ze wzorem, wniosek o dofinansowanie zawierał następujące informacje:

1. nazwa programu, priorytetu, działania i podziałania dla danego projektu,
2. określenie beneficjenta i osobę upoważnioną do jego reprezentacji,
3. obszar realizacji projektu,
4. miejsce realizacji projektu,
5. opis, cel i uzasadnienie projektu,
6. powiązanie projektu z innymi działaniami w ramach programów operacyjnych,
7. informacje na temat innych projektów zrealizowanych bądź realizowanych przez beneficjenta i finansowanych z zewnętrznych środków publicznych,
8. informacje o innych podmiotach zaangażowanych finansowo w realizację projektu,
9. planowane wydatki w ramach projektu,
10. harmonogram realizacji projektu,
11. wskaźniki osiągnięcia celów projektu,
12. źródła finansowania projektu i profil wydatkowania środków w ramach projektu,

[55] Maksymalny termin na dokończenie prac dodatkowych wynosi 2 lata od dnia upływu ostatecznego terminu na złożenie sprawozdania końcowego z realizacji Programu.

13. informacje o zgodności projektu z politykami wspólnotowymi,
14. informacje dotyczące promocji projektu.

8.2.3.5. Instrukcje do wniosków o płatność

Nowelizacją instrukcji do wniosku beneficjenta o płatność (z dn. 24.09.2007 i 10.12.2007) wprowadzono następujące uproszczenia do systemu wnioskowania:

1. uproszczono format, zmniejszono ilość informacji wymaganych w zestawieniu faktur stanowiących załącznik do wniosku o płatność,
2. wprowadzono tryb przekazywania szczegółowych Tabel Elementów Rozliczeniowych w wersji elektronicznej,
3. umożliwiono beneficjentom wnioskowanie o refundację nierozliczonych wydatków poniesionych w okresie, za który została uprzednio dokonana refundacja innych wydatków; zaległe wydatki mogą być refundowane w ramach odrębnego wniosku o płatność lub wniosku o płatność końcową,
4. ograniczono obowiązek ostemplowywania dokumentów pieczątką SPOT wyłącznie do faktur i dokumentów równoważnych,
5. wprowadzono zasadę niewstrzymywania procedury weryfikacji wniosku o płatność z powodu ewentualnych błędów oraz umożliwienie korygowania w/w błędów przez IPZ zgodnie z obowiązującym prawem (wszelkie poprawki są uzgadniane na roboczo między beneficjentem a IPZ),
6. uszczegółowiono listę załączników wymaganych do wniosku o płatność,
7. zmieniono metodologię obliczania refundacji dla projektów generujących przychód

8.2.3.6. Wzory sprawozdań z realizacji SPOT

Pierwsze wzory sprawozdań zostały wprowadzone do SPOT w ramach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 grudnia 2004 r. w sprawie określenia wzorów sprawozdań z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006 z 10 grudnia 2004 r. w sprawie określenia wzorów sprawozdań z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006. Następnie w ramach rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 19 stycznia 2007 r. uchylające rozporządzenie w sprawie określenia wzorów sprawozdań z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006 oraz Komunikatu Ministra Rozwoju Regionalnego z 20 kwietnia 2007 r. w sprawie zmienionych wzorów sprawozdań dla beneficjentów w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006 wprowadzono następujące zmiany do wzorów sprawozdań:

1. Sprawozdania z realizacji projektów
   - sprawozdania okresowe i roczne połączone zostały w jeden wzór;
   - sprawozdania okresowe przekazywane będą co pół roku, nie zaś jak do tej pory co kwartał;
   - usunięto zbędne informacje ogólne dotyczące projektu (np. data ogłoszenia pierwszego zamówienia publiczne;
   - usunięto prognozy z realizacji planu finansowego, gdyż dane te są przekazywane przez BK w cyklu miesięcznym;
   - zastąpiono opis przeprowadzonych procedur przetargowych tabelą, w której znajdują się kluczowe informuje nt. zamówień publicznych;
   - usunięto wskaźniki rezultatu i oddziaływania ze sprawozdań okresowych;
   - opis działań w zakresie informacji i promocji przedstawiany będzie w zestawieniu z działaniami zaplanowanymi we wniosku i umowie o dofinansowanie.
2. Sprawozdania z realizacji priorytetów

- sprawozdania okresowe i roczne połączone zostały w jeden wzór;
- sprawozdania okresowe przekazywane będą co pół roku, nie zaś jak do tej pory co kwartał;
- zastąpiono sprawozdania z działań (osiem) na sprawozdania z priorytetów (trzy);
- przeformułowano część opisową sprawozdań. Obecnie sprawozdania koncentrują się na przedstawieniu stopnia osiągnięcia zaplanowanych działań i prognoz finansowych, opóźnień oraz podjętych środkach zaradczych;
- usunięto wskaźniki rezultatu i oddziaływania ze sprawozdań okresowych;
- uporządkowano tabelę dotyczącą stanu realizacji priorytetów. Wprowadzona tabela umożliwiła przejrzyste przedstawianie liczby projektów zrealizowanych i znajdujących się w trakcie realizacji, wraz z wartością całkowitą, wydatków kwalifikowanych i dofinansowania z EFRR;
- wydłużono okres prognozowania (w sprawozdaniach okresowych cztery kolejne kwartały, w rocznych osiem kolejnych kwartałów).

3. Sprawozdania z programu
   - dostosowane wzory sprawozdań do wytycznych IZ PWW;
   - sprawozdania okresowe przekazywane będą co pół roku, nie zaś jak do tej pory co kwartał;
   - sprawozdanie roczne z realizacji programu zostało dostosowane do wytycznych Komisji Europejskiej;
   - usunięto wskaźniki rezultatu i oddziaływania ze sprawozdań okresowych;
   - uporządkowano tabelę dotyczącą stanu realizacji priorytetów. Obecnie tabela w sposób przejrzysty przedstawiała ilość projektów zrealizowanych i w trakcie realizacji, wraz z wartością całkowitą, wydatków kwalifikowanych i dofinansowania z EFRR;
   - wydłużono okres prognozowania (w sprawozdaniach okresowych cztery kolejne kwartały, w rocznych osiem kolejnych kwartałów).

8.2.3.7. Terminarze zamknięcia projektów i Programu

W 2007 r. opracowano *Terminarz działań związanych z zamknięciem SPOT* oraz *Terminarz działań związanych z zamknięciem projektu w SPOT,* w których zostały określone nieprzekraczalne ramy czasowe, które musiały zostać zachowane w związku z procesem zamknięcia SPOT. Przedmiotowa analiza objęła swoim zakresem zarówno poziom Programu (międzyinstytucjonalny) jak również projektu (relacje IZ-IPZ-beneficjent). Ustalono harmonogram czasowy obejmujący m.in.:

1. dokonanie przez podmioty realizujące projekty ostatnich płatności,
2. składanie przez podmioty realizujące projekty ostatnich wniosków o płatność,
3. przygotowanie ostatnich poświadczeń i wniosków o płatność pośrednią przez instytucje zaangażowane we wdrażanie SPOT,
4. złożenie wniosku o wypłatę salda końcowego przez Instytucję Certyfikującą do Komisji Europejskiej.

Terminarze były aktualizowane na bieżąco z uwzględnieniem zmian w przepisach powszechnie obowiązujących, zaleceń i wytycznych Komisji Europejskiej oraz z uwzględniały wydłużenie okresu kwalifikowalności wydatków do 30 czerwca 2009 r.

8.2.3.8. Zasady dotyczące nadkontraktacji środków ponad dostępną alokację

W celu zagospodarowania kwot uwolnionych w wyniku nałożenia korekt finansowych, jak też stworzenia nadwyżki kosztów kwalifikowanych, które będą mogły zastąpić w późniejszym okresie

wydatki poniesione, ale uznane za niekwalifikowane, w IV kwartale 2008 r. podjęto decyzję o przeprowadzeniu dodatkowego naboru projektów. Po uprzednim uzyskaniu zgody Ministra Finansów na zaciągnięcie zobowiązań przewyższających dostępną alokację w ramach SPOT w wysokości 25% w odniesieniu do Priorytetu 1 i 2, oraz 30% w odniesieniu do Priorytetu 3 (zgodnie z informacjami uzyskanymi w dniu 24 grudnia 2008 r.) otworzono nabór dla projektów, które spełniały wszystkie wymagania obowiązujące projekty SPOT.

Zgodnie z powyższymi zasadami IPZ włączyła nowe wydatki do niektórych dotychczas prowadzonych projektów, jak również przeprowadziła dodatkowy nabór projektów w ramach Priorytetów 1 i 2 oraz w działaniu 3.1 Priorytetu 3, w trakcie którego złożono 36 wniosków o dofinansowanie. Podpisano 32 nowe umowy o dofinansowanie (łącznie dla nowych projektów i projektów rezerwowych ze starego naboru (tzn. nr SPOT/2.2/31/04 Modernizacja drogi krajowej nr 73 w Tarnowie - budowa ronda oraz nr SPOT/2.2/122/05 Przebudowa pl. Grunwaldzkiego we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 8), z których 3 po szczegółowej analizie prawidłowości wydatków zostały rozwiązane w październiku 2009 r.). Działania związane z włączeniem nowych wydatków do Programu spowodowały nadkontraktację w SPOT na poziomie ok. 132%[56]. Część podpisanych umów ma charakter warunkowy, tzn. beneficjent uzyska zwrot poniesionych wydatków pod warunkiem pojawienia się wolnych środków w danym działaniu/priorytecie. Rozdysponowanie uwolnionych kwot odbywa się zgodnie z *zasadami podziału wolnych środków w ramach SPOT*.

8.2.3.9. Zasady podziału wolnych środków w ramach SPOT

Zasady podziału wolnych środków zostały zatwierdzone w dniu 1 czerwca 2009 r. przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Do najważniejszych zasad należą: brak możliwości przekazania dodatkowych środków do projektów, w których stwierdzono nieprawidłowości w trakcie kontroli; w pierwszej kolejności dofinansowanie uzyskają projekty rezerwowe; środki muszą zostać rozdysponowane w działaniu, w którym pojawiły się wolne środki. Wydatki przyznane bezwarunkowo, po zatwierdzeniu zostaną wypłacone, albo w przypadku projektów realizowanych z budżetu państwa, przekazane na rachunek dochodów budżetu państwa część 77 (zgodnie z notatką uzgodnieniową pomiędzy Ministrem Finansów, Ministrem Rozwoju Regionalnego, a Ministrem Infrastruktury). Taki mechanizm rozliczeń pozwolił na pełne i sprawne wykorzystanie alokacji pomiędzy projekty beneficjentów SPOT.

8.2.3.10. Zasady bezgotówkowego rozliczania projektów

W kwietniu 2009 r. została podpisana notatka uzgodnieniowa pomiędzy Ministrem Finansów, Ministrem Rozwoju Regionalnego, a Ministrem Infrastruktury w sprawie Procedury dotyczącej finansowania płatności dla wydatków sfinansowanych z budżetu państwa w ramach SPOT. Ustalono w niej, że wnioski o płatność beneficjentów będących państwowymi jednostkami budżetowymi, np. GDDKiA, MRR, MI, Urzędy Morskie, finansując wydatki dla projektów z budżetu państwa uzyskiwali informację o bezgotówkowym rozliczeniu wydatków, tzn. że środki wspólnotowe zostaną od razu przekazane na rachunek dochodów budżetu państwa w części 77, na który beneficjenci i tak byli zobligowaniu przekazać refundacje. Takie rozwiązanie ograniczyło ilość przepływów finansowych, a tym samym usprawniło proces rozliczania projektów. Pierwszych rozliczeń bezgotówkowych dokonano w czerwcu 2009 r.

8.2.3.11. Zmiana zasad dotyczących terminu kwalifikowalności wydatków

Okres kwalifikowalności wydatków został określony w art. 5 Decyzji Komisji Europejskiej z dnia 29 czerwca 2004 r. nr C(2004)2542 zatwierdzającej Program. Zgodnie z powyższym, wydatki kwalifikujące się do zwrotu w ramach SPOT mogły być ponoszone w terminie od 1 stycznia 2004 r. do 31 grudnia 2008 r., za wyjątkiem Działania 1.3, dla którego przypadał on na dzień 30 kwietnia 2009 r. Termin 31 grudnia odnosił się do wydatków ponoszonych przez beneficjentów, zaś termin 30 kwietnia 2009 r. – do płatności dokonywanych na rzecz beneficjentów przez instytucję przyznającą pomoc 9IPZ). Koniec okresu kwalifikowalności został zdefiniowany na podstawie art. 30 pkt. 2 Rozporządzenia KE nr 1260/1999, tj. ostateczny termin kwalifikowania wydatków jest ustanawiany w decyzji przyznającej wkład z funduszy. Może on być przedłużony przez Komisję na należycie uzasadniony wniosek Państwa Członkowskiego. Dla beneficjentów, obowiązującym, najpóźniejszym terminem złożenia ostatniego wniosku o płatność w projekcie, był dzień wyznaczony w UD. Wstępnie termin ten określono na nie później niż do dnia 30 czerwca 2008 r. Miało to służyć zagwarantowaniu

[56] Nadkontraktacja środków na dzień 30 czerwca 2009 r. wyniosła ok. 132% po przeliczeniu wartości umów wg rzeczywistych kursów euro z dnia podpisywania umów, przy czym faktyczna wysokość certyfikacji nie przekroczyła poziomu zaakceptowanego przez Ministra Finansów.

instytucjom zaangażowanym we wdrażanie Programu odpowiedniego okresu na przeprowadzenie weryfikacji przekazanych dokumentów, przeprowadzenie kontroli na zakończenie realizacji projektów i zatwierdzenie wniosków o płatność końcową do końca 2008 r., a tym samym terminowe rozliczenie SPOT. W dniu 8 grudnia 2008 r., Minister Rozwoju Regionalnego wystąpił do Komisji Europejskiej z prośbą o wydłużenie okresu kwalifikowalności wydatków do 30 czerwca 2009 r. w programach współfinansowanych ze środków UE, w tym SPOT. W związku z powyższym Komisja Europejska w dniu 18 lutego 2009 r. wydała decyzję nr K(2009)1148 o wydłużeniu okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Programu zgodnie z wnioskiem Polski. Przy czym w Działaniu 1.3 - termin 30 czerwca 2009 r. stanowił końcową datę refundacji wydatków na rzecz beneficjenta. Decyzja KE wpłynęła na przesunięcie terminów rozliczenia projektów, a tym samym całego Programu. W związku z powyższym oraz zgodnie z wytycznymi KE COM(2006)3424 (pkt 3.3.2, pkt. 3.3.3, pkt 3.3.5) ostateczny termin przedłożenia do KE dokumentów zamknięcia upływa w terminie piętnastu miesięcy od ostatecznego terminu kwalifikowalności wydatków określonego na mocy decyzji Komisji przyznającej wkład z funduszy, tj. 30 września 2010 r.

8.2.3.12. Zasady dotyczące elastyczności finansowej

Zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej nr COM (2006)3424 określającą wytyczne dotyczące zamknięcia pomocy (2000-2006) finansowanej z funduszy strukturalnych, pkt. 8 Obliczanie ostatecznego wkładu Wspólnoty, ust. 3, wkład Wspólnoty określony w planie finansowym nie mógł przekroczyć o więcej niż 2% środków przyznanych w ramach poszczególnych Priorytetów. W wyniku ogólnoświatowego kryzysu, w dniu 11 lutego 2009 r. KE zatwierdziła decyzją nr C(2009)960 *recovery package*, którego celem było zapewnienie państwom członkowskim większej elastyczności w wykorzystywaniu funduszy strukturalnych. Komisja zdecydowała m.in. o zwiększeniu elastyczności między priorytetami, z 2% do 10%.

8.2.3.13. Zalecenia dotyczące stosowania przyspieszonej procedury udzielania zamówień publicznych

W dniu 3 kwietnia 2009 r. IZ SPOT opublikowała na stronie internetowej informacje o Komunikacie KE z dnia 19 grudnia 2008 r. stanowiącym, że kryzys gospodarczy może być przyczyną uzasadniającą stosowanie przyspieszonej procedury udzielania zamówień publicznych pod warunkiem spełnienia wymogów przesłanki pilnej konieczności, w rozumieniu art. 38 ust. 8 dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi w celu ewentualnego wykorzystania przedmiotowej możliwości przez beneficjentów SPOT.

8.2.3.14. Stanowisko Instytucji Zarządzającej Sektorowym Programem Operacyjnym Transport w sprawie przechowywania dokumentów przez Beneficjentów

Stanowisko miało na celu zobowiązanie beneficjentów do przechowywania dokumentacji związanej z realizacją projektu w ramach SPOT w okresie 3 lat od momentu otrzymania przez Polskę płatności końcowej z Komisji Europejskiej (z wyjątkiem projektów, przy realizacji których korzystano z pomocy publicznej (Działanie 1.3), dla których okres przechowywania dokumentacji wynosi 10 lat, licząc od dnia przyznania ostatnich środków w ramach pomocy publicznej). Dokument został opublikowany na stronie internetowej w dniu 7 stycznia 2009 r.

8.2.3.15. Wymierzanie korekt finansowych za naruszenia prawa zamówień publicznych związane z realizacją projektów współfinansowanych ze środków funduszy UE

W celu zapewnienia sprawnych i jednolitych zasad wymierzania korekt za naruszenie prawa zamówień publicznych Ministerstwo Rozwoju Regionalnego opracowało dokument pn. *Wymierzanie korekt finansowych za naruszenia prawa zamówień publicznych związane z realizacją projektów współfinansowanych ze środków funduszy UE.* Dokument został przygotowany w oparciu o Wytyczne do określania korekt finansowych nakładanych na wydatki ponoszone z funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności w przypadku naruszenia *przepisów prawa zamówień publicznych* (COCOF/07/0037/00). Więcej informacji na temat korekt finansowych znajduje się w podrozdziale 10.1.5.

8.2.3.16. Zasady dotyczące tablic informacyjnych i pamiątkowych dla Beneficjentów Sektorowego Programu Operacyjnego Transport

Zasady dotyczące tablic informacyjnych i pamiątkowych dla Beneficjentów Sektorowego Programu Operacyjnego Transport uchyliły część pn. *Tablice informacyjne i pamiątkowe* zawartą w Zasadach prowadzenia działań informacyjno-promocyjnych dla beneficjentów Sektorowego Programu

Operacyjnego Transport i określały wymogi graficzne (odpowiednie umieszczenie logo i godła, wielkość liter informujących o dofinansowaniu) i informacyjne jakie muszą spełniać ww. tablice.

8.2.3.17. Szczegółowe zasady postępowania dla beneficjentów, którzy na podstawie umowy o dofinansowanie/aneksu do umowy o dofinansowanie mają możliwość zmian zakładanych wskaźników produktu i rezultatu projektu, nie przekraczających łącznie 15% ich wartości lub przesunięć pomiędzy kategoriami wydatków nie przekraczających łącznie 15% całkowitej wartości projektu bez podpisywania aneksu do umowy o dofinansowanie

Ww. zasady stanowiły, że w przypadku realizacji projektu na podstawie umowy o dofinansowanie podpisanej od dnia 06 lutego 2007 r.[57] w odniesieniu do zmian zakładanych wskaźników produktu i rezultatu projektu, nie przekraczających łącznie 15% ich wartości lub przesunięć pomiędzy kategoriami wydatków nie przekraczających łącznie 15% całkowitej wartości Projektu beneficjent jest zobowiązany do poinformowania pisemnie IPZ SPOT o takich zmianach, bez konieczności aneksowania umowy o dofinansowania. Zasady określały również obowiązki informacyjne beneficjenta w przypadku dokonania niniejszych zmian (przekazanie do IPZ danych dotyczących zmodyfikowanych wskaźników i tabel finansowych).

8.2.3.18. Zasady postępowania w sprawie kwalifikowalności kosztów osobowych pracowników w ramach Pomocy Technicznej SPOT

Zasady zostały opracowane w dniu 21 października 2008 r. i określały w jakich przypadkach koszty wynagrodzeń pracownika oraz wydatki poniesione na szkolenia i nagrody dla pracowników mogą być kwalifikowane w ramach SPOT.

8.2.3.19. Zalecenia dla beneficjentów funduszy UE dotyczące interpretacji przepisów ustawy prawo zamówień publicznych

W związku z zarzutami Komisji Europejskiej dotyczącymi niezgodności polskiego ustawodawstwa z zakresu zamówień publicznych z dyrektywami wspólnotowymi oraz TWE, a także w celu zminimalizowania ryzyka podejmowania przez beneficjentów działań naruszających prawo unijne, które mogłyby prowadzić do konieczności nakładania korekt finansowych z inicjatywy Ministerstwa Rozwoju Regionalnego we współpracy z Urzędem Zamówień Publicznym wydano dokument pn. *Zalecenia dla beneficjentów funduszy UE dotyczące interpretacji przepisów ustawy prawo zamówień publicznych*, który obowiązywał od 29 lutego 2008 r. do momentu wejścia w życie ustawy z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw
(Dz. U. Nr 171, poz. 1058), która miała na celu pełną harmonizację polskiej ustawy z prawem wspólnotowym. Więcej informacji na temat Zaleceń znajduje się w podrozdziale 10.1.3.

8.2.3.20. Stanowisko IZ SPOT w sprawie kontrasygnaty skarbnika jednostki samorządu terytorialnego na wekslu in blanco

Stanowisko wydane w dniu 9 lipca 2007 r. wyjaśniało, że w zakresie obowiązku dokonywania kontrasygnaty przez skarbnika gminy na wekslu in blanco stanowiącym zabezpieczenie prawidłowej realizacji umowy o dofinansowanie projektu do skuteczności czynności prawnej, która może spowodować powstanie zobowiązań pieniężnych, wymagana jest kontrasygnata skarbnika lub osoby przez niego upoważnionej, a istnienie obowiązku kontrasygnaty powoduje, że skuteczność czynności prawnej jest uzależniona zarówno od wystawienia weksla in blanco przez podmiot uprawniony do reprezentacji gminy, jak również od udzielenia kontrasygnaty przez skarbnika.

8.2.3.21. Zasady postępowania dla beneficjentów, którzy zawarli umowy o dofinansowanie przed dniem 6 lutego 2007 r. w sprawie uproszczonej procedury wprowadzania zmian do umowy

Niniejsze Zasady opublikowane w dniu 25 maja 2007 r. umożliwiły wszystkim beneficjentom, którzy zawarli umowę o dofinansowanie projektu przed dniem 6 lutego 2007 r. skorzystanie z uproszczonej procedury wprowadzania zmian do umowy, zgodnej z rozwiązaniami zawartymi we wzorze umowy obowiązującym od dnia 6 lutego 2007 r. Zalecenie określały również formę wprowadzenia zamian: aneks do umowy lub powiadomienie Instytucji Pośredniczącej.

[57] Zasada dotyczyła również projektów realizowanych na podstawie umów o dofinansowanie podpisanych przed dniem 6 lutego 2007 r. z zawartym aneksem do umowy pozwalającym na dokonywanie ww. zmian na podstawie informacji pisemnych.

8.2.3.22. Zasady dotyczące kwalifikowalności wydatków na roboty w ramach tzw. kwot warunkowych

W dniu 22 maja 2007 r. IZ SPOT opublikowała zasady dotyczące kwalifikowalności wydatków na roboty w ramach tzw. kwot warunkowych. Określono, jakie wydatki na roboty nieprzewidziane z „kwoty warunkowej" mogą zostać uznane za kwalifikowane oraz jakie warunki muszą być spełnione przy przeznaczeniu „kwoty warunkowej" jako rezerwy na roboty nieprzewidziane oraz przy przekroczeniu ilości robót oszacowanych w przedmiarze robót w ramach podstawowej umowy.

8.2.3.23. Instrukcje do sprawozdań okresowych

W związku ze zbliżającym się zakończeniem okresu sprawozdawczego oraz w celu wyjaśnienia wątpliwości beneficjentów dotyczących wypełniania sprawozdań z realizacji projektu w ramach Programu, w dniu 29 czerwca 2007 r. opublikowano na stronie internetowej instrukcje do sprawozdań okresowych oraz końcowych. Instrukcje wskazywały podstawowe informacje jakie powinny znaleźć się w sprawozdaniach z realizacji projektu w ramach SPOT.

8.2.3.24. Zasady postępowania w sprawie przeprowadzania audytu projektu realizowanego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport

W dniu 26 kwietnia 2007 r. zostały wydane Zasady, które określały:

1. wymagania prawne dotyczące audytu projektów SPOT,
2. sposób realizacji audytu projektów,
3. obowiązek przeprowadzenia audytu,
4. termin przeprowadzenia audytu,
5. wybór audytora zewnętrznego,
6. wymagania do treści umowy/SIWZ z podmiotem mającym przeprowadzić audyt,
7. rezultaty przeprowadzonego audytu.

8.2.3.25. Zasady postępowania w sprawie aktualizacji wniosku o dofinansowanie przed podpisaniem umowy o dofinansowanie

W dniu 6 kwietnia 2007 r. IZ wydała Zasady, które jasno stwierdzały, że wniosek o dofinansowanie złożony przez beneficjenta zawierający nieaktualne dane należy zaktualizować przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Zasady określały zakres aktualizacji oraz obowiązek przekazania zaktualizowanych danych do IPZ celem ustalenia w trybie roboczym ostatecznej treści zaktualizowanych pól.

8.2.3.26. Zasady postępowania w sprawie dołączania do umowy o dofinansowanie pełnomocnictwa dla osoby podpisującej umowę w imieniu Instytucji Pośredniczącej

W dniu 5 marca 2007 r. IZ wydała Zasady, zgodnie z którymi brak jest konieczności załączania do umowy o dofinansowanie pełnomocnictwa dla podmiotu podpisującego umowę w imieniu IPZ, gdy bezpośrednim sygnatariuszem umowy jest Minister Transportu. Konieczność załączenia pełnomocnictwa następuje jedynie wtedy, gdy umowę podpisuje osoba upoważniona przez Ministra Transportu.

8.2.3.27. Zalecenia w sprawie braku podstaw do wstrzymywania podpisywania umów o dofinansowanie do czasu przekazania przez beneficjenta podręcznika procedur wewnętrznych

W dniu 7 grudnia 2007 r. IZ wydała zalecenia w sprawie braku podstaw do wstrzymywania podpisywania umów o dofinansowanie do czasu przekazania przez beneficjenta podręcznika procedur wewnętrznych. Postanowiono, że przekazanie przez beneficjenta podręcznika oraz jego pozytywne zaopiniowanie przez IPZ jest jedynie warunkiem ubiegania się o zwrot poniesionych wydatków. W dniu 20 września 2007 r. zostało opublikowane uzupełnienie do przedmiotowych zaleceń, w którym została zawarta informacja, że likwidacja obowiązku przekazywania do zatwierdzenia/zaopiniowania przez Instytucję Pośredniczącą podręcznika procedur wewnętrznych (oraz jego kolejnych aktualizacji) nie zwalnia beneficjenta z obowiązku przestrzegania wszystkich procedur wynikających z zawartej umowy o dofinansowanie oraz odpowiednich aktów prawa wspólnotowego i krajowego, zwłaszcza dotyczących zarządzania i kontroli finansowej w projekcie.

8.2.3.28. Rekomendacja w sprawie zniesienia konieczności przedstawiania opracowanych procedur zarządzania i kontroli projektu w formie schematów graficznych

W związku z trudnościami zgłaszanymi przez beneficjentów dotyczącymi konieczności przedstawiania opracowanych procedur zarządzania i kontroli projektu w formie schematów graficznych w dniu 16 listopada 2006 r. IZ wydała rekomendacje znoszące przedmiotowy obowiązek.

8.2.3.29. Zasada „jeden beneficjent – jeden podręcznik"

Uwzględniając przyjęte przez rząd zadanie dotyczące uelastycznienia i uproszczenia systemu organizacji i zarządzania realizacją programów operacyjnych współfinansowanych ze środków UE, a także biorąc pod uwagę zgłaszane przez beneficjentów trudności jakie rodziła konieczność posiadania osobnego podręcznika procedur dla każdego z wdrażanych projektów w dniu 10 października 2006 r. przyjęto zasadę, że wystarczające jest posiadanie jednego podręcznika procedur wewnętrznych przez beneficjenta realizującego kilka projektów w ramach SPOT.

Jednocześnie nowy wzór umowy stosowany w Programie od dnia 6 lutego 2007 r. zniósł obowiązek przedkładania podręcznika do zatwierdzenia oraz warunkowanie wypłaty refundacji od zatwierdzenia takiego podręcznika. Celem zmian było przyspieszenie refundacji, uproszczenie systemu wdrażania oraz zmniejszenie nakładu pracy wykonywanej przez IPZ i beneficjentów. Jednocześnie beneficjenci, którzy zwarli umowę przed dniem 6 lutego 2006 r. mieli możliwość zmiany umowy w celu zniesienia obowiązku przedkładania do zatwierdzenia przez IPZ podręczników procedur wewnętrznych.

8.2.3.30. Zasady postępowania w sprawie wniosku o prefinansowanie

W dniu 17 sierpnia 2006 r. zostały wydane Zasady postępowania w sprawie wniosku o prefinansowanie. Zasady obowiązywały od dnia 22 sierpnia 2006 r. i określały procedurę weryfikacji wniosków o prefinansowanie przez IPZ oraz zasady oceny wniosku przez IZ.

8.2.4. Komitety i zespoły funkcjonujące w ramach Programu

8.2.4.1. Komitet Monitorujący do Spraw Sektorowego Programu Operacyjnego

W dniu 6 lutego 2004 r. Prezes Rady Ministrów powołał Komitet Monitorujący zarządzeniem nr 9 w sprawie powołania Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.

W dniu 3 marca 2004 r. odbyło się posiedzenie inauguracyjne, na którym uchwalono Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport oraz przyjęto regulamin pracy Komitetu.

Wejście w życie Ustawy o Narodowym Planie Rozwoju z dnia 20 kwietnia 2004 r. wymusiło konieczność wprowadzenia nowych aktów wykonawczych mających wpływ na proces wdrażania programów operacyjnych (ustawa wprowadziła m.in. zmiany do składów właściwych komitetów monitorujących programy, tak aby zapewniały m.in. jednakowy udział w pracach komitetu stronie rządowej, samorządowej oraz organizacjom społeczno-gospodarczym). Zgodnie z art. 42 ust. 1 ww. ustawy Minister Infrastruktury powołał nowy skład Komitetu zarządzeniem nr 14 z dnia 6 lipca 2004 r. w sprawie powołania Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, uwzględniający zapisy ustawy. Z uwagi na konieczność zapewnienia pełniejszego uczestnictwa w pracach Komitetu organizacjom społeczno – gospodarczym, w dniu 22 lipca 2004 r. Minister Infrastruktury podpisał Zarządzenie nr 17 zmieniające zarządzenie w sprawie powołania Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Pierwsze posiedzenie Komitetu Monitorującego ds. SPOT, po wejściu w życie ustawy o NPR, odbyło się 26 lipca 2004 r.

W dniu 9 września 2004 r. Minister Infrastruktury podpisał Zarządzenie nr 21 zmieniające zarządzenie w sprawie powołania Komitetu Monitorującego ds. SPOT na podstawie, którego ustalono ostateczny skład Komitetu.

W dniu 10 września 2004 r. odbyło się II posiedzenie Komitetu, na którym przyjęto Uzupełnienie SPOT.

W dniu 8 grudnia 2004 r. odbyło się III posiedzenie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Podczas spotkania zostało przyjęte Okresowe sprawozdanie z realizacji programu za III kwartał 2004 r. oraz Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport wraz ze zgłoszonymi w formie wniosków uwagami. Między innymi podjęto decyzję o przesunięciu środków w wysokości 31,5 mln euro z poddziałania *1.1.1. Przebudowa linii kolejowych*

na poddziałanie *1.1.2. Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych* oraz zatwierdzono zalecenia dla Komitetu Sterującego SPOT dotyczące propozycji dodatkowych kryteriów wyboru projektów w dodatkowym naborze w ramach działania *2.2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa.* Poza tym, usunięto z systemu dwie instytucje wdrażające: Departament Transportu Morskiego w Ministerstwie Infrastruktury odpowiedzialny za działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich i Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad odpowiedzialną za działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych.

W 2005 roku członkowie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport spotkali się na czterech posiedzeniach:

1. 18 marca 2005 r. odbyło się IV posiedzenie KM SPOT, na którym uchwalono: Okresowe sprawozdanie z realizacji SPOT, Roczne sprawozdanie z realizacji SPOT za 2004 r. oraz Roczny raport z realizacji SPOT, przyjęto protokół z posiedzenia, które odbyło się 8 grudnia 2004 r. oraz propozycję wykonania ekspertyzy/wydania opinii dotyczącej analizy rodzajów wydatków kwalifikujących się jako współfinansowanie krajowe projektów w ramach Priorytetu 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu, a także uchwalono zmiany do Uzupełnienia SPOT 2004-2006 (dokonano realokacji środków z Działania 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych do Działania 2.3 Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w wysokości 10 mln euro wsparcia finansowego Unii Europejskiej oraz wykreślono poddziałania: 1.2 Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich, 2.1 Budowa i przebudowa dróg krajowych i 2.3 Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
2. 16 czerwca 2005 r. odbyło się V posiedzenie KM SPOT, na którym uchwalono Okresowe sprawozdanie z realizacji SPOT za I kwartał 2005 roku, przyjęto protokół z posiedzenia, które odbyło się 18 marca 2005 r., wprowadzono zmiany do Regulaminu Pracy Komitetu Monitorującego dotyczące usprawnienia procesu związanego z przyjmowaniem rozporządzenia w sprawie Uzupełnienia SPOT oraz zatwierdzono projekt rozporządzenia do Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006, który obejmował zmiany przyjęte na poprzednim posiedzeniu Komitetu Monitorującego w dniu 18 marca 2005 r. oraz poszerzoną listę beneficjentów końcowych SPOT o PKP Szybką Kolej Miejską w Trójmieście sp. z o.o. w poddziałaniu 1.1.1 Przebudowa linii kolejowych i 1.1.2 Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych,
3. 15 września 2005 r. odbyło się VI posiedzenie Komitetu Monitorującego ds. SPOT, na którym uchwalono Okresowe sprawozdanie z realizacji SPOT za II kwartał 2005 roku, przyjęto protokół z posiedzenia, które odbyło się 16 czerwca 2005 r.,zatwierdzono uchwałę w sprawie wykonania ekspertyzy prawnej nt. przekazywania refundacji innym niż beneficjent podmiotom, które są zaangażowane w realizację projektu np. zarządom dróg miejskich, zatwierdzono uchwałę w sprawie wykonania ekspertyzy prawnej dotyczącej analizy wykupu gruntów przez beneficjentów końcowych w ramach projektów realizowanych z SPOT, przyjęto zalecenia w formie rekomendacji dla Instytucji Zarządzającej SPOT w zakresie sposobu wykorzystania oszczędności powstałych po rozstrzygnięciu wszystkich procedur przetargowych,
4. 15 grudnia 2005 r. odbyło się VII posiedzenie KM SPOT, na którym przyjęto nowy Regulamin Pracy Komitetu Monitorującego, uchwalono Okresowe sprawozdanie z realizacji SPOT za III kwartał 2005 roku, przyjęto protokół z posiedzenia, które odbyło się 15 września 2005 r. oraz przyjęto zmiany do Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006.

W 2005 r. w związku ze zmianą nazwy Ministerstwa Infrastruktury dnia 14 grudnia 2005 r. zostało podpisane Zarządzenie nr 2 Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie powołania Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego - Transport, uchylające jednocześnie Zarządzenie nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 6 lipca 2004 r. w sprawie powołania Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport.

W 2006 roku członkowie Komitetu Monitorującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport spotkali się na następujących posiedzeniach:

1. 28 kwietnia 2006 r. odbyło się VIII posiedzenie KM SPOT, na którym przyjęto uchwałę w sprawie zatwierdzenia zmian w SPOT oraz w sprawie zatwierdzenia zmian w Uzupełnieniu SPOT (zmiany w Uzupełnieniu SPOT wynikały ze zmian w systemie zarządzania SPOT

oraz z podziału kompetencji pomiędzy IZ i IPZ. Ponadto w Uzupełnieniu SPOT zniesiono obowiązek zatwierdzania przez Komitet Sterujący SPOT aneksów do umów o dofinansowanie, w których został wydłużony termin realizacji projektu),

2. 13 lipca 2006 r. odbyło się IX posiedzenie KM SPOT na którym dokonano realokacji środków oraz wprowadzono do Programu SPOT projekt Budowa I linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego Młociny. KM SPOT podjął decyzję o przeznaczeniu kwoty 88 mln euro w ramach EFRR na realizację projektu budowy metra warszawskiego,
3. 13-14 września 2006 r. na X posiedzeniu KM SPOT, została podjęta decyzja w sprawie przesunięcia kwoty 88 milionów euro na realizację projektu budowy warszawskiego metra. KM SPOT podjął decyzję o likwidacji Komitetu Sterującego, w następstwie czego zostało wydane Zarządzenie Ministra Transportu nr 30 z 7 listopada 2006 r. Na posiedzeniu przedstawiono informację o zagrożonych projektach, które zostały objęte specjalnym trybem monitorowania. Przedstawiono także informację o postępie finansowym w Priorytecie 3 Pomoc Techniczna.
4. Dnia 18 grudnia 2006 r. odbyło się XI posiedzenie KM SPOT, na którym określono sposób wyboru projektów dla poszczególnych działań w ramach SPOT, w związku z likwidacją Komitetu Sterującego. Przedstawiono stan prac nad wprowadzanymi zmianami we wzorach: wniosku o dofinansowanie, umowy o dofinansowanie, sprawozdań z realizacji projektów (sprawozdanie okresowe, roczne i końcowe), priorytetów (sprawozdanie okresowe, roczne), Programu (sprawozdanie okresowe, roczne).

W związku z uchyleniem przez ustawę z dnia 13 lipca 2006 r. o zmianie ustawy o Narodowym Planie Rozwoju oraz niektórych innych przepisu zawierającego podstawę prawną do powołania Komitetów Monitorujących niezbędne stało się wydanie nowego zarządzenia powołującego Komitet Monitorujący na podstawie nowego przepisu ustawy. Ponadto w związku ze zmianami wprowadzonymi powołaną ustawą m.in. uchyleniem podstaw do funkcjonowania jednostki monitorująco-kontrolnej niezbędne okazało się wprowadzenie zmian do składu Komitetu i wykreśleniem z niego przedstawiciela jednostki monitorująco-kontrolnej. W związku z powyższym w dniu 11 grudnia 2006 r. Minister Rozwoju Regionalnego podpisał zarządzenie nr 32 w sprawie powołania Komitetu do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Ponadto zarządzenie w celu zagwarantowania równego parytetu udziału przedstawicieli Rządu, samorządu oraz partnerów społecznych i gospodarczych do Komitetu został powołany przedstawiciel Ministra Budownictwa.

W 2007 r. obyły się dwa posiedzenia KM SPOT (XII posiedzenie 16 maja 2007 r. oraz XIII posiedzenie w dniu 25 września 2007 r.) podczas których podjęto następujące działania, które skoncentrowane były na rozwiązywaniu problemów systemowych zidentyfikowanych w 2006 i 2007 r., poprawie systemu monitorowania realizacji projektów oraz Programu, a także usprawnieniom systemu kontroli realizacji projektów SPOT.

Wprowadzono następujące usprawnienia opisane w powyższym wstępie:

W zakresie usprawnień systemowych:

- wdrożono nowe wzory dokumentów obowiązujących w ramach Programu, w szczególności nowe wzory umów o dofinansowanie, uelastyczniające procedury stosowane w ramach Programu, oraz nowe wzory sprawozdań, znacznie upraszczających proces przygotowania sprawozdań z realizacji projektu,
- zlikwidowano obowiązek przekazywania do zatwierdzenia podręczników procedur beneficjenta,
- wprowadzono uproszczone procedury wprowadzania zmian do umów o dofinansowanie,
- uproszczono procedury wnioskowania o płatność poprzez zmiany w Instrukcji do wniosku o płatność oraz wprowadzeniu zmian w Generatorze Wniosków Płatniczych,
- opracowano nowe trójstronne porozumienie między Instytucją Zarządzającą, Pośredniczącą oraz Płatniczą, określającego podział kompetencji,
- podjęto prace mając na celu przygotowanie projektu wytycznych dotyczących nakładania korekt finansowych w przypadku wykrycia naruszeń przepisów dotyczących zamówień publicznych,

- poprawiono przepływ informacji między wszystkimi instytucjami odpowiedzialnymi za prowadzenie kontroli u beneficjentów realizujących projekty SPOT, w celu szybszego otrzymywania informacji o wynikach kontroli,
- opracowano kalendarz zamknięcia Programu oraz wytyczne dotyczące trybu postępowania wobec projektów, które nie zakończą się do końca okresu kwalifikowalności Programu.
- wdrożono w pełnym zakresie system SIMIK.

W zakresie kontroli realizacji Programu:

- zmodyfikowano kontrolę projektów (zarówno w trakcie realizacji, jak i na zakończenie),
- przygotowano procedury kontroli na zakończenie realizacji projektów w zakresie zamówień publicznych, z udziałem ekspertów zewnętrznych.

W zakresie bieżącego monitorowania realizacji Programu:

- kontynuowano ścisłe monitorowanie projektów zagrożonych, we współpracy z IPZ oraz utrzymywanie stałego kontaktu z beneficjentami,
- objęto szczególnym monitoringiem projekty opóźnione.

Ponadto w dniu 25 września 2007 r., KM SPOT podjął uchwałę w sprawie zmian planu finansowego Poddziałania 1.1.3 polegających na zmniejszeniu wkładu budżetu samorządu terytorialnego oraz zwiększeniu wkładu budżetu państwa w celu prawidłowego wykazania w tabeli finansowej środków otrzymanych z budżetu państwa w ramach kontraktu wojewódzkiego.

W 2008 r. podjęto działania zmierzające do nowelizacji Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 w zakresie: zmian mających na celu wsparcie etapu przygotowawczego perspektywy finansowej 2007-2013, tabel finansowych oraz powiązania inwestycji z transeuropejskimi sieciami transportowymi. Ponadto w 2008 r. na XVII posiedzeniu KM SPOT w dniu 12 grudnia 2008r. podjęto uchwałę upoważniającą IZ SPOT do wystąpienia do Komisji Europejskiej z wnioskiem o przedłużenie okresu kwalifikowalności wydatków w ramach Programu.

W 2009 r. z uwagi na przedłużenie okresu kwalifikowalności wydatków do dnia 30 czerwca 2009 r. podjęto działania zmierzające do nowelizacji Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 mające na celu pełne wykorzystanie alokacji przyznanej Programowi – przesunięto niewykorzystane środki w ramach Działania 1.3 „Rozwój systemów intermodalnych" stanowiących wkład wspólnotowy w wysokości 1 066 943,85 euro i wkład budżetu państwa w wysokości 355 647,95 euro do Działania 1.1 „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach" oraz w ramach Działania 3.2 „Informacja i promocja operacji SPOT" stanowiących wkład wspólnotowy w wysokości 432 546,20 euro oraz wkład budżetu państwa w wysokości 144 182,06 euro do Działania 3.1 „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT". Zmiany zostały zatwierdzone uchwałą nr 3 Komitetu Monitorującego ds. SPOT z dnia 25 marca 2009 r. *w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006* podjętą na XVIII posiedzeniu KM SPOT.

W 2009 r. IZ SPOT podjęła również działania zmierzające do pozyskania nowych projektów w celu uzyskania nadkontraktacji i pełnego wykorzystania dostępnej alokacji.

8.2.4.2. Komitet Sterujący

W dniu 15 października 2003 r. Minister Infrastruktury podpisał zarządzenie nr 18 w sprawie powołania Komitetu Sterującego ds. Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.

Z uwagi na fakt wejścia w życie rozporządzania Ministra Infrastruktury z dnia 30 lipca 2004 r. w sprawie trybu wyłaniania przedstawicieli partnerów społecznych i gospodarczych do uczestnictwa w pracach Komitetu Sterującego Sektorowego Programu Operacyjnego Transport i Komitetu Sterującego dla części transportowej strategii wykorzystania Funduszu Spójności Minister Infrastruktury podpisał nowe zarządzenie nr 11 w sprawie powołania Komitetu Sterującego ds. Sektorowego Programu Operacyjnego Transport[58] w celu zapewnienia składu Komitetu zgodnego z ww. rozporządzeniem.

[58] Zarządzenie zostało znowelizowane zarządzeniem nr 10 Ministra Transportu z dnia 20 czerwca 2006 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie powołania Komitetu Sterującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport.

W 2003 r. członkowie Komitetu spotkali się siedem razy:

1. posiedzenie inauguracyjne Komitetu odbyło się w dniu 9 grudnia 2003 r.,
2. I posiedzenie na którym zatwierdzono 3 wnioski o dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego odbyło się 29 kwietnia 2004 r.,
3. II posiedzenie miało miejsce 7 czerwca 2004 r., na którym Komitet zatwierdził 5 wniosków,
4. III posiedzenie odbyło się 6 sierpnia 2004 r. Komitet zarekomendował wówczas Ministrowi Infrastruktury do współfinansowania 4 wnioski,
5. 29 listopada 2004 r. odbyło się IV posiedzenie Komitetu Sterującego, na którym zarekomendowano Ministrowi Infrastruktury do współfinansowania w ramach SPOT 22 wnioski,
6. 10 grudnia 2004 r. odbyło się V posiedzenie Komitetu Sterującego, na którym zarekomendowano Ministrowi Infrastruktury do współfinansowania w ramach SPOT 4 wnioski.
7. VI posiedzenie odbyło się 21 grudnia, na którym zarekomendowano Ministrowi Infrastruktury do współfinansowania w ramach SPOT 6 wniosków.

W sumie w roku 2004 pozytywną rekomendację Komitetu Sterującego ds. SPOT otrzymały 44 wnioski złożone przez beneficjentów na kwotę współfinansowania w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wysokości 2 280 407 725,19 zł co stanowiło 46,54 % alokacji.

W 2005 r. członkowie Komitetu Sterującego do spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport spotkali się na sześciu posiedzeniach:

1. 14 stycznia 2005 r. odbyło się VII posiedzenie Komitetu Sterującego ds. SPOT, na którym zarekomendowano Ministrowi Infrastruktury do współfinansowania w ramach SPOT 19 z 27 wniosków, które prezentowano na komitecie,
2. 18 lutego 2005 r. odbyło się VIII posiedzenie Komitetu Sterującego ds. SPOT, na którym zarekomendowano do realizacji w ramach SPOT 7 wniosków,
3. 15 kwietnia 2005 r. odbyło się IX posiedzenie Komitetu Sterującego ds. SPOT, na którym zarekomendowano Ministrowi Infrastruktury do współfinansowania w ramach SPOT 8 wniosków, z czego 3 wnioski były rekomendowane powtórnie z powodu zmiany kwoty dofinansowania,
4. 17 czerwca 2005 r. odbyło się X posiedzenie Komitetu Sterującego ds. SPOT, na którym zarekomendowano do realizacji w ramach SPOT 6 wniosków,
5. 20 września 2005 r. odbyło się XI posiedzenie Komitetu Sterującego ds. SPOT, na którym zarekomendowano Ministrowi Infrastruktury 43 wnioski, z czego 3 wnioski były rekomendowane powtórnie,
6. 18 października 2005 r. odbyło się XII posiedzenie Komitetu Sterującego ds. SPOT, na którym zarekomendowano Ministrowi Infrastruktury 8 wniosków, z czego 6 wniosków były rekomendowane powtórnie.

Podsumowując w roku 2005 Komitet Sterujący zarekomendował pozytywnie 91 z 102 wniosków o dofinansowanie w ramach SPOT na kwot 3 549 543 294,20 zł., z czego 12 wniosków było rekomendowanych powtórnie.

Komitet Sterujący został rozwiązany zarządzeniem nr 30 Ministra Transportu z dnia 7 listopada 2006 r. w związku z przyjęciem ustawy z dnia 13 lipca 2006 r. o zmianie ustawy o Narodowym Planie Rozwoju oraz niektórych innych ustaw, która uchyliła podstawę prawną do powoływania komitetów sterujących.

8.2.4.3. Zespół do Spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006

W dniu 29 września 2006 r. został powołany przez Ministra Rozwoju Regionalnego Zespół Naprawczy do Spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006, który w dniu 9 stycznia 2006 r. zmienił swą nazwę na Zespół do Spraw Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006. Zadaniem zespołu było wypracowanie optymalnych rozwiązań usprawniających

wdrażanie Programu. W skład zespołu wchodzili przedstawiciele IZ i IPZ SPOT oraz reprezentanci Beneficjentów. Zespół zajmował się m.in. następującymi kwestiami:

1. diagnozowaniem problemów związanych z wdrażaniem Programu,
2. opracowaniem projektu Porozumienia w sprawie zarządzania Sektorowym Programem Operacyjnym Transport,
3. zmianami postanowień umów o dofinansowanie projektu,
4. regulacjami dotyczącymi rozpatrywanie wniosków o płatność i wniosków o podpisanie aneksu do umowy o dofinansowanie.

Zespół został uchylony w dniu 11 września 2008 r. zarządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego.

8.2.4.4. Zespół Doradczy do spraw Pomocy Technicznej Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006

W dniu 15 stycznia 2007 r. Minister Rozwoju Regionalnego powołał Zespół Doradczy do spraw Pomocy Technicznej Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006, którego zadaniem było opiniowanie wniosków o dofinansowanie projektów pomocy technicznej złożonych przez IZ, IPZ oraz Beneficjentów SPOT w ramach Priorytetu 3, a także opiniowanie zmian decyzji przyznających dofinansowanie oraz aneksów do umów o dofinansowanie. Zespół spotkał się jeden raz w dniu 6 lutego 2007 r. W skład zespołu wchodzili przedstawiciele IZ PWW, IZ, IPZ oraz IP. W związku z zamiarem określenia w porozumieniu międzyinstytucjonalnym współdziałania Ministrów Rozwoju Regionalnego i Transportu przy wydawaniu decyzji dotyczących pomocy technicznej Minister Rozwoju Regionalnego uchylił zespół zarządzeniem w dniu 10 sierpnia 2007 r.

8.3. Podsumowanie ustaleń ze spotkań rocznych z Komisją Europejską wraz z informacją na temat środków zaradczych i podjętych działań

8.3.1. Spotkanie roczne z Komisją Europejską za 2005 r. - 5 października 2006 r.

W dniu 5 października 2006 r. odbyło się spotkanie roczne z Komisją Europejską, zorganizowane na podstawie art. 34 ust. 2 *Rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych*. Celem spotkania był przegląd stanu wdrażania Podstaw Wsparcia Wspólnoty oraz poszczególnych programów operacyjnych.

Rozpoczynając spotkanie przedstawiciele Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej (Komisja Europejska), podkreślili wysoką jakość sprawozdań rocznych z realizacji zarówno poszczególnych programów operacyjnych, jak i Podstaw Wsparcia Wspólnoty. Zaproponowano, by podczas spotkania, obok omówienia kwestii finansowych w kontekście poziomu absorpcji środków wspólnotowych, skupić się także na aspektach jakościowych i na celach zawartych w PWW i programach operacyjnych, gdyż mimo odnotowanego znaczącego postępu finansowego wciąż istnieje potrzeba zwiększenia tempa absorpcji. Zaproponowano także, by dyskutując nad problemami i doświadczeniami w obecnym okresie programowania, formułować wnioski pod kątem przyszłej perspektywy finansowej.

W odpowiedzi przedstawiciel MRR podkreślił, że od ostatniego spotkania rocznego z Komisją Europejską, które miało miejsce w grudniu 2005 r., odnotowany został znaczny postęp finansowy – poziom płatności z kont programowych wzrósł do ok. 20% alokacji środków wspólnotowych, poziom kontraktacji - do ok. 80%. Zauważył także, że w minionych miesiącach, obok prac związanych z obecnym okresem programowania, dużo miejsca poświęcono programowaniu przyszłej perspektywy finansowej.

W części spotkania dotyczącej infrastruktury a wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy przedstawiciel IZ SPOT wspomniał iż, w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego został utworzony Departament Zarządzania Programem Transport, który rozpoczął pełnić funkcję IZ SPOT. Zadania departamentu koncentrują się na bieżącym monitorowaniu realizacji programu, zasady n+2, przyspieszeniu przepływów finansowych oraz na wprowadzeniu zmian wynikających z nowelizacji ustawy o NPR. Podkreślono iż, zaczyna funkcjonować zespół naprawczy ds. SPOT, a w przyszłości zostanie wzmocniony system kontroli. Nacisk kładziony jest również na duże projekty (3 w pełni funkcjonują i 3 są w fazie przygotowawczej).

W trakcie omawiania zagadnień związanych z wytycznymi dotyczącymi zamknięcia pomocy 2004-2006 przedstawiciel Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej (Komisja Europejska) przedstawił najważniejsze zasady, jakie będą obowiązywały podczas zamykania obecnego okresu

programowania, wynikające z przyjętych przez KE *„Wytycznych dotyczących zamknięcia funduszy strukturalnych 2000 – 2006”.*

W odniesieniu do konieczności zmiany dokumentów programowych wyjaśnił, będą one możliwe do ostatecznego terminu kwalifikowalności wydatków ustanowionego w decyzji Komisji, jednakże nie w zakresie zmian tablic finansowych załączonych do decyzji Komisji, które mogą być modyfikowane tylko do końca 2006 r. W odniesieniu do problemu udzielania pomocy regionalnej od 2007 r., większość dokumentów określających nowe zasady udzielania pomocy publicznej została już przyjęta bądź stan prac nad nimi jest zaawansowany (nowe wytyczne w sprawie pomocy regionalnej zostały przyjęte na początku 2006 r.; rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych dla pomocy regionalnej – powinno zostać przyjęte w październiku br.; rozporządzenie w sprawie pomocy de minimis – zostanie przyjęte do końca roku; propozycja Komisji przedłużenia rozporządzeń dotyczących wyłączeń blokowych dla MSP, w zakresie zatrudnienia i szkoleń – do końca 2007). Państwa Członkowskie zamierzające przedłużyć istniejące schematy pomocy poza 2006 r., a tym samym dostosować je do nowych zasad pomocy publicznej, powinny notyfikować Komisji zmienione schematy. Należy ponadto zmodyfikować dokumenty programowe celem wykazania w nich wprowadzonych w tym zakresie zmian. Przedstawiciel KE stwierdził, że do pomocy przyznanej przed końcem 2006 r. stosuje się zasady pomocy publicznej dla okresu 2000-2006, także w odniesieniu do realizowanych płatności. Nowe zasady stosuje się w przypadku pomocy przyznanej w roku 2007 i kolejnych.

Przedstawiciel KE poinformował również, iż wydłużeniu uległ termin przekazania dokumentów zamknięcia pomocy. Wynosi on obecnie 15 miesięcy od ostatecznego terminu kwalifikowalności wydatków w przypadku EFS, EFRR oraz/lub FIFG, oraz 6 miesięcy od tej daty w przypadku EFOGIR.

Na zakończenie przedstawiciel KE przedstawił możliwości rozwiązania problemu projektów, które nie zostaną zakończone do końca 2008 r., oraz kwestię elastyczności 2 % przy końcowym rozliczeniu pomocy na poziomie priorytetu.

W części bilateralnego spotkania poświęconego omówieniu szczegółowych kwestii SPOT poruszono następujące kwestie:

Wdrażanie SPOT:

- IZ SPOT poinformowała KE o wynikach przeglądu projektów, w przypadku których występuje największe ryzyko ich niezakończenia (duże projekty, projekty których zakończenie planowane jest w 2008, projekty związane z programem Natura 2000). Mimo, że mniej niż 10 projektów (na 95) zostało uznanych za zagrożone i podlega w związku z tym specjalnemu monitorowaniu, ich wartość stanowi ok. 30% alokacji na program. Obecnie trwa ocena pozostałych projektów.

KE zwróciła także uwagę na słabą koordynację inwestycji transportowych, realizowanych w ramach Funduszu Spójności, SPOT i ZPORR. W odpowiedzi IZ PWW stwierdziła, że potrzeba koordynacji była wzięta pod uwagę podczas ustalania kryteriów wyboru projektów w ZPORR. KE zaproponowała, aby strona polska podjęła działania mające na celu lepszą koordynację i zwiększenie wzajemnej synergii realizowanych projektów w zakresie infrastruktury transportowej, szczególnie w ramach programów operacyjnych w perspektywie finansowej 2007-2013.

W odpowiedzi na pytanie KE dotyczące potencjalnego ryzyka z punktu widzenia wdrażania programu, wynikającego z przekraczania w ramach projektu zaplanowanych kosztów, IZ SPOT zapewniła, iż będzie starała się zapewnić istnienie możliwie silnej konkurencji w trakcie postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w obecnym i przyszłym okresie programowania. IZ dodała, że w odniesieniu do projektów, w przypadku których nie zakończono postępowania, zostanie dokonana analiza w celu podjęcia właściwych działań, np. ograniczenie zakresu, zwiększenie zaangażowania środków własnych, zastąpienie projektu lub odłożenie w czasie jego realizacji. Strona polska zwróciła się do KE z prośbą o wsparcie w zakresie wymiany doświadczeń innych państw członkowskich i zaproponowała zorganizowanie, pod patronatem Komisji Europejskiej, międzynarodowej konferencji poświęconej temu problemowi w krajach Europy Środkowo-Wschodniej.

- Mając na uwadze niskie wykorzystanie pomocy technicznej, KE zaleciła IZ SPOT wykorzystywanie dostępnych środków, we właściwy sposób.

Wskaźniki w programie:

- KE zwróciła uwagę na słabość systemu monitorowania wskaźników w SPOT. W odpowiedzi IZ SPOT wskazała na możliwość podjęcia dwóch typów działań: po pierwsze, zbudowanie struktury organizacyjnej zdolnej zapewnić właściwy monitoring, po drugie, generalny przegląd wskaźników, po którym opracowana zostałaby propozycja ich modyfikacji w celu zwiększenia ich celowości i mierzalności, co zaplanowano na I kwartał 2007 r.
- W odpowiedzi na pytanie KE dotyczące oceny wpływu SPOT na wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy, IZ PWW stwierdziła, że nie ma możliwości przedstawienia dokładnych szacunków. Na prośbę KE, strona polska zobowiązała się dokonać kompleksowej oceny, w formie badania ewaluacyjnego, wpływu projektów transportowych na wzrost gospodarczy i tworzenie nowych miejsc pracy. KE zaproponowała stronie polskiej wsparcie, w miarę możliwości, w zakresie niezbędnej metodologii.

Zamówienia publiczne:

- IZ SPOT poinformowała KE o trwającym przeglądzie procedur w zakresie zamówień publicznych, który ma celu zapewnienie lepszej koordynacji. Przegląd kontraktów SPOT w aspekcie zgodności z prawem zamówień publicznych zostanie dokonany z pomocy technicznej.

Płatności:

- IZ SPOT poinformowała, że nie ma zagrożeń dla realizacji zasady n+2 w 2006 r. KE z zadowoleniem przyjęła szybki wzrost płatności w SPOT i zachęciła IZ SPOT do kontynuowania wysiłków w związku z koniecznością realizacji zasady n+2 w 2007 r., kiedy to poziom zobowiązań będzie wyższy. W odniesieniu do prognoz, IZ poinformowała KE, że podjęte zostały kroki mające na celu szczegółową analizę prognoz. Ponadto, IZ zmodyfikuje kształt prognoz w porozumieniu z KE.

8.3.2. Spotkanie roczne z Komisją Europejską za 2006 r. - 22 – 23 października 2007 r.

W dniach 22 – 23 października 2007 r. odbyło się spotkanie roczne z Komisją Europejską, zorganizowane na podstawie art. 34 ust. 2 *Rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych*. Celem spotkania był przegląd stanu wdrażania Podstaw Wsparcia Wspólnoty oraz poszczególnych programów operacyjnych.

W trakcie omawiania kwestii dotyczących infrastruktury i jej wpływ na wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy przedstawiciel IZ SPOT zauważył, że w przypadku projektów infrastrukturalnych najważniejszymi wyzwaniami, zarówno w ramach obecnej perspektywy finansowej, jak i dla okresu 2007-2013 są kwestie związane z zamówieniami publicznymi oraz ochroną środowiska. Po krótkim omówieniu najistotniejszych zmian wprowadzonych w ustawie *Prawo zamówień publicznych*, przedstawił uproszczenia wprowadzone w ramach SPOT.

W uzupełnieniu, przedstawiciel IZ Funduszu Spójności zwrócił uwagę na znaczenie nowelizacji *ustawy Prawo ochrony środowiska*, która umożliwia m. in. uzupełnienie dokumentacji w zakresie oddziaływania na środowisko projektów będących w realizacji bądź już zakończonych. Odpowiadając na uwagi dotyczące niskiego poziomu wydatkowania środków Funduszu Spójności podkreślił, iż projekty realizowane w ramach *Strategii wykorzystania Funduszu Spójności* są projektami wieloletnimi, a ich realizacja przewidziana jest do 2010 r.

W podsumowaniu tej części spotkania strona polska podkreśliła, że znaczna część środków wspólnotowych została przeznaczona na realizację projektów infrastrukturalnych. Stanowiły one duże wyzwanie, szczególnie w zakresie zamówień publicznych i prawa środowiskowego. Przyznano jednocześnie, że brak odpowiednio przygotowanej bazy projektów gotowych do realizacji w poprzednim okresie programowania, (tzw. project pipeline), przyczynił się do zbytniego rozproszenia realizowanych inwestycji. Dlatego też, w nowym okresie programowania, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przyjęło koncepcję projektów kluczowych zapewniających realizację celów strategicznych stojących przed polską infrastrukturą. Na zakończenie podkreślono, iż dla zapewnienia sprawnej realizacji projektów infrastrukturalnych konieczne są kolejne uproszczenia otoczenia prawnego, tj. prawa budowlanego, procedur administracyjnych, a także uregulowanie kwestii zagospodarowania przestrzennego.

Następnie głos zabrali przedstawiciele Komisji Europejskiej: realizacja projektów infrastrukturalnych przysporzyła Polsce pewnych trudności, pomimo doświadczeń zdobytych w trakcie wdrażania funduszy przedakcesyjnych. Problemy związane z niepełną implementacją unijnych dyrektyw w zakresie oceny oddziaływania na środowisko stanowiły główną przyczynę blokowania przez KE wielu projektów. W odniesieniu do kwestii prawa zamówień publicznych jego dostosowywanie do unijnych regulacji następowało stopniowo w miarę zdobywania kolejnych doświadczeń (eng. *learning by doing*). Audyty Komisji Europejskiej wykazują ponadto przypadki nieprawidłowego stosowanie prawa zamówień publicznych przez beneficjentów (np. dzielenie kontraktów, wprowadzanie niezgodnych z prawem zmian w kontraktachPrzedstawiciel KE wskazał również na istnienie problemu wzrostu kosztów realizacji projektów objętych dofinansowaniem Funduszu Spójności i podkreślił konieczność wypracowania rozwiązań w tym zakresie.

Dodatkowo przedstawiciele KE zauważyli, że w 2007 r. w SPOT osiągnięto znaczne skokowe przyspieszenie wdrażania programu, dzięki czemu nie nastąpi anulowanie zobowiązań wynikające z zasady n+2.

Przedstawiciel MRR, odnosząc się do zgłoszonych uwag stwierdził, że problemy, które pojawiły się w związku z realizacją dużych projektów infrastrukturalnych stanowiły poważne wyzwanie dla naszego kraju. Polska musiała sprostać wymagającym regulacjom UE, szczególnie w zakresie ochrony środowiska, z którymi wcześniej nie miała większych doświadczeń. Ponadto podkreślił, że również kraje z tzw. starej UE jak np. Hiszpania mają poważne problemy z realizacją projektów w ramach Funduszu Spójności. Zauważył jednocześnie, że w przypadku projektów transportowych, finansowanych zarówno w ramach EFREE jak i Funduszu Spójności Polska osiąga zadowalające rezultaty. W uzupełnieniu przedstawiciel MRR wyjaśnił, iż ze względu na znaczne rozproszenie zrealizowanych inwestycji transportowych trudno jest ocenić ich wpływ na wzrost gospodarczy. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego planuje przeprowadzenie badania ewaluacyjnego w tym zakresie. Podkreślił jednocześnie, że Polska jest gotowa do współpracy z Komisją Europejską w celu przygotowania metodologii umożliwiającej ocenę tego wpływu.

W trakcie rozmów bilateralnych KE z IZ SPOT poruszono następujące kwestie:

- Problem wzrostu kosztów realizowanych projektów wynikający ze wzrostu cen materiałów i usług budowlanych

Komisja Europejska poprosiła o wyjaśnienie, czy IZ przeprowadziła pogłębioną analizę przyczyn wzrostu kosztów realizacji projektów w ramach SPOT oraz czy nadal obserwowany jest wzrost cen materiałów i usług budowlanych. Przedstawiciel IZ SPOT poinformował, iż problem wzrostu kosztów wynikał głównie z gwałtownie rosnącego popytu na materiały budowlane, którego w krótkim okresie nie byli w stanie zaspokoić krajowi dostawcy. Obecnie wzrost cen został zahamowany w stosunku do roku 2006, głównie dzięki ustabilizowaniu się strony popytowej rynku oraz zapewnieniu odpowiedniej podaży surowców poprzez import. IZ na bieżąco monitoruje tę kwestię w ramach poszczególnych projektów w celu podjęcia właściwych działań, np. ograniczenia zakresu projektu, zwiększenia zaangażowania środków własnych, zastąpienia projektu lub odłożenia w czasie jego realizacji. Przedstawiciel IZ SPOT wskazał na wyraźny związek wzrostu cen z dziedziną zamówień publicznych. Wprowadzenie znacznej liczby projektów na rynek w drugiej połowie okresu programowania stawia w lepszej pozycji potencjalnych wykonawców świadomych ostatecznych terminów kwalifikowalności wydatków ciążących na beneficjentach Dlatego też w przyszłym okresie programowania należy zwrócić uwagę na odpowiednie rozłożenie w czasie wprowadzania projektów na rynek.

Ponadto przedstawiciel IZ SPOT wskazał przykład dwóch projektów szczególnie dotkniętych problemem wzrostu kosztów – *SPOT/1.2.1/110/04 Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego* oraz *SPOT/1.1.1/160/05 Modernizacja linii kolejowej nr 8: Etap I: odcinek W-wa Zach.- W-wa-Okęcie i budowa łącznicy W-Wa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 2: roboty na odc. W-wa Zach.- W-wa Okęcie.*

- Wskaźniki w Uzupełnieniu SPOT

KE zwróciła się z zapytaniem o stan prac na planowaną zmianą wskaźników monitoringu programu określonych w Uzupełnianiu SPOT. W odpowiedzi strona polska poinformował, że dokonany został przegląd wskaźników, który stanowić będzie punkt wyjścia do modyfikacji wskaźników w celu zwiększenia ich celowości i mierzalności.

- Bariery prawne/obszary problemowe utrudniające realizacje projektów

Przedstawiciel IZ SPOT poinformował KE o uproszczeniach procedur w zakresie zamówień publicznych, wprowadzonych dwoma nowelizacjami *ustawy Prawo Zamówień Publicznych*. Tym niemniej zamówienia publiczne oraz kwestie środowiskowe wymagają od beneficjentów oraz poszczególnych instytucji zaangażowanych we wdrażanie projektów szczególnej uwagi. Wciąż nierozwiązanym problemem jest brak planów zagospodarowania przestrzennego, co może w znaczny sposób wydłużyć proces inwestycyjny.

- **Przyczyny problemów związanych z realizacją Działania 1.3 Rozwój systemów intermodalnych**

KE poprosiła IZ o wyjaśnienie źródeł problemów związanych z realizacją działania 1.3 SPOT. Przedstawiciel IZ SPOT jako główne przyczyny tych problemów wskazał:

- długi okres notyfikacji programu pomocowego w KE (ok. 1 roku),
- niedostosowanie oferty do potrzeb sektora intermodalnego / brak pogłębionej analizy rynku
- niewłaściwa prezentacja oferty,
- niezbyt czytelne zasady podziału środków i wyboru projektów.

Jednocześnie IZ SPOT poinformowała KE o dodatkowym naborze wniosków w ramach tego działania, w wyniku którego wpłynęły 4 wnioski o dofinansowanie.

W drugiej połowie spotkania rocznego przedstawiciel KE zauważył, iż proces wdrażania środków unijnych w latach 2004-2006 przebiegał w sposób zadowalający, zaobserwowano wiele dobrych trendów i rozwiązań w tym zakresie, zaś postęp we wdrażaniu osiągnął właściwą dynamikę. Zwrócił jednocześnie uwagę na kilka kwestii problematycznych związanych z implementacją funduszy:

- ✓ ocena wpływu na środowisko - zaapelował o bardziej aktywne podejście do kwestii związanych z ww. oceną, ocena ta powinna być przeprowadzona na możliwie najwcześniejszym stadium życia projektu tak, aby procedury oceny i ewentualne problemy w tym zakresie nie pojawiały dopiero na etapie wdrażania projektu.
- ✓ brak pełnej zgodności polskiego prawa z dyrektywami unijnymi – należy położyć większy nacisk na to zagadnienie. Audyt przeprowadzony przez KE wykazał szereg nieprawidłowości w zakresie wdrażania unijnego prawa – między innymi w obszarze zamówień publicznych. KE wystąpiła z propozycją zorganizowania specjalnego szkolenia bądź seminarium poświęconego w całości zagadnieniom dotyczącym interpretacji i stosowania prawa zamówień publicznych.

Ponadto KE przypomniała, że istnieje konieczność retrospektywnej weryfikacji – w aspekcie oceny wpływu na środowiskowo – tych projektów, które zostały już zatwierdzone i są wdrażane, a dla których (z powodu wcześniejszego niepełnego dostosowania prawa polskiego do wymagań unijnych) ocena taka nie została do tej pory przeprowadzona lub nie została przeprowadzona w sposób całościowy.

Przedstawiciel MRR zapowiedział, że oceny „wstecz" oddziaływania na środowisko zostaną przeprowadzone zgodnie z nowelizacją *ustawy Prawo ochrony środowiska*. Sytuacja ta będzie miała miejsce głównie w przypadku projektów realizowanych w ramach ZPORR i SPOT.

8.3.3. Spotkanie roczne z Komisją Europejską za 2007 r. PWW 2004-2006 oraz NSRO 2007-2013 - 9-11 września 2008 r.

W dniach 9 – 11 września 2008 r. odbyło się spotkanie roczne z Komisją Europejską, zorganizowane na podstawie art. 34 ust. 2 *Rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych* oraz *Rozporządzenia rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego Rozporządzenie (WE) nr 1260/1999*. Spotkanie poświęcone było realizacji w 2007 r. programów operacyjnych w ramach Podstaw Wsparcia Wspólnoty na lata 2004 – 2006 oraz Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007 – 2013.

W trakcie prezentacji dotyczącej infrastruktury dla rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy przedstawiciel IZ SPOT zaprezentował dane dotyczące stanu wdrażania SPOT wg stanu na dn. 31 lipca 2008 r. Poinformował, iż poziom kontraktacji w programie przekroczył dostępną alokację o 11%, natomiast z łącznej liczby 120 realizowanych projektów – 89 zostało zakończonych, a 37 z nich rozliczonych. W programie prowadzonych jest 5 badań ewaluacyjnych, które pozwolą ocenić, na ile

jego realizacja wpłynęła na wsparcie wzrostu gospodarczego i kreację rynku pracy. Kończąc swoją wypowiedź zwrócił uwagę na wypełnianie przez SPOT zasady komplementarności poprzez ścisłe powiązania z projektami realizowanymi w ramach Funduszu Spójności oraz przedsięwzięciami regionalnymi.

Podczas spotkania bilateralnego KE z IZ SPOT poruszono kwestię osiągniętych w Programie wskaźników, a także przeprowadzanych w tym zakresie ewaluacji. Przedstawiciele IZ SPOT poinformowali, że pierwsze wyniki zleconych badań dostępne będą już w IV kwartale 2008 r. W kontekście trudności z osiągnięciem założonych wskaźników przedstawiciel KE podniósł problem projektów intermodalnych, uznawanych za priorytetowe zarówno w polityce wspólnotowej, jak i polskiej. Przedstawiciele IZ SPOT wyjaśnili, że problemy w tej dziedzinie związane są przede wszystkim z restrykcyjną polityką pomocy publicznej, brakiem zainteresowania beneficjentów prywatnych, a ponadto słabością głównego beneficjenta – Polskich Kolei Państwowych S.A. Dodali także, że gdy będą dostępne wyniki ewaluacji w zakresie projektów intermodalnych, zostanie zorganizowane spotkanie w tej kwestii.

Ponadto, omówiono stan realizacji projektów z sektora kolejowego. Ewaluacje przeprowadzone dla projektów kolejowych realizowanych z Funduszu Spójności oraz SPOT, jak również prace JASPERS powinny dać czytelny obraz działań w sektorze. Natomiast zmiany organizacyjne podjęte przez Ministerstwo Infrastruktury, jak również beneficjentów projektów kolejowych powinny przyczynić się do poprawy stanu realizacji ww. projektów. Ponadto, poinformowano, że podjęto decyzję o rezygnacji z realizacji 1 projektu kolejowego.

Następnie poruszono kwestię raportu końcowego z realizacji SPOT. Podkreślono znaczenie punktów ww. raportu dotyczących wpływu zmian społeczno-gospodarczych (przede wszystkim wzrostu kosztów wynikających ze wzrostu cen materiałów i usług budowlanych oraz zmian kursowych) na realizację Programu oraz komplementarności działań SPOT, ZPORR i Funduszu Spójności.

W odniesieniu do projektów, które nie zostały zakończone, uzgodniono, że nie ma w tym zakresie niejasności i nie zidentyfikowano potencjalnych problemów z zamknięciem pomocy.

Ponadto, podniesiono kwestię potencjału kadrowego w instytucjach odpowiedzialnych za realizację Programu, a także wykorzystania wiedzy i doświadczenia pracowników zaangażowanych w realizację SPOT oraz Funduszu Spójności do wdrażania programów z nowej perspektywy finansowej. Zaproponowano poruszenie tej kwestii na planowanym spotkaniu dotyczącym zamknięcia pomocy oraz systemu wdrażania dla nowej perspektywy finansowej.

Pod koniec spotkania omówione zostały kwestie horyzontalne związane z wdrażaniem PWW 2004 – 2006. Przedstawiciel IZ PWW przedstawił informację na temat przygotowań do zamknięcia pomocy. Na początku swojej prezentacji przypomniał podstawowe definicje związane z przedmiotowym zagadnieniem oraz z ostatecznymi terminami kwalifikowalności wydatków, odnoszącymi się do wydatków ponoszonych przez beneficjentów końcowych. W następnej kolejności zaprezentowany został harmonogram zamknięcia programów perspektywy 2004-2006 w Polsce.

Kontynuując, omówione zostały wybrane zagadnienia dotyczące wytycznych Komisji Europejskiej, regulujące zasady postępowania z projektami niezakończonymi oraz zasadę 2% elastyczności dotyczącej przekroczenia alokacji środków na priorytet. Zostały przedstawione również działania dotyczące zamknięcia pomocy, które zostały już podjęte bądź są planowane przez Instytucje Zarządzające poszczególnymi programami operacyjnymi.

8.3.4. Spotkanie roczne z Komisją Europejską za 2008 rok NPR 2004-2006 - 8 - 9 października 2009 r.

W dniach 8 – 9 października 2009 r. odbyło się spotkanie roczne z Komisją Europejską, zorganizowane na podstawie art. 34 ust. 2 *Rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych*. Spotkanie poświęcone było realizacji w 2008 r. programów operacyjnych w ramach Podstaw Wsparcia Wspólnoty na lata 2004 – 2006.

Podczas pierwszej części posiedzenia, przedstawiciel IZ PWW omówił kwestie związane z harmonogramem przygotowań do zamknięcia pomocy. Zaprezentowane zostały dane dotyczące liczby złożonych wniosków o płatność w poszczególnych programach (dane na koniec sierpnia 2009 r.) oraz dane dotyczące poziomu płatności z Komisji Europejskiej. Zaznaczył, że na tle pozostałych państw Unii Europejskiej korzystających z funduszy perspektywy 2004 – 2006 Polska jest na dobrej pozycji pod względem tempa wdrażania pomocy. Zwrócono również uwagę,

że w większości programów przedłużono okres kwalifikowalności wydatków do dnia 30 czerwca 2009 r.

Podkreślono, że rozpoczęły się przygotowania do zamknięcia pomocy. Powołano Zespół ds. zamknięcia pomocy, zorganizowano pierwsze konferencje poświęcone tej tematyce, a także sporządzono harmonogram zamknięcia pomocy. Zwrócono uwagę na fakt, iż bardzo istotnym elementem jest zachowanie zdolności administracyjnej w całym procesie zamykania pomocy i szkolenie pracowników w tym zakresie.

Przedstawiciel Dyrekcji Generalnej ds. zatrudnienia, spraw społecznych i równych szans w Komisji Europejskiej, zaznaczył, że istotną rolę w procesie zamykania pomocy będą odgrywały raporty końcowe, a także aspekt zatrudnienia w instytucjach wdrażających fundusze z perspektywy 2004 – 2006 oraz wnioski wyciągane z audytów. Zaznaczono, że w raporcie końcowym w kwestii wskaźników należy uwzględnić wystąpienie kryzysu gospodarczego i zmianę sytuacji makroekonomicznej na świecie. Zwrócono uwagę, iż ważne będzie uwzględnienie wniosków z ewaluacji funduszy 2004 – 2006 na działania podczas wdrażania środków z perspektywy 2007 – 2013.

W odpowiedzi strona polska podkreśliła, iż obecnie, w porównaniu do okresu wdrażania 2004 – 2006, nastąpił duży postęp w kwestii szkoleń pracowników w zakresie zamówień publicznych oraz ocen oddziaływania na środowisko.

Następnie przedstawiciel Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, omówił zagadnienia związane z wpływem funduszy strukturalnych perspektywy 2004 – 2006 na rozwój regionalny. Przedstawiono dane dotyczące wpływu funduszy strukturalnych na kształtowanie się niektórych wskaźników makroekonomicznych np. PKB, stopy zatrudnienia, stopy bezrobocia zarówno na poziomie województw jak i powiatów. Przedstawione zostały również kwestie związane z rolą funduszy strukturalnych podczas spowolnienia gospodarczego. Zaznaczono ze źródła kryzysu w Polsce mają naturę zewnętrzną. Podkreślono, że w odpowiedzi na spowolnienie gospodarcze rząd Polski w porozumieniu z Komisją Europejską przygotował Plan stabilności i rozwoju, którego elementem jest wyznaczenie celu wydatkowania środków unijnych. Taki cel ma za zadanie podtrzymywanie postępu gospodarczego.

Podczas kolejnej części posiedzenia poświęconej wpływowi wydatkówna infrastrukturę, wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy przedstawiciel MRR podkreślił, iż ze względu na stosunkowo krótki czas wdrażania programów na lata 2004-2006, ocena pełnego oddziaływania infrastruktury na rozwój gospodarczy oraz na tworzenie miejsc pracy nie jest jeszcze możliwa. Należy mieć jednocześnie na względzie fakt, iż wpływ ten będzie nieporównywalnie większy w wyniku realizacji projektów infrastrukturalnych z programów operacyjnych na lata 2007-2013, na które zaplanowano ponad 40 mld EUR. W ramach NPR 66% wydatków przeznaczonych zostało na infrastrukturę. Finansowanie infrastruktury możliwe było głównie w ramach SPOT, niektórych działań ZPORR, oraz Funduszu Spójności. Do końca czerwca 2009 r. w ww. programach, za wyjątkiem Funduszu Spójności, poziom wydatków kwalifikowanych poniesionych przez beneficjentów przewyższył wielkość alokowanych środków.

Następnie przedstawione zostały najważniejsze efekty rzeczowe osiągnięte w obszarze infrastruktury, które obejmują m.in.: modernizację lub budowę: 5 tys. km dróg, 636 km linii kolejowych, 10 tys. km sieci kanalizacyjnych, 5 tys. km sieci wodociągowych, 169 oczyszczalni ścieków, 163 stacji uzdatniania wody. W przypadku infrastruktury transportowej większość założonych wskaźników została zrealizowana na poziomie 98-273 %. Wyjątkowo wysokie wartości osiągnięte zostały w przypadku długości zmodernizowanych dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych (poziom regionalny) - 1407 % zakładanej wartości docelowej wskaźnika oraz długości zmodernizowanych dróg powiatowych i gminnych (poziom lokalny) - 478 % wartości założonego wskaźnika. Jedynie w przypadku wskaźnika dotyczącego długości zbudowanych i zmodernizowanych autostrad wartość wskaźnika osiągnęła zaledwie 28% zakładanej docelowej wartości.

Przedstawiciel MRR zwrócił uwagę na fakt znaczącego niedoszacowania wskaźników obrazujących rozwój infrastruktury, którego przyczyną był brak doświadczenia w realizacji projektów infrastrukturalnych na etapie programowania, co spowodowało znaczne przekroczenie wartości docelowo zakładanych wskaźników.

Następnie zaprezentowana została mapa obrazująca położenie dofinansowanych odcinków dróg w podziale na drogi modernizowane i nowobudowane oraz na źródła finansowania. Komentując mapę podkreślił on, że znaczącą część infrastruktury drogowej, która otrzymała wsparcie z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności stanowią drogi modernizowane, a dofinansowane odcinki

nie stanowią sieci połączeń. Jako przyczynę istniejącego stanu wskazał zbyt krótki okres wydatkowania środków. Jednocześnie podkreślił, że w związku ze znacznym rozproszeniem dofinansowanych obiektów infrastrukturalnych trudno jest ocenić właściwie wpływ tych inwestycji na wzrost gospodarczy oraz tworzenie nowych miejsc pracy. Ocena wpływu tych inwestycji możliwa będzie w momencie zrealizowania projektów objętych finansowaniem w okresie programowania 2007-2013.

Kolejnym etapem prezentacji było przedstawienie mapy zmodernizowanych odcinków linii kolejowych, przy czym odcinki te w przeciwieństwie do drogowych tworzą całościowe połączenia, które w niedługim czasie pozwolą na znaczne skrócenie czasu podróży na modernizowanych trasach.

W trakcie dyskusji przedstawiciel KE podkreślił znaczenie ewaluacji, oraz postępu, który dokonuje się w tej dziedzinie w polityce regionalnej. Rolą ewaluacji jest dostarczanie informacji i argumentów do podejmowania decyzji na poziomie strategicznym i politycznym, dotyczących kształtu i struktury Polityki Spójności. Drugim znaczącym zadaniem ewaluacji jest przyczynianie się do poprawy działań instytucji odpowiedzialnych za wydatkowanie środków funduszy, zarówno instytucji europejskich jak i krajowych.

Następnie przedstawiciel Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej w Komisji Europejskiej, zwrócił uwagę na niezrealizowane wskaźniki w przypadku autostrad (28% początkowo zakładanej wartości wskaźnika) w zestawieniu ze znacznie przekroczonym wskaźnikiem w przypadku innych dróg oraz przypomniał, że realizacja tych projektów, które planowano finansować w ramach NPR wpłynęłaby pozytywnie na realizację projektów autostradowych, które mają być dofinansowane w ramach NSRO. Podkreślił on także potrzebę badań dotyczących wpływu inwestycji transportowych na wzrost zatrudnienia, przypominając przykład dokonanych ewaluacji dotyczących komplementarnego projektu modernizacji linii kolejowej Warszawa-Łodź, który skutkował znacznym skróceniem czasu podróży.

Nawiązując do dyskusji na temat spowolnienia gospodarczego i przedłużenia okresu kwalifikowalności wydatków – przedstawiciel MRR podkreślił, iż ostatnie projekty okresu programowania 2004-2006 znajdują się na etapie rozliczania i ich wpływ na walkę z kryzysem widoczny będzie w sprawozdaniu rocznym za 2009 r. oraz w ewaluacji ex-post.

Ponadto zasygnalizowany został także problem dla strony polskiej, związanym z kryzysem, jakim była wzrastająca wartość środków do wydania wyrażona w złotych. Realizowane za nie projekty na pewno przyczyniły się do walki z kryzysem, jednakże przyznała jednocześnie, że główne wysiłki skupiały się na tym, by nie utracić środków.

Podczas spotkania bilateralnego przedstawicieli IZ SPOT z KE poruszono kwestie s*prawozdania końcowego* z realizacji SPOT. Ustalono, że poza standardowymi elementami analizy rzeczowo-finansowej z zakresu realizacji SPOT, IZ SPOT przygotuje w ramach sprawozdania końcowego szereg analiz, w tym m.in. z zakresu: stosowania Prawa Zamówień Publicznych w Programie, ocen oddziaływania na środowisko oraz wzrostu kosztów i opóźnień w realizacji projektów. Ponadto przedstawiciel KE zwrócił uwagę na konieczność dokładnego przedstawienia informacji na temat audytów KE oraz działań naprawczych podjętych przez stronę polską.

Omówione zostały również kwestie dotyczące wskaźników postępu rzeczowego. Większość wskaźników przyjętych w Programie przekroczyła wartości bazowe założone na etapie programowania. Przedstawiciele IZ SPOT wyjaśnili, iż w przypadku wskaźnika odnoszącego się do budowy autostrad (kwestia poruszona została wcześniej na spotkaniu w części ogólnej) w ramach ZPORR, SPOT i Funduszu Spójności wartości docelowe nie zostały osiągnięte, ze względu na obraną metodologię wyliczenia. Wskaźnik ten odnosił się do danych z projektów Funduszu Spójności, które wygenerują realizację tego wskaźnika dopiero z końcem 2010 r. po zakończenie projektów drogowych GDDKiA. W ramach SPOT w sprawozdaniach z realizacji Programu wykazywane są jedynie wartości dotyczące wskaźników przebudowy/rozbudowy/budowy dróg krajowych.

W trakcie spotkania przedstawiciel KE podkreślił wagę badań ewaluacyjnych, płynących z nich rekomendacji i wpływu "doświadczeń" starej perspektywy dla nowego okresu programowania. Na zakończenie przedstawiciel KE podkreślił konieczność uzgodnienia wszystkich dokumentów zamknięcia na poziomie krajowym i wysyłania ich do KE w jak najkrótszym możliwym terminie.

9. MONITORING I EWALUACJA

9.1. Opis przyjętego systemu monitoringu

W celu zapewnienia możliwości monitorowania realizacji projektu, beneficjent zgodnie z Umową o Dofinansowanie został zobowiązany do przekazywania do Instytucji Zarządzającej lub Instytucji Pośredniczącej wszelkich dokumentów, informacji i wyjaśnień, których Instytucja Zarządzająca lub Instytucja Pośrednicząca zażąda w okresie trwałości projektu.

Ponadto beneficjent został zobowiązany do:

- systematycznego monitorowania przebiegu realizacji Projektu oraz niezwłocznego informowania Instytucji Pośredniczącej o zaistniałych nieprawidłowościach lub o zamiarze zaprzestania realizacji Projektu,
- pomiaru wartości wskaźników osiągniętych dzięki realizacji Projektu, zgodnie ze wskaźnikami monitoringowymi zamieszczonymi we wniosku o dofinansowanie,
- przygotowywania i przekazywania do Instytucji Pośredniczącej sprawozdań okresowych, rocznych oraz końcowego z realizacji Projektu.

Istotnym elementem procesu monitorowania przebiegu realizacji projektów jak też całego Programu są Sprawozdania. Wytyczne dotyczące sprawozdawczości zawarto w rozporządzeniu Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 26 lutego 2007 r. w sprawie trybu, terminów i zakresu sprawozdawczości dotyczącej realizacji Narodowego Planu Rozwoju oraz trybu i zakresu rozliczeń (Dz. U. Nr 44, poz. 283) wraz ze zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 30 czerwca 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie trybu, terminów i zakresu sprawozdawczości dotyczącej realizacji Narodowego Planu Rozwoju oraz trybu i zakresu rozliczeń (Dz. U. Nr 110, poz. 917)[59]. Beneficjenci SPOT sporządzali sprawozdania okresowe (kwartalne, a później półroczne), roczne oraz końcowe z realizacji projektów, które przekazywane były do IPZ (do końca 2005 r. do IZ) w terminach określonych w ww. rozporządzeniu. Na podstawie ww. informacji IPZ sporządzała półroczne (wcześniej kwartalne) oraz roczne sprawozdania z realizacji Priorytetów SPOT (wcześniej z Działań), które stanowiły syntetyczny opis postępu realizacji Programu. Celem sprawozdawczości z realizacji Programu była m.in. ocena postępu realizacji założeń Programu, identyfikacja głównych problemów, które pojawiły się w trakcie jego wdrażania oraz podjętych lub planowanych do podjęcia środków zaradczych. Sprawozdania zawierały szereg informacji nt. osiągniętego postępu finansowego, a także realizacji założonych wskaźników rzeczowych (produktu, rezultatu i oddziaływania). Sprawozdania okresowe oraz roczne z realizacji programu zatwierdzał Komitet Monitorujący ds. SPOT.

Zgodnie z zapisami UD, Beneficjent zobowiązany był również do pomiaru wartości wskaźników osiągniętych dzięki realizacji Projektu, w oparciu o wskaźniki monitoringowe zamieszczone we wniosku o dofinansowanie.

Wskaźniki oddziaływania powinny być zdefiniowane tak, by były zgodne z celami projektu, w ramach którego realizowane są inwestycje.

Wskaźniki służące do oceny efektów osiągniętych poprzez realizację projektów SPOT powinny być adekwatne do wskaźników przyjętych w Uzupełnieniu SPOT. W 2007 r. stwierdzono, że wskaźniki przyjęte w Uzupełnieniu SPOT nie w pełni odpowiadają celom Programu oraz poszczególnych działań.

W I półroczu 2007 r. IZ zleciła ekspertyzę, w zakresie zbadania poziomu harmonizacji wskaźników określonych w projektach i wskaźników zawartych w Uzupełnieniu Programu. Analiza ta potwierdziła, iż przyjęte w Uzupełnieniu SPOT wskaźniki produktu, rezultatu i oddziaływania nie są skutecznym narzędziem mierzenia celów Programu określonych dla poszczególnych działań. Ponadto nie prezentowały one faktycznych rezultatów projektów realizowanych w ramach SPOT.

[59] Do dnia 26 lutego 2007 r. obowiązywało *Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 22 września 2004 r. w sprawie trybu, terminów i zakresu sprawozdawczości dotyczącej realizacji Narodowego Planu Rozwoju, trybu kontroli realizacji Narodowego Planu Rozwoju oraz trybu rozliczeń (Dz. U. Nr 216 poz. 2206 z dnia 4 października 2004 r.),* natomiast wzory sprawozdań określone były w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 10 grudnia 2004 r. w sprawie określenia wzorów sprawozdań z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006 (Dz. U. nr 284 poz. 2844 z dnia 31 grudnia 2004 r.).*

W konsekwencji proces monitorowania postępu rzeczowego SPOT był utrudniony (szerzej zmiany zostały opisane w pkt. 8.6 Modyfikacja zestawu wskaźników).

Na podstawie wyników powyższej analizy w II półroczu 2007 r. Instytucja Zarządzająca, wspólnie z Instytucją Pośredniczącą SPOT, przygotowała propozycję nowego zestawu wskaźników monitoringowych Programu.

Przy doborze wskaźników kierowano się następującymi zasadami:

- adekwatności do pomiaru celów Programu, priorytetu i działania,
- poprawności merytorycznej,
- możliwości uzyskania danych, w szczególności dotyczących wartości bazowych,
- możliwości technicznej pomiaru.

Celem modyfikacji było uczynienie ze wskaźników zawartych w SPOT sprawnego narzędzia monitorowania postępu rzeczowego Programu oraz oceny efektów osiągniętych na zakończenie SPOT. Zmiana ta miała także na celu ułatwienie procesu monitorowania realizacji Programu oraz agregacji danych na poziomie działań, priorytetów oraz Programu.

9.2. Opis działań związanych z monitoringiem i ewaluacją

Identyfikacja projektów, w których występowały opóźnienia lub pojawiało się ryzyko opóźnień była możliwa na podstawie analizy informacji dotyczących m.in. harmonogramów płatności i wnioskowania o refundacje, informacji miesięcznych, raportów inżynierów otrzymywanych od beneficjentów. W przypadku wykrycia ryzyk w realizacji projektów podejmowano działania zmierzające do wyjaśnienia przyczyn opóźnień oraz zobowiązywano beneficjenta do przedstawienia planu działań zaradczych w celu terminowego rozliczenia projektów w okresie kwalifikowalności wydatków w ramach SPOT.

Na mocy Decyzji Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 lipca 2007 r. w sprawie zakresu i trybu prowadzenia szczególnego nadzoru nad projektami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych nałożone zostały m.in. na IPZ określone zadania w zakresie prowadzenia szczególnego nadzoru nad zarządzaniem i wdrażaniem projektów w ramach SPOT. W związku z powyższym w IPZ SPOT został opracowany dokument Metodologia prowadzenia szczególnego nadzoru nad zarządzaniem i wdrażaniem projektów współfinansowanych z funduszy strukturalnych określający sposób realizacji ww. zadań. Szczególnym nadzorem Ministra Transportu objęte zostały projekty, w przypadku których stwierdzono opóźnienia w harmonogramie realizacji lub płatności. Identyfikacja opóźnień w realizacji projektu następowało w oparciu o:

- harmonogramu realizacji projektu, stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie lub aneksu albo decyzji Ministra Transportu,
- harmonogramu płatności, przez który należy rozumieć odpowiedni dokument stanowiący załącznik do umowy lub aneksu lub wniosku o dofinansowanie,
- sprawozdania półrocznego.

Prowadzenie nadzoru nad projektami odbywało się w podziale na następujące etapy:

1. Zgodnie z metodologią do wszystkich beneficjentów przekazywano ankietę pt. Syntetyczna informacja na temat realizacji projektu SPOT w celu zidentyfikowania projektów wymagających objęcia przez IPZ szczególnym nadzorem. Beneficjenci zostali zobowiązani do comiesięcznego wypełniania ankiety i przekazywania jej do 5 dnia miesiąca do IPZ z informacjami za poprzedni miesiąc. Ankieta stanowiła narzędzie pomocnicze do oceny stanu realizacji projektu zgodnie z umową o dofinansowanie lub z wnioskiem o dofinansowanie.
2. Po otrzymaniu ankiet w IPZ dokonywano analizy danych w nich zawartych i porównano je z danymi wynikającymi z dokumentacji zgromadzonej przez IPZ dla każdego z projektów.
3. Na podstawie dokonanej analizy sporządzono Wykaz projektów SPOT objętych szczególnym nadzorem Ministra Transportu wg stanu na koniec lipca 2007 r.
4. Aktualizacja Wykazu następowała w oparciu o comiesięczne analizy przekazanych przez beneficjentów syntetycznych informacji i posiadanej przez IPZ dokumentacji.

Nadzór nad poszczególnymi projektami przebiegał następująco:

- w przypadku stwierdzonych problemów i opóźnień w wyniku przeprowadzenia analizy (etap 2) osoba nadzorująca projekt występowała do beneficjenta o udzielenie wyjaśnień dotyczących dotychczasowej i planowanej realizacji wskaźników finansowych i rzeczowych. Na koniec każdego miesiąca sporządzano informację na temat przebiegu realizacji projektu objętego szczególnym nadzorem na bazie posiadanych danych (płatności, umowy o dofinansowanie, aneksy, zamówienia publiczne),
- po otrzymaniu ankiet od beneficjentów weryfikowano dane i sporządzano ostateczną wersję informacji. Informacja na temat przebiegu realizacji projektu objętego szczególnym nadzorem obejmowała wypełnioną ankietę od beneficjenta z uwzględnieniem wyniku weryfikacji danych,
- raz w miesiącu IPZ organizowała spotkania z beneficjentami realizującymi projekty objęte szczególnym nadzorem, służące omówieniu problemów powodujących opóźnienia w ich realizacji oraz ustaleniu możliwych do przyjęcia rozwiązań pozwalających na osiągnięcie założonych celów projektu w okresie kwalifikowalności wydatków SPOT,
- zbiorczą informację za dany miesiąc o wszystkich projektach objętych szczególnym nadzorem przekazywano do 10 dnia kolejnego miesiąca następującym organom:
    - Prezesowi Rady Ministrów,
    - Instytucji Zarządzającej SPOT w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego,
    - Instytucji Zarządzającej Podstawami Wsparcia Wspólnoty w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego.
- Minister Rozwoju Regionalnego przygotowywał i przedstawiał Prezesowi Rady Ministrów, w terminie do 20 dnia każdego miesiąca informację o realizacji zadań wskazanych w decyzji w sprawie zakresu i trybu prowadzenia szczególnego nadzoru nad projektami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych.

System ten obowiązywał do grudnia 2007 r., kiedy to decyzją Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2007 r. uchylono decyzję Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 lipca 2007 r. w sprawie zakresu i trybu prowadzenia szczególnego nadzoru nad projektami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych. Nowe zasady dotyczące monitorowania projektów SPOT Minister Infrastruktury zatwierdził w dniu 21 grudnia 2007 r. Zgodnie z nimi:

- co miesiąc syntetyczne informacje na temat realizacji projektów SPOT składali jedynie beneficjenci, u których występowały opóźnienia w harmonogramach realizacji projektu lub płatności,
- spotkania opiekunów projektów z beneficjentami projektów zagrożonych organizowane były w zależności od potrzeb.

W terminie do 15 dnia każdego miesiąca IPZ przekazywała do IZ wszystkie informacje otrzymywane od beneficjentów.

Ponadto, bieżący monitoring wszystkich projektów odbywał się w oparciu o:

- harmonogramy realizacji projektu,
- harmonogramy płatności,
- sprawozdania półroczne i roczne z realizacji projektu,
- informacje z weryfikacji wniosków o płatność.

Od grudnia 2008 r. odstąpiono od przekazywania comiesięcznych informacji do IZ ze względu na faktyczne zakończenie rzeczowe większości projektów realizowanych w ramach SPOT. W odniesieniu do projektów o dużym ryzyku opóźnień (SPOT/1.2.1/110/04, SPOT/1.3.1/141/05, SPOT/1.3/180/07, SPOT/1.3.2/170/05) beneficjenci w dalszym ciągu byli zobowiązani do przekazywania comiesięcznych informacji nt. terminów realizacji oraz zmian w podpisanych kontraktach, poniesionych wydatków, wysokości wystawionych faktur, wykonanych prac, oraz problemów, opóźnień i podejmowanych działań zaradczych.

9.3. Procedura uznawania projektu za niemożliwy do zrealizowania do momentu zakończenia realizacji programu operacyjnego

Procedura została opracowana na podstawie *Wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących zamknięcia pomocy (2000-2006) finansowanej z funduszy strukturalnych* (decyzja Komisji COM(2006) 3424 z dnia 1 sierpnia 2006 r.) w celu ustalenia jednolitego i spójnego sposobu zarządzania projektami niezakończonymi bądź nie oddanymi do użytku przed upływem ostatecznego terminu zakończenia realizacji programu współfinansowanego ze środków wspólnotowych na lata 2004- 2006 Minister Rozwoju Regionalnego opublikował Procedurę w dniu 9 lipca 2008 r.

Przebieg procedury:

Identyfikując projekty uznane za niemożliwe do zrealizowania do momentu zakończenia realizacji SPOT, IPZ i IZ analizowały cztery warianty możliwych rozwiązań:

A - Operacje, dla których przewidywane jest ograniczenie zakresu rzeczowego.

Procedura przewidywała ograniczenie zakresu rzeczowego projektów, tak aby możliwe było ich ukończenie i oddanie do użytku przed końcowym terminem kwalifikowalności wydatków, pod warunkiem łącznego spełnienia przez projekt warunków:

- stanowi on funkcjonalną, operacyjną całość, spełniającą podstawowe cele określone dla pierwotnego projektu,
- realizuje w pełni cele określone w programie operacyjnym oraz uzupełnieniu programu dla danego priorytetu i działania, a także spełnia kryteria wyboru projektów, wymagane dla danego priorytetu i działania,
- jest w pełni zgodny z politykami wspólnotowymi, w szczególności przepisami dotyczącymi ochrony środowiska,
- spełnia szczegółowe warunki wynikające z dokumentów systemowych oraz wdrożeniowych programu.

Ograniczenie zakresu rzeczowego projektów mogło nastąpić w formie aneksu do umowy o dofinansowanie. Nowy poziom dofinansowania przysługujący beneficjentowi odpowiadałby wyłącznie tym wydatkom, które dotyczą ograniczonego zakresu projektu. Beneficjent nie był zobowiązany do realizacji pozostałej części pierwotnie określonego projektu.

Wszystkie projekty, dla których nie rozwiązano umowy o dofinansowanie, a jednocześnie nie wyrażono zgody na ograniczenie zakresu rzeczowego lub dla których nie było takiej możliwości musiały być dokończone zgodnie z obowiązującą umową o dofinansowanie w trybie określonym w kategorii B lub C.

Na dzień zatwierdzenia sprawozdania końcowego brak było projektów zakwalifkowanych zgodnie z procedurą jako o*peracje, dla których przewidywane jest ograniczenie zakresu rzeczowego (kategoria A).*

B – Operacje, które nie będą współfinansowane ze środków wspólnotowych w następnym okresie programowania.

Projekty te muszą zostać ukończone ze środków własnych beneficjenta lub innych środków krajowych w okresie najpóźniej do 2 lat po upływie ostatecznego terminu złożenia sprawozdania końcowego z realizacji programu. Beneficjent miał prawo do dofinansowania wyłącznie tej części wydatków, która odpowiada prawidłowo zrealizowanej części projektu do końcowego terminu kwalifikowalności wydatków, pod warunkiem prawidłowej oceny dokonanej przez IZ.

Przy określeniu terminu zakończenia realizacji takich projektów (aneksem do umowy o dofinansowanie), wskazano najwcześniejszy możliwy do osiągnięcia termin, gdyż IZ zobowiązana jest do poinformowania KE o realizacji projektów niezakończonych, wymienionych w sprawozdaniu końcowym.

W przypadku operacji zaliczanych do kategorii B zobowiązanie beneficjenta do zakończenia projektu i pokrycia kosztów jego realizacji ze środków własnych lub innych w wyznaczonym terminie, zostało uwzględnione w aneksie do umowy o dofinansowanie.

Niedokończenie projektu w terminie do 2 lat po upływie ostatecznego terminu złożenia sprawozdania końcowego będzie skutkowało cofnięciem dofinansowania dla takiego projektu i koniecznością odzyskania przez IZ nienależnie wypłaconych środków oraz ich zwrotu do budżetu UE.

Projekty, które uznano za niemożliwe do zrealizowania do momentu zakończenia programu prowadzone są w trybie procedury B.

Projekty zakwalifikowane zgodnie z procedurą jako *Operacje, które nie będą współfinansowane ze środków wspólnotowych w następnym okresie programowania* zostały objęte stałym monitoringiem. Poniżej przedstawiona został krótką informacja na ich temat (6 projektów). Żaden z niżej opisanych projektów nie będzie finansowany w ramach kolejnej perspektywy finansowej 2007-2013.

1. SPOT/1.3.2/170/05 "*Modernizacja i rozbudowa kolejowego terminala kontenerowego na stacji Małaszewicze*". Wydatki kwalifikowane rozliczone i certyfikowane w ramach projektu - 6 454 544,98 euro, EFRR - 1 553 440,38 euro. Przyczyną niezakończenia projektu w terminie były opóźnienia w prowadzeniu procedur przetargowych na: generalnego wykonawcę robót budowlanych i dostawę sprzętu przeładunkowego. Beneficjent nie zakupił jeszcze urządzeń transportowo - załadunkowych, jednak zgodnie z Aneksem nr 2 do UD ostateczny termin realizacji tego zadania upływa 31.12.2010 r. Sprawozdania z realizacji prac dodatkowych zostały zatwierdzone przez IPZ - za I półrocze 2009 r. (06.10.2009 r.) oraz II półrocze 2009 r. (19.03.2010 r.). W sierpniu trwały prace nad weryfikacją sprawozdania za I półrocze 2010 r. Na dzień 6 sierpnia br. Beneficjent nie zakupił urządzeń przeładunkowych w związku z czym działania beneficjenta wymagają dalszego monitorowania;
2. SPOT/1.1.1/161/05 "*Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap I: odc. Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 1: przygotowanie dokumentacji projektowej*". Wydatki kwalifikowane rozliczone i certyfikowane w ramach projektu - 859 073,05 euro, EFRR - 644 304,78 euro. Przyczyną niezakończenia realizacji projektu w terminie były problemy związane z niewywiązywaniem się wykonawcy z realizacji kontraktu i prawie dwuletnie opóźnienie wykonawcy w realizacji zakresu rzeczowego umowy z dnia 23 listopada 2005 r. (opracowanie dokumentacji projektowej i przetargowej). Dokumentacja ta jeszcze nie została zaakceptowana, niezbędne jest jeszcze pozyskanie projektu zagospodarowania przestrzennego dla zadania drugiego. Zgodnie z aneksem nr 2 do UD Beneficjent ma poinformować o zakończeniu prac dodatkowych najpóźniej do 31.12.2010 r.;
3. SPOT/1.1.1/162/05 "*Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap II: odcinek Warszawa Okęcie – Radom – Kielce. Faza 1: przygotowanie dokumentacji*". Wydatki kwalifikowane rozliczone i certyfikowane w ramach projektu - 462 475,46 euro, EFRR - 338 052,71 euro. Przyczyną niezakończenia realizacji projektu w terminie były opóźnienia w procesie pozyskiwania decyzji lokalizacyjnych i środowiskowych. Decyzja lokalizacyjna dla obszaru kolejowego z wyłączeniem terenów w obrębie gminy Suchedniów w granicach województwa świętokrzyskiego została wydana w dn. 10.11.2009 r. Decyzja lokalizacyjna dla województwa mazowieckiego została wydana w dniu 30 kwietnia 2010 r. Oczekiwane jest uprawomocnienie się decyzji dla Województwa Mazowieckiego. W zakresie decyzji dla Województwa Świętokrzyskiego trwa postępowanie odwoławcze dotyczące protestu jednego z mieszkańców Zagnańska w kwestii planowanego przebiegu wiaduktu w km 171,172. Kolejny termin rozpatrzenia sprawy został wyznaczony przez Ministra Infrastruktury na 30.09.2010 r.;
4. SPOT/1.2.1/110/08 "*Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego*". Wydatki kwalifikowane rozliczone i certyfikowane w ramach - 27 522 119,48 euro, EFRR - 19 644 976,94 euro. Projekt został rozliczony w ramach wydatków kwalifikowanych w dniu 29 października br. W dniu 5 listopada 2009 r. zapłacona została ostatnia faktura w ramach wydatków niekwalifikowanych i beneficjent przekazał do IPZ raport informujący o całkowitym zakończeniu projektu pod względem rzeczowym i finansowym. Przyczyny niezakończenia projektu w terminie kwalifikowalności to:
   - opóźnienie w wyniku wydłużających się procedur przetargowych na roboty budowlane,
   - wystąpienie problemów środowiskowych, tj. pojawienie się na falochronie chronionych gatunków ptaków i oczekiwanie na wydanie decyzji ministra środowiska zezwalającej na prowadzenie prac,

- rozwiązanie Kontraktu nr ZP-TI/II/PN/10/05/06 z Wykonawcą firmą Wayss & Freytag Ingenieurbau AG – Colcrete von Essen Gmbh & Co KG z powodu znacznych opóźnień w wykonywaniu robót budowlanych, braku realnej możliwości wykonania zobowiązań kontraktowych w terminie oraz faktycznego odstąpienia od wykonywania zobowiązań kontraktowych,
- konieczność przeprowadzenia nowych postępowań na zamówienia publiczne - roboty budowlane.

Beneficjent zakończył prace, które miał wykonać po okresie kwalifikowalności ze środków własnych i w dniu 15 października 2009 r. złożył sprawozdanie końcowe z realizacji projektu. Sprawozdanie zostało zatwierdzone przez IPZ w dniu 11 grudnia 2009 r.

5. SPOT/2.2/68/04 „*Modernizacja DK nr 32 - Trasa Północna w Zielonej Górze*". Wydatki kwalifikowane rozliczone i certyfikowane w ramach projektu – 978 876,35 euro, EFRR – 772 449,01 euro. W dniu 12 grudnia 2008 r. zawarto z Beneficjentem Aneks nr 3 do UD, w którym zobowiązano beneficjenta do budowy ekranów akustycznych ze środków własnych. W celu zabezpieczenia realizacji tej części projektu, ustanowiono zabezpieczenie w postaci weksla własnego na okres do dnia 31 grudnia 2013 r. Na podstawie wytycznych IZ SPOT, na beneficjenta został nałożony obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizacje przedsięwzięcia. Na mocy "decyzji środowiskowej", uzyskanej po zakończeniu inwestycji, beneficjent został zobowiązany do budowy ekranów akustycznych. Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo, jednakże do ostatecznego uznania projektu za zakończony konieczne było wykonanie "prac dodatkowych" w postaci budowy ekranów akustycznych. Beneficjent zobowiązany został do poinformowania IPZ SPOT o zrealizowaniu budowy ekranów do dnia 31 grudnia 2010 r. Działania beneficjenta związane z budową ekranów były monitorowane przez IPZ SPOT, m.in. poprzez nałożenie obowiązku składania okresowych sprawozdań z realizacji ww. zakresu projektu. Prace dodatkowe zostały zakończone – protokół odbiór końcowego robót dodatkowych został podpisany w dniu 2 czerwca 2010 r.;

6. SPOT/3.1/208/08 "*Opracowanie stadium projektu budowlanego i studium wykonalności dla budowy drogi ekspresowej S-8 odcinek Węzeł Powązkowska - Węzeł Marki*". Wydatki kwalifikowane w ramach projektu – 2 345 426,93 euro, EFRR - 1 759 070,19 euro. Dalsze finansowanie nie jest kwalifikowane w ramach SPOT ze względu na: długotrwały proces uzyskania prawomocnej decyzji lokalizacyjnej, konieczność podziału Opracowania stadium projektu budowlanego na odcinki, ze względu na brak możliwości prowadzenia robót budowlanych przeprawy mostowej bez paraliżu komunikacyjnego dla m.st. Warszawy oraz konieczność włączenia w zakres projektu prac dodatkowych. Projekt jest finansowany ze środków własnych beneficjenta. Beneficjent jest zobowiązany przekazać dokumenty potwierdzające odbiór rzeczowy dokumentacji projektowej w ramach II etapu umowy nr 130/2004 (pomiędzy Beneficjentem a Wykonawcą) na opracowanie Stadium projektu budowlanego dla II etapu: materiały przetargowe oraz projekt wykonawczy. Aneks nr 5 do Umowy z Wykonawcą nr 130/2004 z dnia 17.12.2009 r. przedłużył termin wykonania ww. opracowań do dnia 30.06.2011 r. W dniu 28 czerwca 2010 r. beneficjent zwrócił się do IPZ z prośbą o wydłużenie terminu na zakończenie prac dodatkowych do dnia 30 czerwca 2011 r.

C - Projekty, dla których przewiduje się współfinansowanie ze środków unijnych w ramach kolejnej perspektywy finansowej.

Projekty należy podzielić na co najmniej dwa rozdzielne etapy finansowe i fizyczne, bądź etapy rozwoju projektu, odpowiadające dwóm „formom" pomocy. Podział ten ma służyć zapewnieniu przejrzystego wdrażania i monitoringu projektów oraz ułatwieniu kontroli projektów. Jeżeli pierwsza część danego projektu nie zostanie ukończona bądź oddana do użytku w okresie programowania 2004-2006, wydatki związane z jej ukończeniem lub oddaniem do użytku mogą zostać uznane w drugim okresie programowania, z zastrzeżeniem spełnienia warunków współfinansowania i kwalifikowalności (włączenie do drugiego programu oraz zobowiązania prawne i finansowe ze strony odpowiedzialnej instytucji). W takich przypadkach IZ musi zagwarantować, że te same czynności nie będą przedmiotem podwójnego finansowania ze środków wspólnotowych. Na każdy okres programowania IZ powinna sporządzić przejrzysty sposób szczegółowy opis każdego projektu.

Na dzień zatwierdzenia sprawozdania końcowego brak było projektów zakwalifkowalnych zgodnie z procedurą *jako projekty, dla których przewiduje się współfinansowanie ze środków unijnych w ramach kolejnej perspektywy finansowej (kategoria C).*

D - Projekty zawieszone w związku z postępowaniem sądowym lub administracyjnym.

Zgodnie z tą procedurą IZ i IPZ muszą podjąć decyzję, czy dany projekt powinien:

- zostać wyłączony z programu i/lub zastąpiony innym projektem przed upływem terminu przekazania sprawozdania końcowego. Po powiadomieniu KE o takim wyłączeniu lub zamianie, instytucje krajowe nadal ponoszą wszelkie konsekwencję związane z projektem wyłączonym/zastąpionym (w tym konsekwencje finansowe i nieściągalne należności);
- pozostać w Programie. Po złożeniu końcowej poświadczonej deklaracji wydatków w programie, projekt zawieszony wskutek objęcia postępowaniem sądowym lub administracyjnym, nie może zostać zastąpiony innym projektem.

Szczegółowe zasady procedowania z projektami należącymi do kategorii D (w tym ze sposobem informowania OLAF i KE o działaniach podjętych w stosunku do wykrytych nieprawidłowości, jak również sposobu postępowania certyfikowania, wypłacania oraz odzyskiwania kwot wypłaconych w ramach zawieszonych projektów) określone zostały w sposób szczegółowy w rozdziale 7 *Wytycznych KE dotyczących zamknięcia pomocy (2000-2006) finansowej z funduszy strukturalnych.*

Na dzień zatwierdzenia sprawozdania końcowego tylko 2 projekty:

1) nr SPOT/2.2/22/04 pt. "Przeprawa przez rzekę Wartę - nowy przebieg drogi krajowej nr 25"

2) nr SPOT/2.2/60/04 pt. "Przebudowa i wzmocnienie nawierzchni odcinka DK-81 w Żorach"

zostały zakwalifkowane zgodnie z procedurą jako *projekty zawieszone w związku z postępowaniem sądowym lub administracyjnym (kategoria D).*

Poniżej została przedstawiona aktualna sytuacja dla ww. projektów wg stanu na dzień 6 sierpnia 2010 r.:

Ad. 1. Projekt nr SPOT/2.2/22/04

Pismem z dnia 18 stycznia 2010 r. Sąd Okręgowy w Koninie, I Wydział Cywilny, zwrócił się do Instytucji Pośredniczącej (pozwany) z pozwem beneficjenta Miasta Konin (powód). Wartość przedmiotu sporu wynosi 7 504 906,23 zł. Beneficjent wnosi w pozwie o:

1. Zarządzenie od IPZ kwoty w wysokości 7 540 906,23 zł, tj. w wysokości stanowiącej wielkość tzw. płatności końcowej, którą IPZ winien przekazać beneficjentowi zgodnie z art. 5 umowy NR 9/05 o dofinansowanie projektu nr SPOT/2.2/22/04 pt. „Przeprawa przez rzekę Wartę – nowy przebieg drogi krajowej nr 25” zawartej dnia 26 kwietnia 2005 r. oraz ustawowych odsetek, naliczanych od tej kwoty od dnia 25 sierpnia 2008 r. do dnia zapłaty;
2. Zarządzenie od IPZ na rzecz beneficjenta kosztów sądowych, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm prawem przewidzianych;
3. Wydanie na podstawie art. 318 § 1 Kpc wyroku wstępnego uznającego roszczenie beneficjenta przeciwko IPZ, wynikające z umowy o dofinansowanie Nr 9/05 projektu nr SPOT/2.2/22/04 pt. „Przeprawa przez rzekę Wartę – nowy przebieg drogi krajowej nr 25” za usprawiedliwione w zasadzie.

Beneficjent kwestionuje decyzje IPZ dotyczące:

1. nie przekazania beneficjentowi płatności końcowej, o której mowa w art. 5 ust. 11 umowy o dofinansowanie Nr 9/05 projektu nr SPOT/2.2/22/04 pt. „Przeprawa przez rzekę Wartę – nowy przebieg drogi krajowej nr 25”,
2. nałożenie na beneficjenta „korekty finansowej” w wysokości 5% kosztów kwalifikowalnych umowy na budowę przeprawy przez rzekę Wartę, zrealizowanej w ramach projektu SPOT/2.2/22/04, a także przesłanki wynikające ze stanu faktycznego, które zdaniem IPZ, uzasadniają nałożenie tej korekty oraz podstawy prawne, na których oparła ona decyzję o wymierzeniu korekty i naliczeniu jej wysokości.

Do dnia złożenia niniejszego sprawozdania odbyły się cztery posiedzenia Sądu: w dniu 23.03.2010 r., w dniu 6.05.2010 r., w dniu 24.06.2010 r. oraz w dniu 10.08.2010 r., nie nastąpiło również rozstrzygnięcie w tej sprawie.

Ad. 2. Projekt nr SPOT/2.2/60/04

W związku z realizacją kontraktu przez wykonawcę, beneficjent dokonał naliczenia kary umownej na kwotę 1 974 638,13 zł, na podstawie §9 ust. 2 tej umowy tytułem nieterminowego zakończenia kontraktu. Ponadto, na podstawie §13 tej umowy Beneficjent skorzystał z prawa obniżenia wynagrodzenia Wykonawcy za prace w związku ze stwierdzeniem istnienia wad fizycznych w wykonanych robotach. Kwotę obniżenia tego wynagrodzenia ustalono na kwotę brutto w wysokości 197 976,14 zł. Powyższe kwoty zostały wskazane przez Beneficjenta w pełnej wysokości, jako wydatek kwalifikowany.

Zgodnie ze stanowiskiem Instytucji Zarządzającej SPO Transport, wyrażonym m.in. w piśmie nr DIN-III-7222-6-ZK/10 z dn. 8.06.2010 r., kary umowne mogą stanowić wydatek kwalifikowany.

Jednakże w stosunku do projektu SPOT/2.2/60/04, w związku z toczącym się postępowaniem sądowym, pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą, mającym na celu rozstrzygnięcie zasadności potrącenia kar umownych, Instytucja Zarządzająca SPO Transport w ww. piśmie stwierdziła:

- w przypadku, gdy decyzja sądu będzie negatywna dla beneficjenta, należy pomniejszyć wartość rozliczonych wydatków kwalifikowanych o kwotę, którą beneficjent będzie musiał zapłacić Wykonawcy, a różnicę pomiędzy wydatkami zadeklarowanymi a skorygowanymi wyegzekwować od beneficjenta zgodnie z procedurą odzyskiwania nieprawidłowo wydatkowanych środków,
- w przypadku, gdy decyzja sądu będzie pozytywna dla beneficjenta, wtedy utrzymany będzie w mocy aktualny sposób rozliczenia kar umownych.

Z uwagi na dotychczasowy brak rozstrzygającej decyzji sądu w przedmiotowej kwestii, Instytucja Zarządzająca SPO Transport uznała projekt jako projekt z grupy D zgodnie z *Procedurą uznawania projektu za niemożliwy do zrealizowania do momentu zakończenia realizacji programu operacyjnego*, tj. jako projekt zawieszony w związku z postępowaniem sądowym.

Po przedłożeniu sprawozdania końcowego, właściwe instytucje będą monitorowały przebieg dalszej realizacji projektów z kategorii B przez beneficjentów, do momentu ich zakończenia i oddania do użytku w oparciu o półroczne sprawozdania z prac dodatkowych zgodnie z warunkami umowy o dofinansowanie. Będą one również przekazywać do Komisji Europejskiej - w cyklu kwartalnym - okresowe informacje z monitoringu projektów uwzględnionych na liście niezakończonych projektów w sprawozdaniu końcowym z realizacji programu (kategoria B) oraz aktualny przebieg spraw w sądach w przypadku projektów objętych postępowaniem sądowym (kategoria D).

9.4. Wykaz odliczeń z tytułu uzyskanych dochodów

Przychód - zgodnie z definicją zawartą w *Wytycznych Instytucji Zarządzającej Podstawami Wsparcia Wspólnoty dotyczących kwalifikowalności wydatków współfinansowanych z EFRR* - to przychód oczekiwany w cyklu życia gospodarczego inwestycji osiągany w wyniku pobierania opłat, ustalania cen itp. w okresie referencyjnym, obejmujący wartość rezydualną (resztową), czyli wartość uzyskaną z jej całkowitej lub częściowej odsprzedaży, w granicach przewidzianych w art. 30 ust. 4 Rozporządzenia 1260/1999. Przychód netto natomiast stanowi przychód minus koszty operacyjne (czyli koszty poniesione w związku z eksploatacją inwestycji, włącznie z kosztami planowanych i nieplanowanych prac remontowych). Wyróżniamy dwa rodzaje przychodów netto generowanych przez projekt: przychody znaczące netto i „nieznaczne" przychody netto.

Za znaczący przychód netto uznaje się przychód , w którym wskaźnik samofinansowania (stosunek zdyskontowanego przychodu netto do zdyskontowanych całkowitych kosztów inwestycyjnych) jest wyższy niż 25 %. W przypadku Polski w stosunku do inwestycji infrastrukturalnych generujących znaczący przychód netto możliwe jest współfinansowanie na poziomie najwyżej 50%.

Zgodnie z metodologią rozliczania przychodów występujących przy realizacji projektów współfinansowanych w SPOT wprowadzoną *Trójporozumieniem w sprawie zarządzania SPOT zawartym pomiędzy IZ, IZP oraz IP z dn*. 13.11.2007r., *zał. 14 Informacja dla beneficjenta o wynikach weryfikacji wniosku o płatność,* przychód netto pomniejsza wartość wydatków kwalifikowanych projektu. Według wcześniejszych wytycznych przychód netto pomniejszał kwotę do refundacji, w związku z czym różnice pomiędzy wartością do wypłaty wyliczoną wg tej metodologii a kwotą zgodną z nowymi wytycznymi zostały zwrócone beneficjentom.

W SPOT przychód netto odnotowano w ramach 36 projektów, w łącznej kwocie 23 810 521,32 zł. Największy przychód – stanowiący ponad 2% wydatków kwalifikowanych w projekcie osiągnięto podczas realizacji inwestycji „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź Fabryczna. Etap I - odcinek Skierniewice - Łódź Widzew”.

Tabela 26 Wartość uzyskanego przychodu w ramach projektów SPOT

NUMER PROJEKTU	TYTUŁ PROJEKTU	BENEFICJENT	KWOTA WYDATKÓW KWALIFIKO-WANYCH	WYDATKI EFRR	PRZYCHÓD UZYSKANY W RAMACH PROJEKTU	% UDZIAŁ PRZYCHODU W WYDATKACH KWALIFI-KOWALNYCH
SPOT/1.2.2/17/04	"Infrastruktura dostępu do rejonu Nabrzeża Przemysłowego"	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S. A.	30 327 123,34	22 024 250,56	4 851,00	0,02%
SPOT/1.2.2/18/04	"Poprawa dostępu do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk"	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S. A.	43 765 651,31	32 752 347,00	141 114,83	0,32%
SPOT/1.2.2/19/04	"Rozbudowa infrastruktury nabrzeżowej i drogowej Terminalu Promowego Westerplatte"	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S. A.	48 585 589,30	36 403 034,19	56 861,00	0,12%
SPOT/1.1.1/82/04	"Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź Fabryczna. Etap I - odcinek Skierniewice - Łódź Widzew"	PKP PLK S.A.	890 124 546,13	662 116 073,27	19 664 309,91	2,21%
SPOT/1.2.1/110/04	"Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego"	Urząd Morski w Gdyni	114 255 504,40	81 542 231,43	103 592,00	0,09%
SPOT/1.1.1/160/05	"Modernizacja linii kol. Nr 8. Etap I: odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie i budowa łącznicy W-wa Służewiec-Lotnisko Okęcie. Faza 2:roboty na odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie"	PKP PLK S.A.	210 083 715,01	54 817 896,88	82 195,00	0,04%
SPOT/1.1.3/182/07	"Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 „Młociny” wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego „Młociny""	Miasto Stołeczne Warszawa	759 087 875,48	320 494 092,17	214 595,12	0,03%
SPOT/2.2/2/04	"Przebudowa ulicy Marynarki Polskiej, odcinek Reja-Wyzwolenia"	Gmina Miasto Gdańsk	43 397 034,20	32 375 210,29	233 279,05	0,54%
SPOT/2.1/12/04	"Przebudowa drogi krajowej nr 7 na odcinku Jazowa-Elbląg od km 68+244,15 do km 82+315"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	202 299 498,65	151 697 874,97	35 665,25	0,02%
SPOT/2.1/13/04	"Przebudowa drogi krajowej nr S22 na odcinku Elbląg-Grzechotki"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	424 092 562,16	318 069 421,57	727 385,01	0,17%

NUMER PROJEKTU	TYTUŁ PROJEKTU	BENEFICJENT	KWOTA WYDATKÓW KWALIFIKO-WANYCH	WYDATKI EFRR	PRZYCHÓD UZYSKANY W RAMACH PROJEKTU	% UDZIAŁ PRZYCHODU W WYDATKACH KWALIFI-KOWALNYCH
SPOT/2.3/23/04	"Wyposażenie jednostek ratowniczo - gaśniczych w samochody ratownictwa chemicznego"	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	10 115 640,35	7 580 965,31	9 046,25	0,09%
SPOT/2.3/24/04	"Wyposażenie jednostek ratowniczo - gaśniczych w samochody ratownictwa technicznego"	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	10 108 477,04	7 581 357,78	3 022,96	0,03%
SPOT/2.2/28/04	"Przebudowa ul. Żmigrodzkiej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 5"	Gmina Wrocław	27 248 083,93	20 403 790,08	66 894,66	0,25%
SPOT/2.2/47/04	"Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 88"	Miasto Gliwice	66 016 452,32	49 502 674,20	59 074,87	0,09%
SPOT/2.2/50/04	"Usprawnienie połączeń drogowych na Drodze Krajowej nr 4 (88) w obrębie gminy Zabrze"	Gmina Miasta Zabrze	18 495 996,94	13 871 997,67	22 505,05	0,12%
SPOT/2.2/51/04	"Przebudowa ulic Rzeszowa w ciągu drogi krajowej nr 4 - dostosowanie do wymogów Unii Europejskiej"	Gmina Miasto Rzeszów	68 008 828,81	51 005 891,62	66 069,68	0,08%
SPOT/2.2/55/04	„Przebudowa DK 79 w Jaworznie – „Miasto twarzą do autostrady" Etap I Olszewskiego-Krakowska"	Urząd Miejski w Jaworznie	19 055 569,23	14 289 771,34	21 000,00	0,11%
SPOT/2.2/62/04	"Przebudowa obiektów inżynierskich w ciągu dróg krajowych nr 5 i 11 w Poznaniu"	Miasto Poznań	179 130 215,96	134 347 661,91	45 198,56	0,03%
SPOT/2.2/63b/04	"Przebudowa drogi krajowej nr 79 w terenie miasta Sosnowca - etap II"	Gmina Sosnowiec	9 328 177,64	6 587 453,49	1 947,94	0,02%
SPOT/2.1/72/04	"Przebudowa autostrady A6 na odc. Klucz-Kijewo"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	123 406 346,56	92 545 917,97	12 478,05	0,01%
SPOT/2.1/73/04	"Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	371 183 288,96	278 501 293,36	33 457,00	0,01%
SPOT/2.1/74/04	"Budowa obwodnicy m. Hrebenne w ciągu DK nr 17 wraz z remontem DK nr 17 na odc. Tomaszów Lubelski - Hrebenne"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	65 643 509,12	49 231 669,12	1 373,44	0,00%
SPOT/2.1/77/04	"Budowa obwodnicy m. Kobylanka, Morzyczyn, Zieleniewo w ciągu drogi krajowej nr 10 Szczecin - Bydgoszcz"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	91 152 134,87	68 361 306,34	3 726,39	0,00%
SPOT/2.2/121/05	"Przebudowa ul. Ślężnej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 8"	Gmina Wrocław	8 931 867,92	6 696 962,94	23 425,79	0,26%
SPOT/2.2/122/05	"Przebudowa pl. Grunwaldzkiego we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 8"	Gmina Wrocław	34 746 402,78	26 059 802,08	252 170,58	0,73%

NUMER PROJEKTU	TYTUŁ PROJEKTU	BENEFICJENT	KWOTA WYDATKÓW KWALIFIKO-WANYCH	WYDATKI EFRR	PRZYCHÓD UZYSKANY W RAMACH PROJEKTU	% UDZIAŁ PRZYCHODU W WYDATKACH KWALIFI-KOWALNYCH
SPOT/2.2/126/05	"Remont i przebudowa ul. Głogowskiej w Poznaniu na odcinku od wiaduktu Górczyńskiego do ul. Rawickiej"	Miasto Poznań	10 000 000,00	7 498 087,67	2 549,77	0,03%
SPOT/2.2/130/05	"Modernizacja Alej Jerozolimskich odcinek od wiaduktu nad torami PKP do ul. Łopuszańskiej"	Miasto Stołeczne Warszawa	63 630 981,32	47 723 235,97	7 374,60	0,01%
SPOT/2.2/138/05	"Przebudowa ulic Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie w Gdańsku, odcinek Wały Piastowskie - Hucisko"	Gmina Miasta Gdańsk	30 324 894,41	22 731 274,47	16 528,38	0,05%
SPOT/2.3/155/05	"Przebudowa szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań na sieci dróg krajowych"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	67 644 171,29	50 713 303,54	61 645,27	0,09%
SPOT/2.2/184/08	"Przebudowa Wiaduktów Warszawskich w ciągu ul. Fordońskiej w Bydgoszczy"	Miasto Bydgoszcz	19 600 956,72	14 700 717,54	26 340,19	0,13%
SPOT/2.1/186/08	"Rozbudowa drogi nr 2 Kutno - Łowicz"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	123 654 883,22	92 741 162,41	1 166 624,19	0,94%
SPOT/2.1/187/08	"Rozbudowa drogi nr 2 Łowicz - granica województwa mazowieckiego"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	90 212 925,75	67 659 694,31	94 870,00	0,11%
SPOT/2.1/188/08	"Rozbudowa drogi nr 1 Łódź - Tuszyn"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	71 830 956,21	53 873 217,15	440 302,30	0,61%
SPOT/2.1/190/08	"Rozbudowa drogi krajowej nr 51 na odcinku Barcikowo - Spręcowo wraz z budową obwodnicy Spręcowa"	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	71 438 660,88	53 578 995,66	28 526,96	0,04%
SPOT/2.2/201/08	"Przebudowa mostu nad rzeką Kamienicą w ciągu drogi krajowej nr 75 (ul. Tarnowska - DK-75) w miejscowości Nowy Sącz"	Miasto Nowy Sącz	6 050 947,90	4 538 210,92	5 737,05	0,09%
SPOT/2.2/202/08	"Modernizacja drogi krajowej nr 14 - ul. Kopcińskiego na odcinku od ul. Narutowicza do wiaduktu wraz z przebudową zachodniego wiaduktu nad torami PKP"	Miasto Łódź	12 665 830,35	9 499 372,75	9 968,32	0,08%
SPOT/2.2/210/08	"Przebudowa pl. Jana Pawła II we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 5"	Gmina Wrocław	11 298 342,04	8 473 756,53	82 615,81	0,73%
				Razem	**23 805 374,29**	

9.5. Monitorowanie trwałości projektów oraz przechowywania dokumentacji przez instytucje i beneficjentów

Zgodnie z art. 30 Rozporządzenia Rady nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającym przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych, działanie zachowuje wkład z funduszy tylko wtedy, jeśli w czasie 5 lat od daty decyzji właściwych organów krajowych lub instytucji zarządzającej w sprawie funduszy, nie podlega znacznym modyfikacjom:

1. wpływającym na jej charakter lub warunki jej wykonania lub przyznająca firmie lub instytucji publicznej nienależne korzyści, oraz
2. wynikającym albo ze zmiany charakteru własności danej pozycji infrastruktury albo zaprzestania lub zmiany lokalizacji działalności produkcyjnej.

W związku z powyższym, beneficjenci zobowiązani byli do zachowania trwałości projektu w okresie pięciu lat od momentu podpisania umowy o dofinansowanie.

Kontrola osiągnięcia założonych celów projektu polega na monitorowaniu wskaźników rezultatu i oddziaływania oraz ewentualnych innych zobowiązań beneficjenta, w szczególności wynikających z podpisanych aneksów do UD, również w przypadku nieukończenia projektu w okresie kwalifikowalności SPOT i konieczności zakończenia określonych działań na koszt beneficjenta w ustalonym terminie po tym terminie. Kontrola trwałości będzie realizowana w szczególności za pomocą badania ankietowego pocztowego, na podstawie którego będzie oceniane zachowanie trwałości projektu. W dniu 3 grudnia 2009 r. IPZ przekazała do beneficjentów SPOT pismo z prośbą o wypełnienie ankiet monitorujących trwałość projektów w terminie do 15 grudnia 2009 r. W przypadku zaistnienia wątpliwości co do zachowania celu projektu kontrola trwałości może przybrać formę wizyty na miejscu. Zgodnie z przyjętą procedurą monitorowania kontrola trwałości projektu może zostać przeprowadzona w dowolnym momencie 5-letniego okresu trwałości projektu (jednak nie później niż przed zwrotem beneficjentowi zabezpieczenia). W przypadku, gdy kontrola potwierdzi, że trwałość projektu została zachowana i upłynął 5- letni okres trwałości projektu, beneficjent zostanie wezwany do odbioru zabezpieczenia. W przypadku braku odbioru zabezpieczenia przez beneficjenta, zostanie powołana Komisja, która zniszczy dokument stanowiący zabezpieczenie, a protokół przekaże do beneficjenta.

Należy również pamiętać, że wyżej opisane zabezpieczenie służy również monitorowaniu właściwej realizacji i eksploatacji projektu. W przypadku wystąpienia modyfikacji (niezachowania trwałości projektu) stosuje się korekty finansowe, czego konsekwencją może być m.in.:

1. obniżenie wypłat na rachunek organu wypłacającego,
2. dokonanie wymaganych korekt finansowych poprzez anulowanie całości lub części wkładu funduszu dla danej pomocy.

Jeżeli nie jest możliwe dokonanie potrącenia, a beneficjent nie zwrócił nieprawidłowo wykorzystanych środków, IPZ może przystąpić do wyegzekwowania z zabezpieczenia właściwej realizacji projektu złożonego w formie określonej w umowie o dofinansowanie projektu. Akceptując umowę, Beneficjent jest zobowiązany do złożenia notarialnego oświadczenia o dobrowolnym poddaniu się egzekucji. Z uwagi na fakt, iż pierwsze umowy o dofinansowanie zostały podpisane w kwietniu 2005 r., pięcio letni okres trwałości dla niektórych projektów upływa w kwietniu 2010 r. Wobec powyższego, zwroty zabezpieczeń Beneficjentom nastąpią nie wcześniej niż w 2010 r.

Poza zachowaniem trwałości projektu beneficjenci Programu oraz inne instytucje zaangażowane w jego realizację na podstawie przepisów Rozporządzenia Rady WE 1260/1999 (art. 38 ust. 6) zostały zobowiązane do przechowywania dokumentów dotyczących realizacji projektów i programu przez okres 3 lat od wypłacenia przez KE płatności końcowej na rzecz programu. Termin ten został również potwierdzony w stanowisku IZ SPOT, z dnia 6 styczniu 2009 r. Ponadto, zgodnie z zawartą w nim informacją, dla dokumentów dotyczących projektów, przy realizacji których korzystano z pomocy publicznej (działanie 1.3 SPOT), okres przechowywania wynosi 10 lat, licząc od dnia przyznania ostatnich środków w ramach pomocy publicznej.

9.5.1. Zabezpieczenia i ich zwrot beneficjentom

Zabezpieczenie służy pokryciu roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy. Podczas zawierania umów z beneficjentami stosowano trzy wzorce umowne, wszystkie przewidywały

udzielenie zabezpieczenia. Jednocześnie Instytucja Pośrednicząca mogła w szczególnie uzasadnionych wypadkach (np. gdy wskazywał na to zaawansowany stan projektu lub przygotowań do jego realizacji) zaniechać ustanowienia zabezpieczenia lub podjąć decyzję o odstąpieniu od zabezpieczenia. Wymóg zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy nie dotyczył Beneficjentów będących państwowymi jednostkami budżetowymi (w rozumieniu ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych[60], Dz. U. Nr 249, poz.2104, z późn. zm.).

Zgodnie z procedurami, beneficjent był zobowiązany do wniesienia zabezpieczenia realizacji umowy o dofinansowanie najpóźniej w dniu jej zawarcia. W przypadku podpisania warunkowej UD, zabezpieczenie środków przyznanych w ramach warunkowego dofinansowania projektu nastąpi przed przekazaniem środków na rachunek wskazany przez beneficjenta, na kwotę zatwierdzoną do wypłaty w ramach refundacji poniesionych wydatków.

Beneficjenci byli również zobowiązani do zawarcia w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i w umowie z wykonawcą zobowiązania wykonawcy do wyrażenia bezwarunkowej zgody na cesję na rzecz Instytucji Pośredniczącej wszelkich praw wynikających z ustanowionego przez Beneficjenta zabezpieczenia należytego wykonania umowy zgodnie z art. 147-151 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2006 r. Nr 164, poz. 1163, z późn. zm.), skutecznej w przypadku nienależytego realizowania zamówienia. Instytucja Pośrednicząca mogła podejmować decyzje o odstąpieniu od tego zabezpieczenia. Beneficjent zobowiązany był do wniesienia zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy na kwotę nie mniejszą niż wysokość kwoty przyznanego dofinansowania.

1) Wzór umowy o dofinansowanie nr 1 – dla okresu od dnia 23 grudnia 2004 r. do dnia 2 czerwca 2006r.

Według artykułu 2 ust. 10 takiej umowy strony umawiały się, że ustanawiają zabezpieczenie właściwej realizacji Projektu, zgodnie z listą zabezpieczeń prawnych stanowiącą załącznik nr 4 do umowy. Instytucja Zarządzająca zobowiązywała się zwrócić zabezpieczenie po 5 latach od daty zatwierdzenia projektu do realizacji. Zgodnie z art. 11 beneficjent ustanawiał takie zabezpieczenie na rzecz Instytucji Zarządzającej najpóźniej przed podpisaniem umowy a ustanowienie zabezpieczenia stanowiło warunek jej wejścia w życie.

Zgodnie ze wspomnianym załącznikiem w zakresie realizacji projektów współfinansowanych w ramach SPOT mogły być ustanowione przez beneficjentów następujące rodzaje zabezpieczeń:

Zabezpieczenia rzeczowe	**Zabezpieczenia osobiste**
- Blokada środków zgromadzonych na rachunkach - Zastaw na prawach - Zastaw rejestrowy na rzeczach ruchomych - Przewłaszczenie na zabezpieczenie - Hipoteka - Kaucja - Zastaw Ustawowy - Ubezpieczenie należności - Zastaw na statkach morskich	- Weksel własny z deklaracją wekslową - Poręczenie zgodnie z przepisami prawa cywilnego - Przejęcie długu - Przystąpienie do długu - Przelew wierzytelności i praw - Gwarancja bankowa

2) Wzór umowy o dofinansowanie nr 2 – dla okresu od dnia 2 czerwca 2006 r. do 5 lutego 2007r.

[60] Są to min: GDDKiA, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Komenda Główna Policji, Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

Lista potencjalnych form zabezpieczenia pozostała bez zmian. W dwóch pierwszych wersjach umów regulacje dotyczące zabezpieczeń znajdowały się w części poświęconej zasadom finansowania projektu.

Istotny był zapis, iż za zgodą Instytucji Pośredniczącej i w terminie przez nią określonym, ustanowienie zabezpieczenia mogło nastąpić po podpisaniu umowy.

3) Wzór umowy o dofinansowanie nr 3 – dla okresu od dnia 5 lutego 2007 r.

W ostatniej wersji umowy o dofinansowanie zabezpieczeniom poświęcona jest już wyodrębniona część umowy, zatytułowana „Zabezpieczenie zwrotu nieprawidłowo wydatkowanych środków". Zabezpieczenie wciąż wnosiło się na okres 5 lat od dnia zawarcia umowy. Zmianie uległa lista potencjalnych zabezpieczeń, zamieszczona teraz w § 8, zgodnie z nią zabezpieczenie mogło przybrać jedną z następujących form:

1. weksel in blanco wraz z deklaracją wekslową lub z poręczeniem wekslowym (awal);
2. cesja praw z polisy ubezpieczeniowej;
3. przewłaszczenie rzeczy ruchomych na zabezpieczenie;
4. hipoteka;
5. poręczenie;
6. gwarancja bankowa;
7. gwarancja ubezpieczeniowa;
8. zastaw rejestrowy
9. zastaw na prawach

4) Faktycznie wybierane formy zabezpieczenia.

Zgodnie z powyższym, w przypadku niektórych projektów, Beneficjentów SPOT nie obowiązywało wniesienie zabezpieczenia. Najczęściej wybieraną dla pozostałych projektów formą zabezpieczenia był weksel in blanco. Pozostałe wybierane przez beneficjentów SPOT formy zabezpieczenia to: zastaw rejestrowy na rzeczach ruchomych, przelew wierzytelności i praw, cesja praw z polisy ubezpieczeniowej, zastaw na prawach, hipoteka a także blokada środków zgromadzonych na rachunkach.

1. Weksel in blanco (niezupełny):
    - z deklaracją wekslową (wystawiony przez beneficjenta SPOT papier wartościowy zawierający co najmniej podpis wystawcy weksla, w którym wyraża on bezwarunkową zgodę na zapłatę określonej kwoty pieniędzy na rzecz IPZ w oznaczonym terminie i miejscu po uzupełnieniu go przez IPZ zgodnie z treścią deklaracji wekslowej);
    - z poręczeniem wekslowym (awal).
2. Zastaw rejestrowy (może być ustanowiony w celu zabezpieczenia wierzytelności państwowych osób prawnych, krajowych i zagranicznych banków oraz krajowych podmiotów gospodarczych. Do ustanowienia zastawu rejestrowego potrzebna jest pisemna umowa między osobą uprawnioną do rozporządzania przedmiotem zastawu (zastawcą) a wierzycielem (zastawnikiem) oraz wpis do rejestru zastawu);
3. Zastaw na prawach (jest rodzajem zabezpieczenia wierzytelności banku na wszelkich prawach (np. wierzytelnościach pieniężnych, papierach wartościowych), jeżeli są zbywalne. Ustanowienie zastawu na prawach wymaga zawarcia pisemnej umowy z potwierdzeniem przez bank daty jej zawarcia, a także dokonania innej czynności (np. wydania dokumentu, indosowania, czyli przeniesienia praw własności z weksla, czeku oraz innych określonych papierów wystawionych na zlecenie), jeżeli jest potrzebna do przeniesienia prawa. Jeżeli przedmiotem zastawu jest wierzytelność, ustanowienie zastawu następuje z chwilą zawiadomienia dłużnika. Przedmiotem zastawu mogą tez być wkłady oszczędnościowe,

na które wystawiono książeczki oszczędnościowe lub imienne bony oszczędnościowe i inne prawa stwierdzone imiennymi dokumentami, chyba że zastrzeżono ich niezbywalność);

4. Cesja praw z polisy ubezpieczeniowej (oznacza przeniesienie praw wynikających z umowy ubezpieczenia. Podmiot, na który dokonywana jest cesja staje się dysponentem praw do przedmiotu cesji. Oznacza to, że cesja jest umową przelewu wierzytelności, na podstawie której cesjonariusz - osoba trzecia w stosunku do stron umowy ubezpieczenia nabywa przyszłą wierzytelność, czyli zastrzeżenie w dokumentach ubezpieczenia, zobowiązujące ubezpieczyciela do wypłacenia odszkodowania dla osoby na rzecz, której ustanowiono zastrzeżenie);
5. Hipoteka (ograniczone prawo rzeczowe na nieruchomości oraz na wybranych prawach służące zabezpieczeniu oznaczonej wierzytelności, na mocy którego wierzyciel może dochodzić zaspokojenia z nieruchomości, z pierwszeństwem przed wierzycielami osobistymi każdoczesnego właściciela nieruchomości);
6. Blokada środków zgromadzonych na rachunkach - operacja wykonana w celu zabezpieczenia wierzytelności (np. zabezpieczenia kredytu). Posiadacz rachunku może ustanowić nieodwołalną blokadę środków pieniężnych, zgromadzonych na rachunkach złotowych lub dewizowych, z jednoczesnym udzieleniem wierzycielowi nieodwołalnego pełnomocnictwa do pobrania z rachunku całej zablokowanej kwoty lub jej części, jeśli dłużnik nie ureguluje zobowiązania w terminie. Ustanowienie blokady następuje na podstawie pisemnej dyspozycji posiadacza rachunku i wyklucza możliwość dysponowania zablokowanymi środkami bez zgody wierzyciela. Blokada może być ustanowiona na środkach pieniężnych zgromadzonych na rachunkach: oszczędnościowych, oszczędnościowo - rozliczeniowych, związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą lub lokatach terminowych.

W 2010 r. IPZ SPOT rozpoczęła procedurę zwracania zabezpieczeń realizacji projektów. Zgodnie z zapisami z umowy o dofinansowanie, IPZ SPOT zwraca zabezpieczenie beneficjentom po 5 latach od daty zatwierdzenia Projektu do realizacji. W tym zakresie przyjęto zasadę, iż IPZ SPOT informuje beneficjentów, którym zakończył się 5-cio letni okres trwałości, o możliwości bezpośredniego odbioru zabezpieczenia lub komisyjnego zniszczenia dokumentu stanowiącego zabezpieczenia przez pracowników IPZ SPOT i przekazania beneficjentowi protokołu zniszczenia. Do dnia 6 sierpnia br. IPZ SPOT dokonała zwrotu bądź zniszczenia zabezpieczeń w 5 przypadkach:

1) SPOT/2.2/27/04 "Przebudowa mostu Szczytnickiego we Wrocławiu - ciąg drogi krajowej nr 8" – zwrot dokumentu;
2) SPOT/2.2/29/04 "Budowa Obwodnicy Śródmiejskiej od ul. Grabiszyńskiej do ul. Szwajcarskiej we Wrocławiu" – zwrot dokumentu;
3) SPOT/2.2/2/04 "Przebudowa ulicy Marynarki Polskiej, odcinek Reja-Wyzwolenia" – zniszczenie dokumentu;
4) SPOT/1.1.2/99/04 „Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57” – zwrot dokumentu;
5) SPOT/1.1.2/100/04 „Modernizacja osobowych wagonów z miejscami do siedzenia UIC-Y typów: 111A, 112A i YB” – zwrot dokumentu.

W związku z upływającym terminem 5 letniego okresu trwałości dla przeważającej większości projektów SPOT, IPZ SPOT zintensyfikuje proces zwrotów lub niszczenia zabezpieczeń złożonych przez beneficjentów.

9.6. Modyfikacje zestawu wskaźników

W maju 2007 r. na zlecenie Instytucji Zarządzającej SPOT przygotowana została ekspertyza na temat adekwatności przyjętych w Uzupełnieniu SPOT wskaźników do celów Programu i wskaźników, które zostały sformułowane na poziomie projektów, działań i priorytetów. Ekspertyza wskazała na niespójność części wskaźników w stosunku do celów Programu oraz poszczególnych priorytetów i działań. Wskazała również na niespójność wskaźników pomiędzy poziomem poszczególnych projektów a działania w którym są one realizowane. Dodatkowo eksperci wskazali na szereg technicznych uchybień, które utrudniają proces monitorowania postępu rzeczowego Programu (np. brak precyzyjnie określonej jednostki i okresu pomiaru, źródła danych).

Niezwłocznie po uzyskaniu wyników ww. ekspertyzy Instytucja Zarządzającej SPOT przystąpiła do prac nad wprowadzeniem kompleksowych zmian we wskaźnikach określonych w Uzupełnieniu SPOT. Proces te przebiegał w ścisłej współpracy z Instytucją Pośredniczącą. W trakcie tych prac uwzględniono również opinie partnerów społecznych będących członkami Komitetu Monitorującego. Ostatecznie uchwała dotycząca wprowadzenia odpowiednich zmian do Uzupełnienia SPOT została zatwierdzona 18 marcu 2008 r. na XIV posiedzeniu Komitetu Monitorującego.

Zmiany w zestawie wskaźników objęły wszystkie działania SPOT i dotyczyły m.in. następujących zagadnień:

1. Wskaźnik Liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów szynowych podzielono został na dwa wskaźniki – oddzielny dla zakupu i modernizacji. Jak wskazał jeden z członków Komitetu Monitorującego, koszt zakupu pojazdu szynowego jest znacząco wyższy niż jego modernizacji, zatem uwzględnianie tych dwóch typów inwestycji w ramach jednego wskaźnika zafałszować może faktyczne rezultaty działania;
2. Zmniejszono liczbę wskaźników w działaniu 1.2 oraz usunięto wskaźniki, dla których brak jest źródła danych (np. wskaźniki długości zmodernizowanego nabrzeża, długości wybudowanego nabrzeża, długości wybudowanego falochronu, długości zmodernizowanego falochronu zastąpione zostały zagregowanym wskaźnikiem długości wybudowanych i zmodernizowanych falochronów i nabrzeży);
3. Jako główny rezultat działania 1.3 określono wzrost zdolności przeładunkowej w terminalach transportu intermodalnego (TEU), zaś jako główne oddziaływanie wzrost przewozów ładunków w intermodalnych w jednostkach transportowych (%);
4. Jako podstawowy wskaźnik określający rezultaty projektów drogowych określono wzrost przepustowości na przebudowanych odcinkach dróg krajowych (Pu/ha) oraz wzrost nośności (kN/oś). Jako główne oddziaływanie projektów określono wzrost bezpieczeństwa na drogach. Dzięki tej zmianie wskaźniki w działaniu 2.1 i 2.2 odzwierciedlają zakładane cele tych działań;
5. Wprowadzono nowe wskaźniki produktu w działaniu 2.3, zaś dotychczasowe (błędnie zdefiniowane) wskaźniki produkt zostały przesunięte do grupy wskaźników rezultatu/oddziaływania. Przykładowo dodano wskaźnik produktu samochody specjalistyczne (szt.), zaś wskaźnik Liczba wypadków drogowych na drogach krajowych został przeniesiony z grupy wskaźników produktu do rezultatów i oddziaływań.

W przypadku, gdy tworzona była nowa kategoria wskaźnika, wartość wskaźnika wprowadzono w oparciu o dane z projektów realizowanych w danym działaniu. Natomiast jeżeli kategoria wskaźnika nie ulegała zmianie, również wartość docelowa nie była dostosowana do aktualnej sytuacji w Programie. Podejście to wynikało z tego, że celem modyfikacji nie było dostosowanie wartości wskaźników do faktycznych efektów realizacji projektów, lecz uczynienie z nich skutecznego i precyzyjnego narzędzia do monitorowania realizacji celów SPOT, zaś w przyszłości oceny realizacji zawartych w nim celów. Wraz ze zmianami w Uzupełnieniu SPOT Instytucja Pośrednicząca na bieżąco wprowadzała również modyfikacje we wskaźnikach zawartych w poszczególnych projektach, tak aby zapewnić możliwość agregacji danych na poziomie działań.

9.7. Podsumowanie badań ewaluacyjnych 2004-2009

W 2008 roku przeprowadzonych zostało 5 badań ewaluacyjnych. Szczegóły zostały opisane w podrozdziale 9.7.1 sprawozdania. Wyniki tych badań były następnie przedmiotem dyskusji podczas trzech konferencji zorganizowanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przy współudziale Ministerstwa Infrastruktury:

- Rozwój infrastruktury transportowej w kontekście kwestii środowiskowych – 3 października 2008 r. w Lublinie;
- Perspektywy rozwoju portów morskich – 20 i 21 listopada 2008 r. w Gdyni;
- Wpływ funduszy strukturalnych na rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej w Polsce – 11 i 12 grudnia 2008 r. w Warszawie.

Konferencje były doskonałym miejscem wymiany doświadczeń i opinii w kwestiach objętych badaniami ewaluacyjnymi. Jednocześnie pozwoliło sformułować dodatkowe rekomendacje w stosunku do tych przedstawionych w raportach z badań w celu przekazania ich do beneficjentów obecnych i

przyszłych projektów infrastrukturalnych jak również instytucji zaangażowanych we wdrażanie funduszy strukturalnych oraz innych zainteresowanych organizacji.

Raporty ewaluacyjne wraz z materiałami z powyższych konferencji zostały upublicznione na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: www.funduszestrukturalne.gov.pl/SPOT/Ewaluacja.

W 2009 roku rozpoczęte zostały prace nad realizacją badania ewaluacyjnego dotyczącego oceny procesu wdrażania projektów SPOT, w których wystąpił znaczny wzrost kosztów lub wydłużenie czasu realizacji rzeczowej. Badanie obejmować będzie swoim zakresem 17 projektów, w których pojawił się wzrost kosztów całkowitych o ponad 30% w stosunku do pierwotnie założonych kosztów we wniosku o dofinansowanie, lub też pojawiło się znaczące tj. powyżej roku, wydłużenie czasu realizacji. Badanie zostało zakończone na przełomie pierwszego i drugiego kwartału 2010 roku.

9.7.1. Plan badań ewaluacyjnych na 2008 rok - cele i założenia

W 2008 roku przeprowadzonych zostało 5 badań ewaluacyjnych o charakterze tzw. ewaluacji *on-going*. Ze względu na moment ich przeprowadzenia (rok 2008), głównym celem tych badań było lepsze zrozumienie bieżących i przewidywanych efektów interwencji w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport oraz sformułowanie rekomendacji użytecznych dla zarządzania Programem oraz dla programowania interwencji w ramach perspektywy finansowej 2007-13.

Przyjęcie powyższego celu wynika z następujących okoliczności:

- Możliwość badania faktycznych efektów realizacji Programu oraz jego oddziaływania na sytuację społeczno-gospodarczą regionów i kraju była ograniczona ze względu na fakt, iż większość projektów była wówczas nadal w fazie realizacji, zaś efekty i oddziaływania wynikające z ich zakończenia uwidocznią się dopiero w dłuższej perspektywie czasu,
- Możliwość dokonywania zasadniczych zmian w Programie była już ograniczona przez następujące kwestie:

  i.) brak możliwości dokonywania przesunięć środków pomiędzy priorytetami,

  ii.) praktycznie pełne zakontraktowanie środków dostępnych w ramach Programu,

  iii.) zbliżający się okres zamknięcia Programu i koniec okresu kwalifikowalności wydatków w ramach perspektywy finansowej 2004-2006.

Badania ewaluacyjne pozwolić mogły m.in. na ocenę zagrożenia niezrealizowania celów Programu ze względu na opóźnienia w projektach SPOT. Dlatego też wyniki takich badań miały kluczowe znaczenie w momencie podejmowania decyzji o ewentualnym wycofaniu się z realizacji projektów opóźnionych. Ponadto wnioski z badań pomóc mogą w trakcie prowadzenia ewaluacji ex-post Programu, zaś rekomendacje posłużyć mogą w programowaniu perspektywy finansowej 2007-13.

Badania ewaluacyjne obejmowały następujące tematy:

- Przewidywany wpływ wybranych projektów SPOT dotyczących modernizacji linii kolejowych szynowych w obrębie aglomeracji warszawskiej oraz pomiędzy aglomeracją warszawską i łódzką oraz zakupu pojazdów na zwiększenie udziału przewozów kolejowych w przewozach pasażerskich i towarowych;
- Wpływ projektów dotyczących zakupu lub modernizacji pojazdów szynowych na osiągnięcie głównego celu poddziałania 1.1.2 tzn. poprawę warunków przejazdów pasażerów transportem kolejowym między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach;
- Przewidywany wpływ projektów SPOT na dostępność oraz wzrost przeładunków w portach morskich w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie;
- Przewidywany wpływ projektów SPOT dotyczących rozwoju transportu intermodalnego na zwiększenie wielkości przewozów ładunków transportem intermodalnym;
- Przewidywany wpływ wybranych projektów realizowanych w ramach SPOT na stan środowiska naturalnego oraz stan zdrowia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej.

9.7.2. Przewidywany wpływ wybranych projektów realizowanych w ramach SPOT na stan środowiska naturalnego oraz stan zdrowia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej

Fot 1.: SPOT/2.2/36/04 *Budowa obwodnicy północnej dla Miasta Opola*

Głównym celem badania była ocena wpływu wybranych projektów realizowanych w ramach SPOT na stan środowiska naturalnego i stan zdrowia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej.

Badanie ewaluacyjne przeprowadzone zostało w ramach trzech obszarów badawczych:

1. Ocena zastosowanych w ramach badanych projektów działań minimalizujących (mitygujących) negatywny wpływ inwestycji na środowisko;
2. Ocena potencjalnego oddziaływania wariantów alternatywnych oraz wariantu zerowego (ocena wpływu projektów na środowisko naturalne oraz stan zdrowia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej pod kątem przewidywanych skutków, jakie niosłoby za sobą niezrealizowanie badanych projektów);
3. Ocena i weryfikacja wypracowanych wniosków i rekomendacji pod kątem wymagań Dyrektywy OOŚ oraz Dyrektywy Siedliskowej i Ptasiej[61].

Badaniem objęte zostały następujące projekty realizowane w ramach SPOT:

- Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71 km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb;
- Przebudowa autostrady A6 na odc. Klucz-Kijewo;
- Przebudowa DK Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odc. Białobrzegi-Jedlińsk;
- Budowa obwodnicy północnej dla Miasta Opola;
- Przebudowa ulicy Autostrada Poznańska, Etap I i II - budowa nowych mostów przez rzekę Odrę i Regalicę;
- Budowa obwodnicy Zachodniej Legnicy - Etap ID - odcinek od ul. Nowodworskiej do autostrady A4.

Wykonawca w celu realizacji badania zastosował szereg metod badawczych:

- przegląd i analizę dokumentów (program, wymagania prawne, dokumentacja projektowa, sprawozdania, raporty organizacji pozarządowych i ekspertyzy);

[61] Trzeci, dodatkowy obszar badawczy został zaproponowany przez Wykonawcę na etapie składania oferty

- pogłębione wywiady indywidualne z przedstawicielami beneficjentów badanych projektów, władz lokalnych przez których teren przebiega analizowana inwestycja, przedstawicieli organizacji pozarządowych;
- badania kwestionariuszowe skierowane do osób narażonych na negatywne oddziaływanie projektów;
- wizytacja projektu połączona z analizą jego otoczenia oraz zastosowanych rozwiązań mitygujących;
- panel ekspertów z wykorzystaniem techniki „burzy mózgów" oraz ocena ekspercka.

W wyniku przeprowadzonego badania zespół stwierdził, że zastosowane rozwiązania i podjęte działania minimalizujące w ramach projektów generalnie odpowiadają lokalnym uwarunkowaniom środowiskowym oraz potrzebom ludności narażonej na negatywne oddziaływanie projektu. Nie zidentyfikowano działań zbędnych, czy źle zlokalizowanych. W oparciu o badanie skuteczności zastosowanych rozwiązań i podjętych działań minimalizujących potwierdzono, iż przyczyniają się one do ochrony środowiska naturalnego oraz zdrowia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej. Zespół ewaluacyjny nie zidentyfikował również działań, które realizowane byłyby w nieefektywny sposób biorąc pod uwagę stosunek poniesionych nakładów do osiągniętych efektów.

Rekomendacje wynikające z realizacji badania podzielono na dwie grupy: rekomendacji o charakterze horyzontalnym oraz dotyczących konkretnych rozwiązań zastosowanych w projektach SPOT. Rekomendacje dotyczyły głównie podniesienia jakości procedury ooś poprzez zarówno upowszechnianie dobrych praktyk oraz rozpropagowanie wśród inwestorów wytycznych Komisji Europejskiej w zakresie OOŚ, jak również stworzenie punktów kontaktowych dla beneficjentów, w którym eksperci udzielali by fachowej pomocy, a także wspierali w interpretacji zapisów Dyrektyw oraz Wytycznych.

Wyniki badania zostały zaprezentowane na konferencji ewaluacyjnej „Rozwój infrastruktury transportowej w kontekście kwestii środowiskowych". Spotkanie zostało zorganizowane przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przy współudziale Ministerstwa Infrastruktury w Lublinie w dniu 3 października 2008 r.

Fot 2. Konferencja ewaluacyjna w Lublinie

W ramach konferencji sformułowano następujące wnioski i rekomendacje:

- potrzeba zachowania hierarchicznego systemu prognoz i ocen oddziaływania na środowisko (czyli najpierw prognozy dla wszystkich dokumentów strategicznych rozstrzygające dylematy lokalizacyjne, następnie zaś etap oceny oddziaływania na środowisko danej inwestycji

rozstrzygający alternatywy technologiczne i ewentualnie drobne kwestie przebiegowe), co zapewni prawidłowy proces planowania i realizacji inwestycji w Polsce;

- potrzeba koncentracji środków (ze względu na występujące braki potencjału oraz środków na inwentaryzację obszarów naturowych) na inwentaryzację obszarów Natura 2000 w punktach znaczącego wpływu zidentyfikowanego w ramach prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012;
- potrzeba dofinansowania organizacji pozarządowych ze względu na rozszerzanie uprawnień tych podmiotów w procesie oceny oddziaływania na środowisko;
- rozpoczynanie konsultacji społecznych na etapie wstępnego planowania inwestycji, zatrudnianie fachowych mediatorów do ich prowadzenia, określanie racjonalnego terminu konsultacji, odnoszenie się do zgłaszanych uwag;
- traktowanie NGO jako partnerów w procesie oceny oddziaływania na środowisko mogących wspomóc oraz zoptymalizować proces decyzyjny (organizacje często posiadają informacje, gdyż przeprowadzają badania i inwentaryzacje danych obszarów czy gatunków);
- możliwość korzystania na etapie projektowania z istniejących wyliczeń i danych międzynarodowych dotyczących różnych kosztów zewnętrznych czy wyceny dóbr (np. przyrodniczych);
- perspektywiczne planowanie przestrzenne pozwalające na uniknięcie potencjalnych konfliktów społecznych wzdłuż planowanych inwestycji.

9.7.3. Przewidywany wpływ projektów SPOT na dostępność oraz wzrost przeładunków w portach morskich w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie

Fot.3: SPOT/1.2/3/04 *Baza kontenerowa na Ostrowie Grabowskim*, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście

Celami badania był:

1. opis obecnego stanu infrastruktury portowej i dostępu do portów;
2. identyfikacja potrzeb infrastrukturalnych;
3. analiza rezultatów projektów, w tym ich zgodności z założonymi celami oraz wpływu na realizację tych celów;
4. analiza potencjalnego efektu synergii pomiędzy projektami;
5. analiza trwałości rezultatów projektów;

6. analiza komplementarności projektów z indywidualnymi projektami kluczowymi Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Badanie dotyczyło 9 inwestycji realizowanych w ramach działania 1.2 Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport, a dotyczących dostępu do portów od strony lądu i morza oraz infrastruktury portowej. Liczba projektów realizowanych w poszczególnych portach przedstawia się następująco: Gdańsk – 4 projekty, Gdynia – 3 projekty, Szczecin-Świnoujście – 2 projekty.

Metodologia oparta była głównie o analizę dokumentacji, wywiady indywidualne i telefoniczne z podmiotami zaangażowanymi w realizację projektów objętych działaniem 1.2 lub korzystającymi ze zrealizowanej infrastruktury.

Zgodnie z wynikami badania w ramach Działania 1.2 Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich wybrano do dofinansowania projekty, które wpisują się w podstawowe potrzeby inwestycyjne polskich portów związane z tendencjami i zjawiskami obserwowanymi na współczesnym rynku transportowym, tj. koniecznością rozwoju technologicznego oferty portów morskich wynikającą ze wzrostu wartości obsługiwanych dóbr. Analiza stanu infrastruktury polskich portów morskich, tendencji w handlu morskim oraz inwestycji w konkurencyjnych portach wykazała, że najważniejszym kierunkiem rozwoju powinny być:

- inwestycje w morskie technologie zjednostkowane (czyli kontenery, Ro-Ro)
- uzupełnianie potencjału portowego przez infrastrukturę dostępu, zarówno od strony morza, jak i lądu.

Realizacja wybranych projektów będzie miała wpływ na:

- wzrost przewozów morskich;
- skrócenie czasu operacji obsługi ładunków lądowo-morskich;
- przeniesienie części ruchu z przejść lądowych na połączenia morskie;
- rozwój nowoczesnych usług portowych w dziedzinie logistyki;
- ograniczenie kosztów usług portowych w Porcie Gdańskim;
- poprawę bezpieczeństwa w porcie w Gdyni.

Ze względu na fakt, iż projekty inwestycyjne zrealizowane w ramach SPOT wpisują się w podstawowe potrzeby inwestycyjne polskich portów, można spodziewać się zachowania ich rezultatów w przyszłości, zachowując jednak świadomość istniejących zagrożeń w tym względzie.

Badanie wykazało, że dostępność portów od strony morza jest na zadowalającym poziomie i odpowiada aktualnym potrzebom. Dużo trudniejsza sytuacja związana jest z dostępnością portów od strony lądu. W tym zakresie występują problemy zarówno w skali lokalnej, jak i ogólnokrajowej dotyczące wszystkich gałęzi transportu: dróg, kolei oraz dróg śródlądowych. Projekty realizowane w ramach działania 1.2 w większości wykonano zgodnie z założeniami, efektywnie, sprawnie reagując na pojawiające się zagrożenia i realizując zakładane wskaźniki.

Zespół badawczy zwrócił uwagę na fakt, że część projektów SPOT stanowi etapy większych przedsięwzięć inwestycyjnych (nawet, gdy są niezależne funkcjonalnie). Użyteczność innych uzależniona jest (choćby pośrednio) od realizacji określonych projektów inwestycyjnych. We wszystkich tych przypadkach konieczne jest pełne zrealizowanie przewidywanych programów inwestycyjnych. Wpływ na wielkość przeładunków w polskich portach mają nie tylko działania bezpośrednio nakierowane na te porty, ale także szereg czynników związanych z „zapleczem" tych portów (np. stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, istnienie centrów intermodalnych). Zauważono, że wśród projektów SPOT znikomy był udział inwestycji dotyczących poprawy kolejowej infrastruktury dostępu do portów. Ta sytuacja sprzyjać będzie pogorszeniu pozycji konkurencyjnej transportu szynowego wobec drogowego. W tym kontekście kluczowe znaczenie ma sprawna realizacja projektów kolejowych planowanych w ramach PO IiŚ w relacjach północ – południe (E65, E59) oraz realizacja proekologicznej polityki transportowej promującej „czyste" gałęzie transportu.

Zagrożeniem dla pozycji polskich portów jest realizacja sprawnych połączeń drogowych na kierunkach wschód-zachód wyprzedzająco do połączeń północ-południe. Efektem tego będzie obniżenie pozycji konkurencyjnej polskich portów w stosunku do portów zachodnioeuropejskich. W tej sytuacji kluczowe znaczenie będzie miała sprawna, bez dalszych opóźnień, realizacja połączeń drogowych w relacjach północ-południe (prowadzących do polskich portów: A-1, S-3, S-5, S-7).

Wyniki powyższego badania były przedmiotem dyskusji podczas konferencji zorganizowanej w Gdyni w dniach 20-21 listopada 2008 r. przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przy współudziale Ministerstwa Infrastruktury.

Wszyscy uczestnicy zgodnie podkreślali, że głównym problemem polskich portów w obecnej chwili jest kwestia dostępności, zwłaszcza od strony lądu. Dostępność ta powinna być analizowana w dwóch wymiarach, tj. skali mikro (jako spójność w obrębie danej aglomeracji portowej) oraz makro (jako dostępność do połączeń o znaczeniu ponadregionalnym).

SPOT zapewnił pierwszą od dłuższego czasu wizję rozwoju i wsparcia dla portów morskich w Polsce, niemniej skala dofinansowania nie odpowiadała potrzebom inwestycyjnym, gdyż te ze względu na znaczną dekapitalizację infrastruktury przekraczają możliwości ich kompleksowego i jednorazowego sfinansowanie ze środków unijnych.

Fot.4: Konferencja ewaluacyjna w Gdyni

9.7.4. Przewidywany wpływ wybranych projektów SPOT dotyczących modernizacji linii kolejowych szynowych w obrębie aglomeracji warszawskiej oraz pomiędzy aglomeracją warszawską i łódzką oraz zakupu pojazdów na zwiększenie udziału przewozów kolejowych w przewozach pasażerskich i towarowych

Fot.5: SPOT/1.1/160/05 *Modernizacja linii kolejowej nr 8, Etap I: Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec - Lotnisko Okęcie, Faza II: roboty budowlane na odcinku Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie*.

Celami badania były:

1. ocena przewidywanych rezultatów wybranych projektów dotyczących modernizacji linii kolejowych oraz zakupu pojazdów szynowych obsługujących trasę kolejową Warszawa - Łódź,
2. ocena stopnia w jakim rezultaty ww. projektów przyczynią się do osiągnięcia celów działania 1.1 SPOT,
3. ocena trwałości projektów w kontekście prognozowanego popytu na usługi transportu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) w ramach aglomeracji warszawskiej oraz pomiędzy aglomeracją warszawską i łódzką, ze szczególnym uwzględnieniem planowanych do realizacji konkurencyjnych wobec oferty kolejowej projektów infrastruktury drogowej,
4. ocena komplementarności ww. projektów z innymi projektami infrastruktury kolejowej realizowanymi obecnie oraz planowanymi do realizacji przez PKP PLK (np. znajdującymi się w wykazach indywidualnych projektów kluczowych przewidzianych do realizacji w ramach NSRO 2007-2013).

Badanie objęło swoim zakresem 3 projekty finansowane w ramach SPOT:

- SPOT/1.1/160/05 *Modernizacja linii kolejowej nr 8, Etap I: Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec - Lotnisko Okęcie, Faza II: roboty budowlane na odcinku Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie*;
- SPOT/1.1/82/04 *Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Etap I: Modernizacja odcinka Skierniewice - Łódź Widzew* (łącznie 62 km);
- SPOT/1.1/93/04 *Zakup nowego, kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi relacji Warszawa - Łódź – Warszawa* (14 elektrycznych zespołów trakcyjnych ED-74).

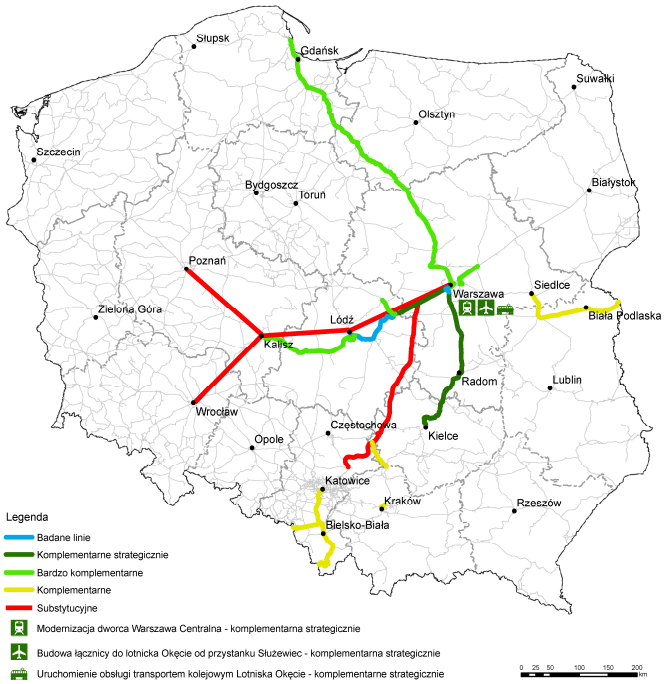
Metodologia badania oparta była głównie o analizę dokumentacji ww. projektów (m.in. wniosek o dofinansowanie, studium wykonalności, sprawozdania z realizacji), badanie ankietowe pasażerów oraz wywiady indywidualne z pracownikami Instytucji Pośredniczącej, przedstawicieli PKP PLK, przewoźników kolejowych (PKP Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie) oraz organizacji pozarządowych (Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej, Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”). Przeprowadzono również przejazd kontrolny pociągami zestawionymi z zespołów ED74 na odcinku Warszawa Centralna–Skierniewice–Warszawa Centralna. W przejeździe udział wzięła osoba niepełnosprawna poruszająca się na wózku inwalidzkim oraz dwaj obserwatorzy ze strony wykonawcy zlecenia.

Badanie wskazuje, że analizowane projekty przyniosły istotne rezultaty, związane przede wszystkim z poprawą konkurencyjności i niezawodności kolei. Planowane korzyści zostały jednak na etapie studiów wykonalności w pewnym zakresie przeszacowane (np. skrócenie czasu podróży nastąpiło w mniejszym stopniu, niż zakładane to było pierwotnie).

Z badania wynika, że rezultaty osiągnięte w ramach projektów kolejowych przyczyniają się realizacji celów działania 1.1. Nie udało się uniknąć jednak pewnych błędów, które rzutują na efektywność i trwałość projektów. Zespół sformułował w tym obszarze szereg rekomendacji (rozwiązania techniczne stosowane w pojazdach szynowych, stawki opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych).

Przeanalizowano także komplementarność badanych projektów z innymi projektami infrastruktury kolejowej realizowanymi oraz planowanymi do realizacji przez PKP PLK (np. znajdującymi się w wykazach indywidualnych projektów kluczowych przewidzianych do realizacji w ramach NSRO 2007-2013). Zidentyfikowano łącznie trzynaście projektów komplementarnych, które przyporządkowano do trzech poziomów istotności: komplementarne strategicznie (m.in. Zakup taboru dla SKM Warszawa do obsługi połączenia kolejowego z Lotniskiem Okęcie), bardzo komplementarne (m.in. Modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa-Gdynia), komplementarne (m.in. dalsze odcinki magistrali świętokrzyskiej). Zidentyfikowano również projekty o charakterze substytucyjnym, czyli skierowane do podobnych grup klientów w przewozach pasażerskich bądź towarowych (Kolej Dużych Prędkości oraz Centralna Magistrala Kolejowa).

Mapa 2 Komplementarność badanych projektów z innymi projektami infrastruktury kolejowej realizowanymi obecnie oraz planowanymi do realizacji przez PKP PLK



Z badania wynika również, że w perspektywie finansowej 2007-2013 należy przyłożyć większą wagę do następujących kwestii:

- Ruch aglomeracyjny

W ostatnich latach obserwujemy, że kolej staje się coraz bardziej istotnym elementem systemu transportu aglomeracyjnego w Warszawie. Braku fizycznego rozdzielenia ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego na części modernizowanego odcinka linii kolejowej nr 8 wpływa negatywnie na jakość oferty przewoźników, w szczególności na przepustowość linii oraz trudności z zastosowaniem cyklicznego rozkładu jazdy bez wyjątków.

- Ruch międzyregionalny

Podczas prac studyjnych nad projektem dotyczącym połączenia kolejowego z Portem Lotniczym Okęcie nie wzięto pod uwagę wariantu polegającego na obsłudze połączeń dalekobieżnych. Mogłoby to dotyczyć połączeń z takich miast, jak Białystok, Lublin, Ciechanów, Siedlce czy Radom. W sektorze transportu lotniczego światową tendencją jest obsługa pasażerów dojeżdżających z mniejszych miast do portów lotniczych za pośrednictwem kolei, często na podstawie zintegrowanego biletu. Wynika to z faktu, że mniejsze lotniska nie mogą zaoferować pełnych siatek połączeń, zaś na większych brakuje przepustowości dla krótkich lotów dowozowych – stąd też zastępowane są one bezpośrednimi połączeniami kolejowymi, posiadającymi nawet własny numer lotu.

W ramach badania sformułowane zostały następujące rekomendacje:

- Przeprowadzanie kompleksowych ewaluacji ex-ante przy modernizacji wielogałęziowych korytarzy transportowych

Obecnie przy przeprowadzaniu inwestycji drogowych bazuje się na modelu wzrostu ruchu drogowego, zaś przy kolejowych – modelu wzrostu ruchu kolejowego. Tymczasem w nowoczesnym modelowaniu wychodzi się od potrzeb transportowych (generalnego oddziaływania dwóch obszarów), dzieląc je dopiero później pomiędzy środki transportu w zależności od ich względnej konkurencyjności.

Stąd też w przypadku jednoczesnej modernizacji kilku podsystemów transportowych w jednym korytarzu, pożądane jest wykonywanie badań ewaluacyjnych ex-ante, obejmujących zintegrowany model ruchu wraz z modelem wyboru środka transportu, a także oceną możliwości wystąpienia ruchu zaindukowanego (tj. wzrostu globalnych przewozów, spowodowanego bezpośrednio inwestycją).

Badanie takie będzie w stanie zoptymalizować pod względem kosztów i korzyści wybór parametrów inwestycji, a także urealnić i zweryfikować prognozy przewozowe. Zadaniem tych ewaluacji mogłaby być również propozycja koordynacji realizacji projektów w czasie.

- Kontynuacja projektów kompleksowych

Przypadek linii Warszawa - Łódź dowodzi, iż koncentracja na wybranym ciągu działań, związanych zarówno z taborem, jak i infrastrukturą, finansowanych ze środków krajowych oraz unijnych przynosi bardzo dobre efekty. Jest to nowa jakość w stosunku do wielu poprzednich projektów, w których parametry modernizowanych linii nie były wcześniej wykorzystywane.

W kolejnych perspektywach finansowych należy zwracać na tę koncentrację jeszcze większą uwagę, kierując środki unijne w te obszary, gdzie będą prowadzone działania komplementarne ze środków krajowych. W szczególności słabą stroną pozostaje infrastruktura dworcowa.

Należy również kontynuować i rozszerzać koordynację środków przeznaczanych na tabor i infrastrukturę – dotyczy to również projektów infrastrukturalnych zrealizowanych ze środków unijnych w latach wcześniejszych, których parametry są wciąż niewykorzystywane. To właśnie zakupy taboru na takie odcinki powinny mieć pierwszeństwo.

W dniach 11 i 12 grudnia 2008 r. w Warszawie odbyła się konferencja ewaluacyjna „Wpływ funduszy strukturalnych na rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej w Polsce", na której zaprezentowane zostały wyniki powyższego badania ewaluacyjnego.

Podczas dyskusji poruszono m.in. następujące kwestie:

- potencjalnego zagrożenia dla inwestycji w modernizację i dostosowanie infrastruktury do składów o dużej prędkości - państwo odpowiedzialne za modernizację i dostosowanie infrastruktury nie może zagwarantować, iż przewoźnik wykorzysta optymalnie zmodernizowane linie, ponieważ nie można go zmusić do wyboru taboru z wychylnym pudłem;
- marginalizacji infrastruktury dworcowej;
- kolejności działań w zakresie infrastruktury kolejowej, która zdaniem rozmówców powinna być następująca: odbudowa i modernizacja, a następnie budowa nowej infrastruktury;
- komplementarności inwestycji taborowych i infrastrukturalnych.

9.7.5. Wpływ projektów dotyczących zakupu lub modernizacji pojazdów szynowych na osiągnięcie głównego celu poddziałania 1.1.2 tzn. poprawę warunków przejazdów pasażerów transportem kolejowym między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach

Fot.6: SPOT/1,1/105/04 *Zakup 8 autobusów szynowych dla samorządu województwa dolnośląskiego*

Celami badania była:

1. Oceny rezultatów projektów dotyczących modernizacji lub zakupu pojazdów szynowych realizowanych w ramach SPOT w kontekście osiągnięcia celów poddziałania 1.1.2 SPOT;
2. Oceny zgodności z założonymi celami projektu – badanie uwzględnia w tej części awaryjność zmodernizowanego lub nowo zakupionego taboru (liczba kursów opóźnionych obsługiwanych tym taborem w odniesieniu do pozostałych, liczba minut opóźnień łącznie, przyczyny awarii itp.);
3. Oceny powiązania pomiędzy rezultatami badanych projektów a celami poddziałania 1.1.2 SPOT;
4. Oceny trwałości projektów w kontekście prognoz popytu na usługi transportowe na szlakach obsługiwanych przez ww. pojazdy szynowe.

Badanie objęło swoim zakresem 10 projektów, w wyniku których nabyto:

- 14 fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- 28 fabrycznie nowych autobusów szynowych,

oraz zmodernizowano:

- 79 elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- 81 wagonów pasażerskich.

Beneficjentami projektów było 6 samorządów regionalnych oraz spółki PKP Przewozy Regionalne i PKP SKM. Przewozy zakupionym i zmodernizowanym taborem prowadzą 3 podmioty: dwie wymienione spółki grupy PKP oraz PCC Arriva – prywatne konsorcjum, wyłonione w drodze przetargu nieograniczonego przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego.

Metodologia badania oparta była głównie o analizę dokumentacji projektowej, badanie ankietowe pasażerów oraz wywiady indywidualne z interesariuszami (beneficjentami, samorządami nie będącymi beneficjentami, organizacjami pozarządowymi, władzami centralnymi). Ponadto przeprowadzono oględziny składów pociągów zakupionych lub zmodernizowanych w ramach SPOT.

W trakcie badania ustalono, że dzięki przeprowadzonym działaniom udało się istotnie poprawić komfort podróżnych w czasie przejazdu, czyniąc z niego najmocniejszą stronę usług kolejowych w relacjach objętych projektami. Wsparcie SPOT stanowiło zatem impuls poprawy wizerunku kolei w Polsce.

Ustalono także, że we wszystkich badanych projektach zakupiony lub zmodernizowany tabor faktycznie będzie przydatny w dłuższej perspektywie. Zastrzeżenia budziła kwestia trwałości dwóch projektów:

- SPOT/1.1/104/04 *Zakup 8 sztuk autobusów szynowych przeznaczonych do wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich*
- SPOT/1.1/108/04 *Poprawa warunków funkcjonowania kolejowego transportu pasażerskiego w województwie podlaskim*

W przypadku tych inwestycji producent szynobusów nie przewidział możliwości włączenia dodatkowego wagonu, co w związku z rosnącym popytem na przewozy pasażerskiej na obsługiwanym odcinku skutkować będzie obniżeniem komfortu podróży.

W ramach badania sformułowane zostały następujące rekomendacje:

- Zintegrowane podejście do poprawy konkurencyjności przewozów regionalnych – partnerstwa dla jakości

W perspektywie budżetowej 2007-2013 istotnym problemem przewozów regionalnych stanie się postępująca degradacja infrastruktury kolejowej, będąca zagrożeniem konkurencyjności usług przewozowych oraz zrównoważenia transportu. Wobec tego kierowanie w przewozach regionalnych środków unijnych wyłącznie na tabor regionalny może nie odnieść właściwego skutku. Stąd też należy promować zintegrowane projekty – „partnerstwa dla jakości" – poszukujące za pomocą analiz kosztów

i korzyści oraz wdrażające kompleksowe rozwiązania obejmujące również infrastrukturę kolejową, rozszerzenie oferty przewozowej, a także budowę węzłów integracyjnych z transportem autobusowym oraz parkingów Park&Ride. Co istotne, sformalizowana analiza społeczno-ekonomiczna powinna nie tylko określać zakres projektu, ale również wybór linii (w obrębie wnioskującego regionu), na których tego typu przedsięwzięcia byłyby najbardziej efektywne.

- Ścisłe monitorowanie jakości przez podmioty finansujące przewozy i dopracowanie zasad ich współpracy z przewoźnikami

Wdrożenie systemu kontroli jakości, dokonywanego przez podmioty odpowiedzialne za organizację danego rodzaju przewozów, na wzór systemów transportu publicznego w wielu polskich miastach (m.in. Warszawa, Kraków, Gdynia), a także ośrodkach zagranicznych (m.in. Londyn, Kopenhaga). Podmioty te powinny motywować przewoźnika finansowo do świadczenia usług odpowiedniej jakości poprzez systematyczne, wyrywkowe kontrole, a także badania satysfakcji pasażerów. Obsługa pociągów składami gorszymi od zakontraktowanych (starszymi, ubożej wyposażonymi itp.), opóźnienia powstałe z winy przewoźnika, uchybienia w czystości, jakości obsługi, informacji pasażerskiej itd. powinny być karane finansowo. Wyższe stawki powinny zachęcać do wymiany i modernizacji taboru.

- Wprowadzanie nowego taboru, rozwijającego prędkość maksymalną nie niższą niż 160 km/h w przewozach międzywojewódzkich

Godnym rozważenia rozwiązaniem w perspektywie 2007-2013 jest budowanie konkurencyjności transportu międzyaglomeracyjnego (a także przewozów regionalnych na liniach magistralnych) poprzez zakup odpowiednio do tego przygotowanych, szybkich elektrycznych zespołów trakcyjnych (jedno i dwupoziomowych), z wykorzystaniem doświadczeń projektu zakupu jednostek ED74. Rozwiązanie może stanowić również przebudowywanie wagonów z prędkością maksymalną 160 km/h na składy push-pull, wykorzystujące nowy tabor trakcyjny.

Ponadto zespół sformułował dodatkowe rekomendacje dotyczące następujących kwestii:

- wprowadzenia ujednoliconego systemu wskaźników dotyczących pojazdów szynowych;
- przeprowadzania badań rynku przed wdrożeniem tego typu projektów;
- wprowadzenia standardów, dotyczących wzorcowego wyposażenia pojazdów szynowych;
- wdrożenia systemowego podejścia do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- stosowania szynobusów, które umożliwiają wykorzystanie wagonów doczepnych;
- przeprowadzania kontroli faktycznego wykorzystania składu.

Wyniki powyższego badania zostały zaprezentowane na konferencji ewaluacyjnej, o której mowa w punkcie 7.3.4.

Jednym z ciekawych postulatów, które pojawiły się w trakcie dyskusji, była propozycja wprowadzenia wymogu zapewnienia wykorzystania taboru powyżej określonych progów (np. minimalny dzienny obieg w dni robocze dla pociągów regionalnych min. 500-600 km; minimalny dzienny czas pracy handlowej dla pociągów regionalnych – 8-10 godz.).

9.7.6. Przewidywany wpływ projektów SPOT dotyczących rozwoju transportu intermodalnego na zwiększenie wielkości przewozów ładunków transportem intermodalnym

Celem badania była ocena przewidywanego wpływu projektów intermodalnych realizowanych w ramach SPOT na osiągnięcie celów działania 1.3 Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, tzn. na stworzenie sprawnego systemu przewozów ładunków różnymi gałęziami transportu poprzez budowę terminali transportu intermodalnego na bazie unowocześnionej infrastruktury kolejowej oraz dalszy ich rozwój do postaci centrów logistycznych, na ograniczenie przewozów transportem drogowym, zwiększenie udziału jednostek ładunkowych w przewozach ładunkowych a przez to usprawnienie procesu przewozu i obniżenia kosztu funkcjonowania transportu.

Fot.7: SPOT/1.3/141/05 *Międzynarodowe Centrum Logistyczne Euroterminal w Sławkowie.*

Badanie składało się następujących elementów:

1. analizy dokumentów strategicznych oraz opracowań badawczych pod kątem założeń nt. rozwoju transportu intermodalnego;
2. analizy rynku transportowego, ze szczególnym uwzględnieniem rynku transportu intermodalnego;
3. prognozy przewozów intermodalnych, wraz z analizą głównych podmiotów rynkowych oraz szans i zagrożeń dla jego rozwoju w Polsce;
4. badania procesu wdrażania Działania 1.3. SPOT, z uwzględnieniem zarówno projektów realizowanych, jak i odrzuconych, oraz ustalenie faktycznego zakresu realizacji dofinansowywanych projektów;
5. oceny oczekiwanych efektów Działania 1.3. w kontekście analiz rynku i prognoz.

Metodologia badania oparta była głównie o analizę dokumentacji oraz wywiady z przedstawicielami administracji, beneficjentów, potencjalnych beneficjentów (autorów odrzuconych wniosków) oraz ekspertami. Łącznie badanie objęło wszystkie dwanaście projektów, dla których złożony został wniosek o dofinansowanie (w tym 8 projektów, które bezskutecznie ubiegały się o dofinansowanie)

W ramach badania zidentyfikowano bariery, które zdecydowały o niewielkim zakresie wpływu Działania 1.3. na transport intermodalny w Polsce i sformułowane na tej podstawie wnioski i rekomendacje dla instytucji publicznych odpowiedzialnych za zarządzanie i wdrażanie POIiŚ. Rekomendacje podstawowe – powiązane ze sobą – to z jednej strony opracowanie Programu rozwoju transportu intermodalnego, co umożliwi w przyszłości udzielanie wsparcia w ramach szczegółowej strategii rozwoju transportu intermodalnego, z drugiej strony zmiany w systemie zarządzania, a szczególności naboru projektów, zmierzające do wyeliminowania występujących w SPOT barier naboru i realizacji projektów.

Wyniki powyższego badania zostały zaprezentowane na konferencji ewaluacyjnej, o której mowa w punkcie 7.3.4.

Na konferencji zaprezentowany był m.in. francuski system wspierania transportu kombinowanego, w ramach którego pomoc finansowa państwa przyznawana jest na podstawie rządowego programu rozwoju, który jest częścią ogólnego programu rozwoju transportu we Francji. Rząd zawiera pięcioletnie kontrakty z poszczególnymi regionami na promowanie transportu kombinowanego, na podstawie których kierowane są środki z budżetu państwa w formie subwencji dla kolei francuskich.

Uczestnicy spotkania zgodzili się, że wymagane jest wdrożenie kompleksowych instrumentów promujących transport intermodalny w oparciu o strategiczny program rozwoju tego sektora.

9.7.7. Badania ewaluacyjne w 2009 roku

9.7.7.1. Oceny procesu wdrażania projektów SPOT, w których wystąpił znaczny wzrost kosztów lub wydłużenie czasu realizacji rzeczowej

Celem badania było przeprowadzenie oceny skuteczności procesu wdrażania projektów SPOT, w których wystąpił znaczny wzrost kosztów lub wydłużenie czasu realizacji projektów oraz ocena zastosowanych kroków i procedur mających na celu zminimalizowanie ich konsekwencji.

Badanie objęło cały proces realizacji wybranych projektów i koncentrowało się na następujących kwestiach:

- identyfikacji przyczyn wzrostu kosztów realizacji projektów, w tym barier i problemów o charakterze systemowym,
- identyfikacji przyczyn opóźnień w realizacji inwestycji, w tym barier i problemów o charakterze systemowym,
- efektywności działań przedsięwziętych przez Beneficjentów celem zapewnienia skutecznej realizacji projektów.

9.7.7.1.1 Zakres i metodologia badania

Badanie było realizowane w okresie od grudnia 2009 roku do marca 2010 roku. Kryterium doboru projektów do badania polegało na analizie oraz porównaniu danych odnośnie terminów realizacji i kosztów dla poszczególnych projektów z wniosków o dofinansowanie oraz sprawozdań końcowych. Powyżej przyjęte kryterium pozwoliło Zamawiającemu wytypować 17 projektów do objęcia niniejszym badaniem ewaluacyjnym:

- 16 projektów drogowych zrealizowanych w ramach *Działania 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu*,
- 1 projekt infrastruktury morskiej zrealizowany w ramach *Działania 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich*.

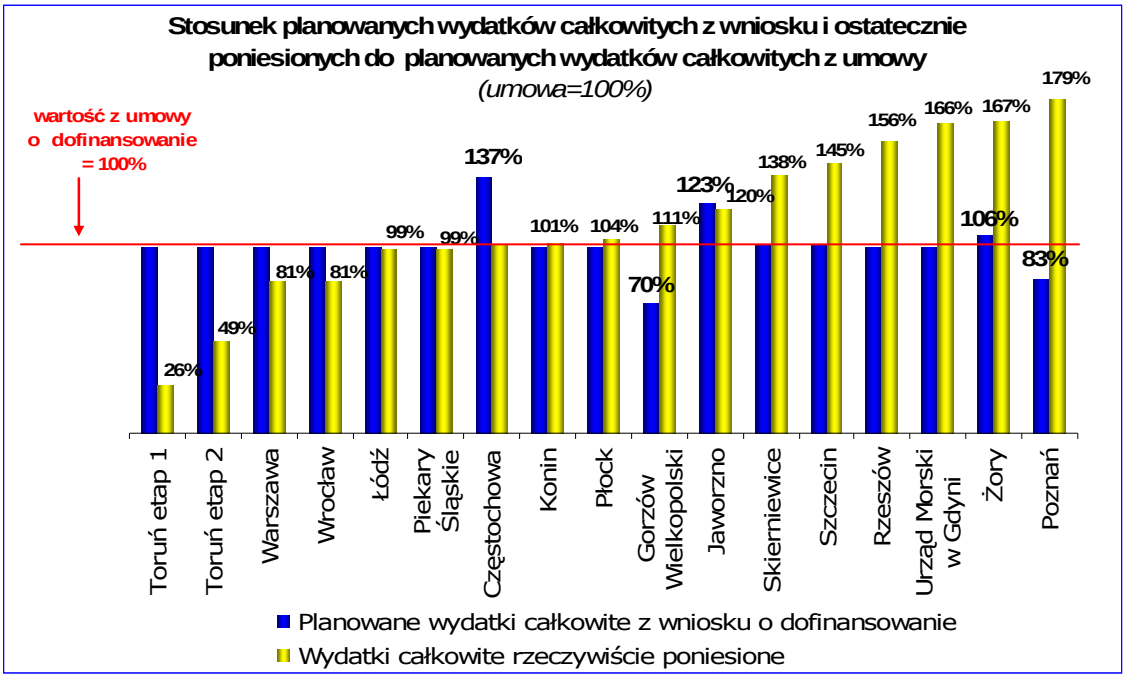
W badaniu wykorzystano następujące metody badawcze:

- Analiza dokumentów (wnioski o dofinansowanie, studia wykonalności, aneksy do wniosków o dofinansowanie, sprawozdania okresowe i końcowe),
- Wywiad pogłębione z pracownikami Ministerstwa Infrastruktury – Instytucją Pośrednicząca w Zarządzaniu SPOT,
- Ankiety z beneficjentami,
- Wywiady pogłębione z beneficjentami,
- Panel ekspertów.

9.7.7.1.2 Wyniki badania

Wydłużenie czasu realizacji projektów, w których konieczne było z tego względu aneksowanie umowy, wyniosło średnio ponad 12 miesięcy, a w przypadku projektów najbardziej wydłużonych – do 25 miesięcy. Z kolei zmiana wydatków całkowitych poniesionych ostatecznie w projekcie w stosunku do kosztów planowanych, oznaczała zmniejszenie kosztów w przypadku 6 projektów (w tym w przypadku dwóch o ponad połowę) lub wzrost kosztów w przypadku 11 projektów (wartość rzeczywista projektu wzrosła aż do 179% w przypadku jednego projektu).

Wykres 11 Różnice między planowanymi a rzeczywistymi wydatkami całkowitymi w badanych projektach



Wykres 12 Wydłużenie czasu realizacji projektów w badanych projektach

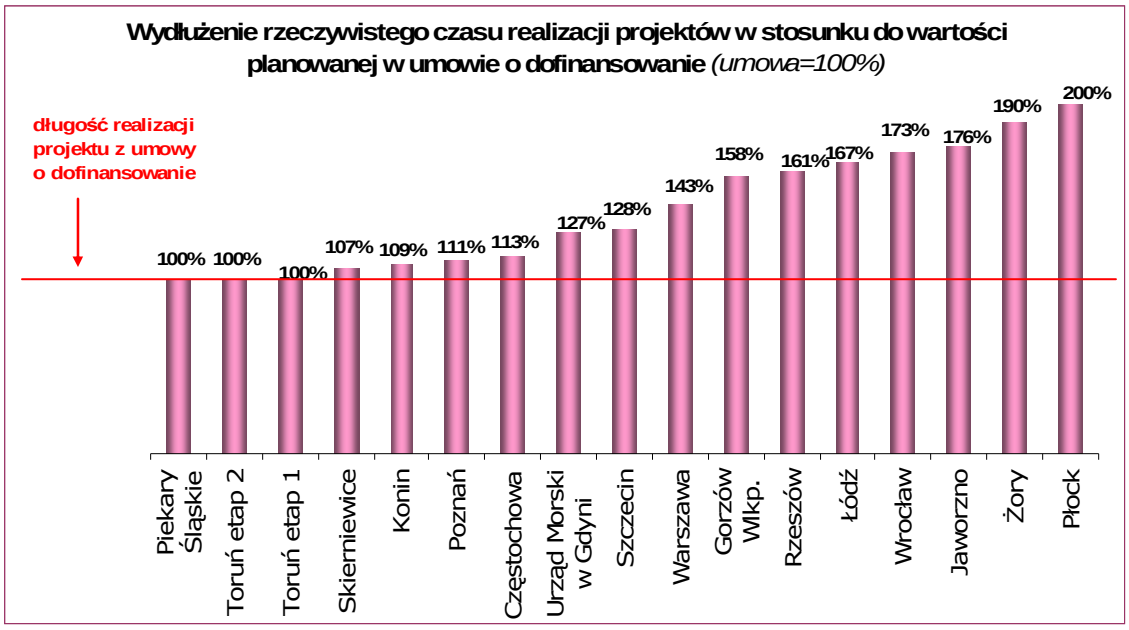


Tabela 27. Wydłużenie czasu realizacji projektów oraz zmiany rzeczywistych wydatków całkowitych w stosunku do planowanych

Nr identyfikacyjny	Nazwa skrócona projektu	Wydłużenie czasu realizacji projektu (różnica między planowaną datą zakończenia projektu w umowie i w aneksie końcowym) *w miesiącach*	Zmiana wydatków całkowitych rzeczywistych w stosunku do planowanych w umowie (*umowa =100%*)
SPOT/2.2/39/04	Łódź	18	99%
SPOT/2.2/10/04	Piekary Śląskie	0	99%
SPOT/2.2/45/04	Płock	15	104%
SPOT/2.2/49/04	Warszawa	9	81%
SPOT/2.2/33/04	Toruń etap 2	0	49%
SPOT/2.2/34/04	Toruń etap 1	0	26%
SPOT/2.2/29/04	Wrocław	19	81%
SPOT/2.2/55/04	Jaworzno	25	120%
SPOT/2.2/22/04	Konin	4	102%
SPOT/2.2/41/04	Gorzów Wielkopolski	14	111%
SPOT/2.2/51/04	Rzeszów	17	156%
SPOT/2.2/60/04	Żory	18	167%
SPOT/2.2/26/04	Skierniewice	2	138%
SPOT/2.2/61/04	Częstochowa	2	101%
SPOT/2.2/62/04	Poznań	5	179%
SPOT/2.2/64/04	Szczecin	9	145%
SPOT/1.2/110/04	Urząd Morski w Gdyni	12	166%

W wyniku badania zidentyfikowano szereg czynników mających wpływ na wzrost kosztów i/lub wydłużenie czasu realizacji wskazanych projektów. Czynniki można podzielić ze względu na ich charakter: horyzontalny (odnoszący się do kwestii programowych SPOT), systemowy (występujący w większości badanych projektów lub zidentyfikowany jako kluczowy dla powodzenia projektów infrastrukturalnych ogólnie), indywidualny (charakterystyczny dla pojedynczych projektów).

Wśród czynników horyzontalnych wymienić można:

- Wydanie aktów wykonawczych do ustawy z dnia 20.04.2004r. o NPR dopiero po rozpoczęciu przyjmowania wniosków o dofinansowanie,
- Niejasne wytyczne lub brak wytycznych dotyczących przygotowania wniosku o dofinansowanie i kryteriów oceny (opóźnienia w opracowaniu dokumentów wynikające z braku aktów wykonawczych wydłużyły proces oceny wniosków o dofinansowanie w 2004 roku; w przypadku 7 projektów trwało to ponad rok),
- Zmiany strukturalne i organizacyjne w IPZ (powstanie MRR i przeniesienie tam funkcji instytucji zarządzającej; czasochłonny proces podziału kompetencji spowodował wydłużenie o kilka miesięcy procesu rozpatrywania wniosków o płatność w pierwszej połowie 2006 roku).

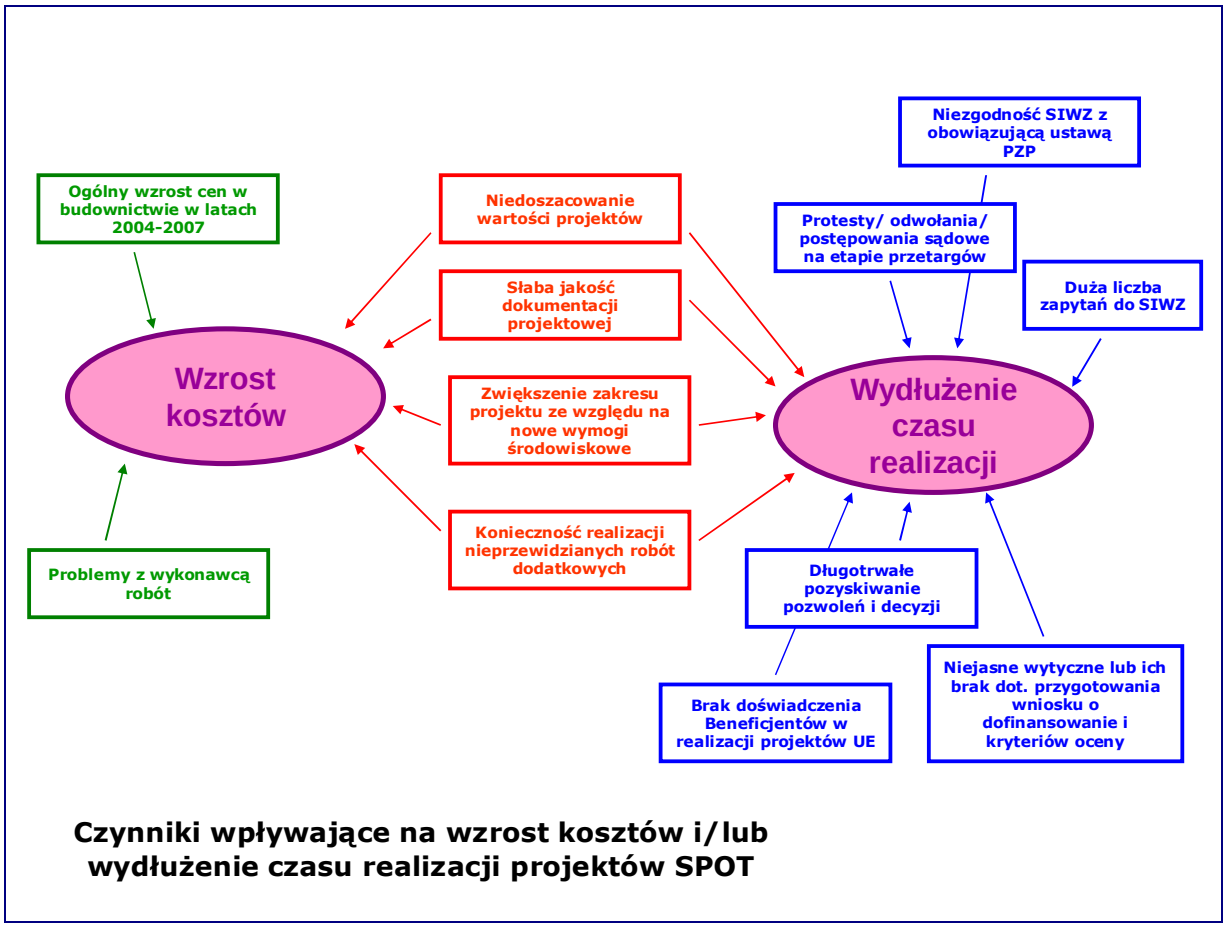
Wśród czynników systemowych wymienić można:

- Ogólny wzrost cen w budownictwie - zarówno kosztów materiałowych, osobowych, jak i usług (czynnik pośrednio wpływający na wzrost kosztów w przypadku, kiedy oferty znacznie przekraczały dostępny budżet i beneficjent decydował się na wzrost budżetu; czas realizacji

projektów przypadał na lata 2004-2007 czyli okres boomu budowlanego; czynnik o dużym znaczeniu),

- Niedoszacowania wartości projektu na etapie przygotowania dokumentacji przetargowej (oferty przekraczające dostępny budżet od 44% do 70%) - nieaktualne kosztorysy inwestorskie (czynnik powodujący wzrost kosztów – podniesienie planowanego budżetu w przypadku, gdy oferty znacznie przekraczały dostępny budżet oraz wydłużenie czasu realizacji, gdy wystąpiła konieczność powtórzenia przetargów),
- Długotrwałe pozyskiwanie zezwoleń i decyzji, np. pozwoleń na budowę, OOŚ (wpływ na wydłużenie czasu realizacji o dużym znaczeniu),
- Błędy w SIWZ - formułowanie zapisów SIWZ niezgodnych z obowiązującymi przepisami prawnymi (czynnik powodujący wydłużenie czasu realizacji od kilku tygodni do 6 miesięcy),
- Słaba jakość dokumentacji projektowej (wpływ na wydłużenie czasu realizacji nawet do 6 miesięcy, np. ze względu na dużą liczbę zapytań na etapie przetargu oraz pojawiające się problemy na etapie realizacji, jeśli w dokumentacji zabrakło ważnych elementów, wpływ na wzrost kosztów ze względu na konieczność realizacji nieprzewidzianych robót dodatkowych; znaczenie czynnika - duże),
- Protesty / odwołania / postępowania sądowe w przetargach (czynnik o dużym znaczeniu powodujący opóźnienia na etapie przetargów nawet do 8 miesięcy w przypadku konieczności powtórzenia przetargów, wystąpił w większości projektów),
- Duża liczba zapytań do SIWZ / dokumentacji przetargowej (czynnik o dużym znaczeniu powodujący opóźnienia na etapie przetargów, wystąpił we wszystkich projektach powodując kilkudniowe lub kilkutygodniowe wydłużenie procedur przetargowych),
- Konieczność realizacji robót dodatkowych, wynikających z nieprzewidywalnych sytuacji (archeologia, niewybuchy; czynnik bezpośrednio wpływał na konieczność aneksowania umów o dofinansowanie zarówno w zakresie wzrostu kosztów, jak i wydłużenia czasu realizacji),
- Obowiązek dodatkowych działań wynikających z wymogów prawa środowiskowego, których pierwotnie nie uwzględniono w projekcie (np. budowa ekranów akustycznych; czynnik bezpośrednio wpływał na konieczność aneksowania umów o dofinansowanie zarówno w zakresie wzrostu kosztów, jak i wydłużenia czasu realizacji),
- Brak dostosowania prawa polskiego do ustawodawstwa Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie prawa zamówień publicznych i prawa ochrony środowiska (czynnik powodujący wydłużenie czasu realizacji projektów i wzrost kosztów; np. zmiana przepisów nałożyła na beneficjentów obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach już po podpisaniu umowy, a zmiany przepisów wymusiły konieczność modyfikacji inwestycji, co wiązało się z koniecznością poniesienia kosztów przygotowania nowych dokumentów).

Wykres 13 Czynniki wpływające na wzrost kosztów i/lub wydłużenie czasu realizacji projektów SPOT



Wśród czynników pojawiających się w pojedynczych projektach wymienić można:

- Źle skonstruowane umowy z wykonawcami,
- Problemy z wykonawcą robót i/lub z Inżynierem Kontraktu (konieczność powtórzenia przetargów spowodowała zarówno wydłużenie czasu realizacji, jak i wzrost kosztów),
- Problemy związane z warunkami pogodowymi (czynnik powodował wydłużenie czasu realizacji projektów, a w przypadku jednego projektu, także znaczący wzrost kosztów),
- Trudności z pozyskaniem środków na finansowanie kosztów dodatkowych inwestycji,
- Brak lub niewystarczające doświadczenie Beneficjentów w realizacji projektów UE (pośrednio wpływające przede wszystkim na przedłużającą się realizację, np. procesu wymiany dokumentów z IPZ),
- Brak umiejętności zarządzania ryzykiem,
- Niewystarczające zasoby kadrowe i kwalifikacje pracowników (w przypadku jednego projektu – dwumiesięczne opóźnienia na etapie rozliczania),
- Zmiany kadrowe pracowników zaangażowanych w projekt (po stronie Beneficjentów oraz instytucji wdrażających).

9.7.7.1.3 Rekomendacje

Tabela 28 Główne rekomendacje wynikające z badania:

Lp.	Rekomendacja	Adresat rekomendacji
1.	Opracowanie wzorów SIWZ dla beneficjentów.	Instytucje Zarządzające i Pośredniczące w programach UE
2.	Opracowanie na potrzeby Beneficjentów wskazówek dotyczących zapisów w SIWZ uwzględniających zróżnicowane kryteria oceny ofert. Zalecane jest opracowanie modelowych specyfikacji pod tym kątem.	Instytucje Zarządzające i Pośredniczące w programach UE
3.	Stosowanie Opisu przedmiotu zamówienia o odpowiednim stopniu szczegółowości w celu umożliwienia jednoznacznej wyceny oferty przez biura projektowe; Opracowanie katalogu propozycji zapisów w Opisach przedmiotu zamówienia.	Beneficjenci, Instytucje Zarządzające i Pośredniczące w programach UE
4.	Zapewnienie wysokiej jakości dokumentacji projektowej (dokładny i precyzyjny opis prac do wykonania przez projektanta określony w SIWZ do opracowania dokumentacji, uwzględnienie przez Beneficjentów czasu koniecznego na należyte przygotowanie prac projektowych zgodnie z zakresem i stopniem skomplikowania przygotowywanego projektu, zwiększenie zakresu prac Inżyniera kontraktu w kontekście wstępnej analizy dokumentacji przed ogłoszeniem przetargu na roboty).	Beneficjenci
5.	Stosowanie zróżnicowanych warunków udziału w postępowaniu i kryteriów oceny ofert (odpowiednie warunki udziału dla wykonawców (doświadczenie firmy oraz personelu, poświadczenie wiarygodności ekonomicznej, technicznej lub finansowej) oraz wyboru wykonawców, z uwzględnieniem takich kryteriów, jak cena, termin realizacji zamówienia, metodologia zarządzania kontraktem, wskaźnik trwałości projektu (gwarancja)).	Beneficjenci
6.	Zminimalizowanie ryzyka protestów na etapie przetargów (zadbanie o precyzyjne sformułowanie SIWZ, wzywanie do składania wyjaśnień przez wykonawców, których ofert noszą znamiona bycia ofertami o rażąco niskiej cenie lub czynu nieuczciwej konkurencji, powoływanie biegłego w procesie oceny wyjaśnień złożonych przez wykonawców, wykorzystanie możliwości ponownego wezwania wykonawcy do wyjaśnień (w oparciu o ekspertyzę sporządzoną przez biegłego), odpowiednie formułowanie wzorów umów z wykonawcą, zawierające surowe zapisy o ewentualnych karach dla wykonawcy z tytułu nienależytego/ nieterminowego wykonania zadania).	Beneficjenci
7.	Zastrzeganie w umowach z wykonawcami konieczności wprowadzenia osoby o nie mniejszych kompetencjach niż osoba zastępowana, w przypadku, kiedy dana osoba rezygnuje ze stanowiska.	Beneficjenci
8.	Zwiększenie zakresu działania i odpowiedzialności Inżyniera Kontraktu (udział w pracach komisji przetargowej na wyłonienie wykonawcy robót, weryfikacja dokumentacji projektowej, odpowiedni sposób formułowania warunków umowy na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu, włączenie Inżyniera Kontraktu w proces przygotowania dokumentów sprawozdawczych i wniosków o płatność).	Beneficjenci
9.	Wzajemna współpraca podmiotów w zakresie wspólnego uzgadniania zaplanowanych zadań inwestycyjnych (np. w celu uniknięcia przeprowadzenia remontu nawierzchni jezdni, po którym prowadzone byłyby prace związane np. z gospodarką wodno-ściekową).	Beneficjenci
10.	Opracowanie planów ochrony sieci Natura 2000 na obszarach potencjalnych konfliktów z infrastrukturą drogową (należy wskazać te obszary Natura 2000, dla których stworzone powinny zostać plany ochrony w pierwszej kolejności, a więc np. te obszary przez które mają przebiegać strategiczne inwestycje liniowe wskazane w POIiŚ).	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Lp.	Rekomendacja	Adresat rekomendacji
11.	Stworzenie punktu kontaktowego dla beneficjentów, w którym eksperci udzielaliby fachowej pomocy, a także wspierali w interpretacji zapisów Dyrektyw oraz Wytycznych (Beneficjenci planujący realizację inwestycji transportowych dofinansowanych z funduszy UE mają poważne problemy w odnalezieniu się w niepewnej sytuacji prawnej związanej ze zmianami regulacji w zakresie planowania inwestycji i procedur oddziaływania na środowisko).	Instytucja Zarządzająca priorytetami transportowymi POIiŚ / Ministerstwo Środowiska

9.7.7.1.4 Uwagi Beneficjentów do systemu zarządzania i wdrażania SPOT oraz usprawnienia wprowadzone przez Instytucję Zarządzającą

Tabela 29 Uwagi Beneficjentów do systemu zarządzania i wdrażania SPOT oraz usprawnienia wprowadzone przez Instytucję Zarządzającą

Zarządzanie i wdrażanie SPOT – elementy nisko oceniane przez Beneficjentów	Działania podjęte przez Instytucję Zarządzającą usprawniające zarządzanie i wdrażanie projektów SPOT
• Podręcznik procedur wdrażania i kontroli projektów – proces akceptacji tzw. „książek procedur" przez IPZ ciągnął się w skrajnych przypadkach aż do zakończenia projektu, blokując możliwość ubiegania się przez Beneficjenta o refundację, • Skomplikowany system sprawozdawczości i rozliczania projektów (zbyt duża liczba załączników, obowiązek bardzo szczegółowego opisywania faktur, obowiązek załączania kompletu załączników do kolejnych wersji wniosku o płatność, rozliczanie wielomilionowych kontraktów, faktur, szczegółowych pozycji kosztorysowych z dokładnością do 1 grosza),	• Zrezygnowano z obowiązku sporządzania przez Beneficjenta podręczników procedur wewnętrznych oraz przekazywania ich do zatwierdzenia Instytucji Pośredniczącej, • Zrezygnowano z obowiązku przeprowadzania corocznego audytu Projektu, • Sprawozdania okresowe przekazywane będą co pół roku, nie zaś jak do tej pory co kwartał, • Sprawozdania okresowe i roczne połączone zostały w jeden wzór,
• Ograniczenia w częstotliwości składania wniosków o płatność (raz na kwartał, a nie w zależności od potrzeb),	• Usprawniono procedury weryfikacji wniosków Beneficjenta o płatność, • Zrezygnowano z ograniczeń w częstotliwości składania wniosków o płatność,
• Wskaźniki rezultatu i oddziaływania – często niemierzalne i nieadekwatne do charakteru inwestycji,	• Zrezygnowano z obowiązku określania wskaźników oddziaływania,
• Konieczność podpisywania aneksów do umów o dofinansowanie w nieuzasadnionych przypadkach (drobne niezgodności wynikające z zaokrąglania kwot, przesunięcia w wydatkach pomiędzy kategoriami)	• Uproszczono procedurę wprowadzania zmian do Projektu oraz do załączników do umowy, nie w każdym przypadku wymagana jest forma aneksu do umowy, • Zmniejszono liczbę załączników do umowy o dofinansowanie,
• Częste zmiany we wzorach dokumentów i w generatorze wniosków.	

9.7.7.2. Analiza zamówień publicznych w projektach SPOT

W ramach 130 przeanalizowanych projektów, zrealizowanych w ramach SPOT, udzielono 1387 zamówień, z których znaczna część podlegała ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych. Dokonując ich analizy widoczne stają się tendencje.

Tabela 30. Tryby i wartość postępowań.

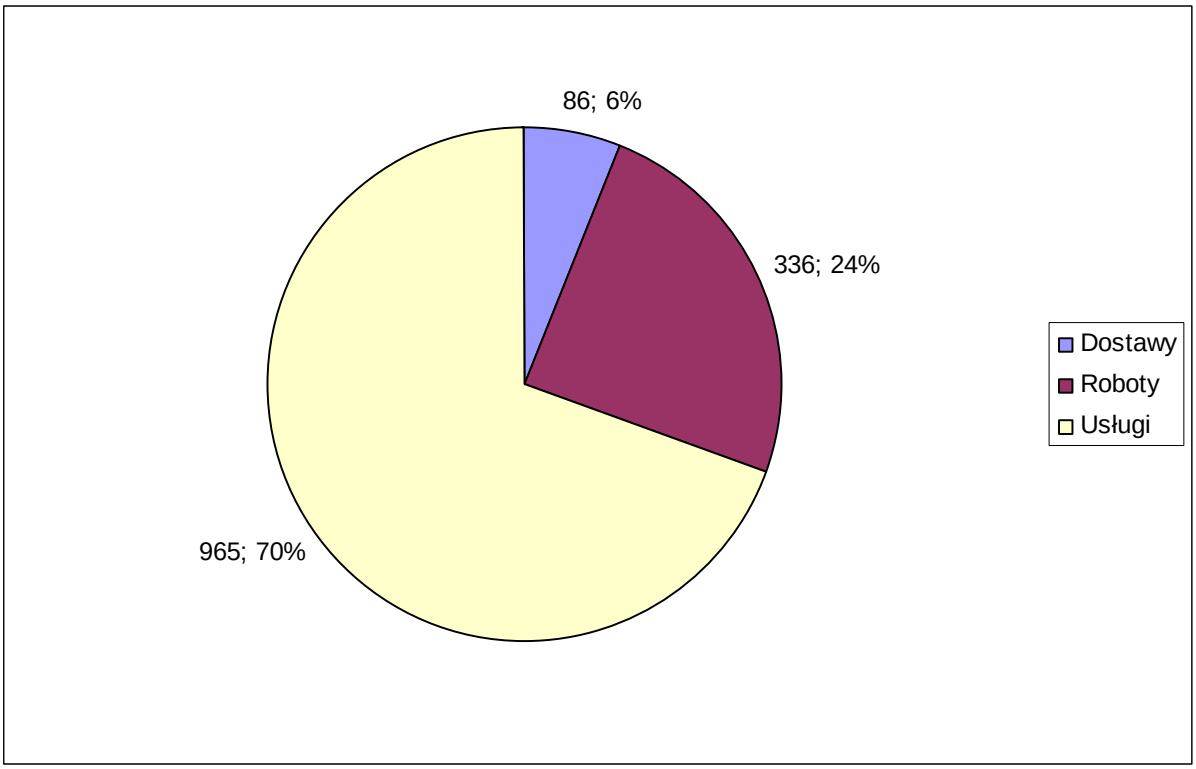
TRYB UDZIELENIA ZAMÓWIENIA	LICZBA POSTĘPOWAŃ	ŁĄCZNA WARTOŚĆ POSTĘPOWAŃ (W PLN)	Średnia wartość postępowania (w PLN)
tryb pozaustawowy	767	75 178 152,00	9 8015,84
przetarg nieograniczony	336	6 448 677 779,59	19 192 493,391
zamówienie z wolnej ręki	251	205 764 333,83	819 778,22
zapytanie o cenę	13	944 849,86	72 680,76
przetarg ograniczony	11	542 363 952,98	49 305 813,91
negocjacje bez ogłoszenia	8	260 870 085,68	32 608 760,71
negocjacje z ogłoszeniem	1	22 999 190,70	22 999 190,70
ŁĄCZNIE	1387	7 556 798 345,05	5 448 304,50

Największą ilość - 336 zamówień (24% ogólnej liczby), zrealizowano w ramach przetargów nieograniczonych, w ten sposób zainwestowano środki w kwocie 6 448,68 mln zł. Znacznie mniejszą wartość miały zamówienia z wolnej ręki, łącznie 205 764 333,83 mln złotych, w liczbie 251 udzielonych zamówień (18% postępowań). Te dwa tryby były najczęściej wybierane przez beneficjentów, przetarg ograniczony wybrano jedynie w 11 przypadkach, zapytanie o cenę w 13, natomiast negocjacje z ogłoszeniem i bez ogłoszenia stosowano odpowiednio jeden i osiem razy. Ponad połowa - 55% zamówień, nie podlegała ustawie PZP, wartość takich umów była jednak stosunkowo niewielka i wyniosła 75,62 mln zł. Stanowi to około 1% wartości postępowań.

Najwyższa średnia wartość 1 postępowania wystąpiła w przypadku przetargu ograniczonych, tj. ponad 49 mln zł. Następnie negocjacje bez ogłoszenia 32,61 mln zł oraz negocjacje z ogłoszeniem blisko 30 mln zł. Średnia wartość przetargu nieograniczonego nieznacznie przekroczyła 19 mln zł. Najniższa wartość postępowań, co było wynikiem zakresu postępowaniu wystąpiła w przypadku trybu pozaustawowego i wyniosła niecałe 10 tys. zł

W ramach udzielonych zamówień największe kwoty wydatkowano, co wynika z charakteru programu, na roboty. W sumie 6 424,70 mln zł. Ilościowo stanowiły on jednak tylko 24% zamówień. Znacznie większa część - aż 70% puli, to usługi. Fakt ten wynika z potrzeby posiadania min. licznych ekspertyz, projektów, opracowań, analiz czy opinii. Wydano na nie w sumie 376,89 mln zł.

Wykres 14 Podział zamówień na roboty, dostawy i usługi.



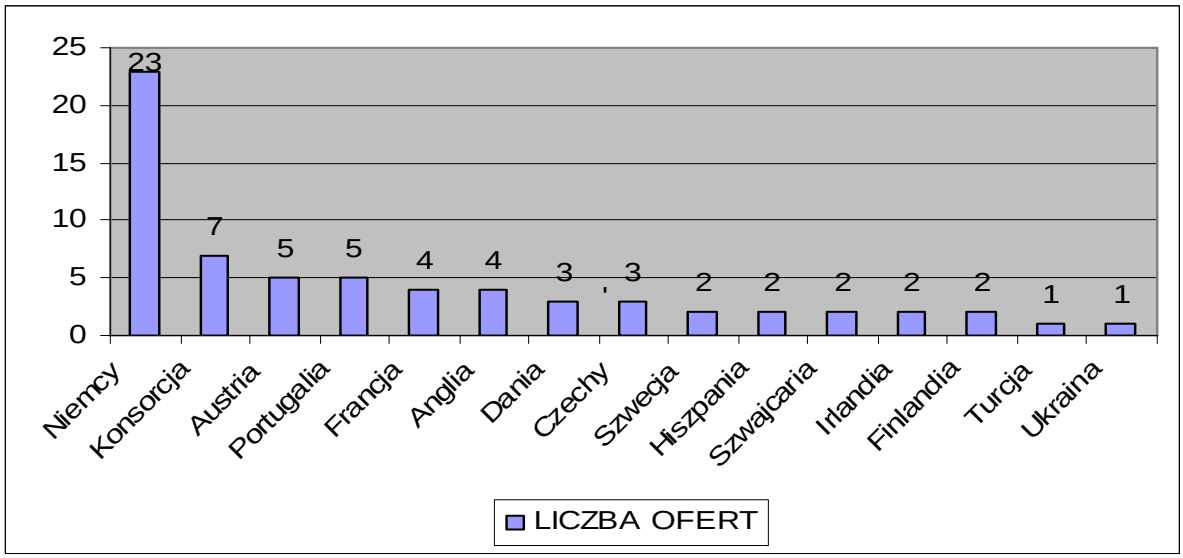
Zaledwie 6% zamówień to dostawy. Ich łączny koszt wyniósł 755,21 mln zł. W ramach tej grupy, środki były wydatkowane min. na zakup nowego taboru kolejowego, sprzętu komputerowego, biurowego czy oprogramowania. Wydatki na zakup taboru stanowią prawie połowę rozpatrywanej kwoty.

Tabela 31. Podział trybów w ramach rodzajów zamówień.

Rodzaj zamówienia	Liczba zamówień	Wartość zamówień (w PLN)	Tryb	Ilość
Dostawy	86	755 207 598,16	tryb pozaustawowy	19
			przetarg nieograniczony	56
			zamówienie z wolnej ręki	2
			zapytanie o cenę	6
			przetarg ograniczony	1
			negocjacje bez ogłoszenia	2
			negocjacje z ogłoszeniem	0
Roboty	336	6 424 696 976,00	tryb pozaustawowy	53
			przetarg nieograniczony	152
			zamówienie z wolnej ręki	117
			zapytanie o cenę	1
			przetarg ograniczony	9
			negocjacje bez ogłoszenia	3
			negocjacje z ogłoszeniem	1
Usługi	965	376 893 770,09	tryb pozaustawowy	695
			przetarg nieograniczony	128
			zamówienie z wolnej ręki	132
			zapytanie o cenę	6
			przetarg ograniczony	1
			negocjacje bez ogłoszenia	3
			negocjacje z ogłoszeniem	0

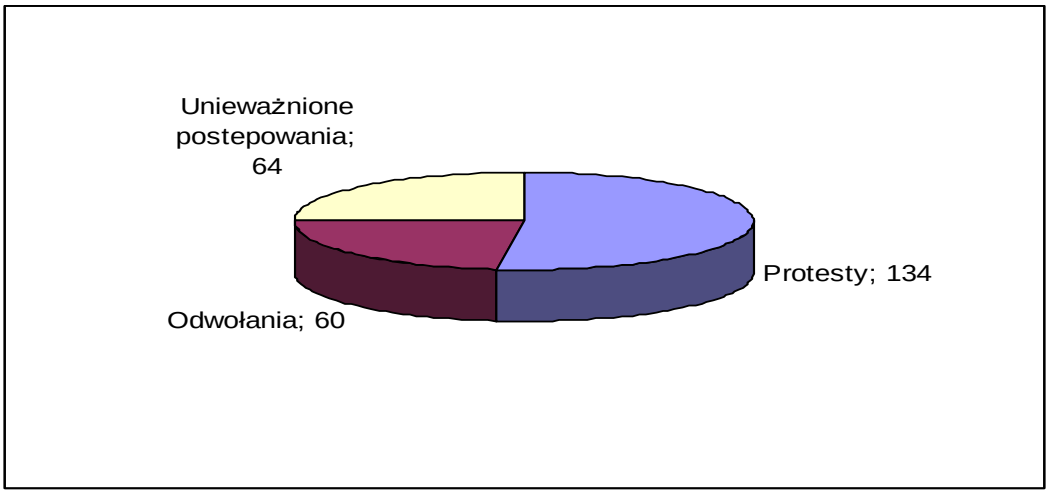
Rozpatrując kwestie trybu na tle rodzaju zamówienia widoczne staje się, że w przypadku dostaw i robót dominuje tryb przetargu nieograniczonego, podczas gdy przy usługach, ze względu na ich pomocniczy charakter i niskie koszty – wybierany był tryb pozaustawowy. W tym ostatnim przypadku często stosowano przetarg nieograniczony i zamówienie z wolnej reki. Negocjacje (zarówno bez, jak i z ogłoszeniem), przetarg ograniczony i zapytanie o cenę występowały, przy wszystkich rodzajach zamówień, w granicach błędu statystycznego.

Wykres 15 Oferty firm zagranicznych.



Udział firm zagranicznych w procesie udzielania zamówień ocenić trzeba jako niewielki. Na 1121 ofert tylko w ramach 66 zostały złożone oferty przez zagranicznych przedsiębiorców. Największa liczba, 23 oferty pochodziły od firm niemieckich, 7 od konsorcjów firm zagranicznych oraz po 5 z Austrii, Portugalii i Francji. Na tak niewielką aktywność tych podmiotów wpływ mogły mieć skomplikowane polskie regulacje, relatywnie niewielka wartość zamówień (w porównaniu np. z rynkiem niemieckim), a także dopiero początkowy okres wprowadzania unijnych swobód przepływu osób, usług i kapitału, zwłaszcza w latach 2004 – 2006.

Wykres 16 Protesty, odwołania, unieważnione postępowania.



Liczba protestów i odwołań jakie pojawiły się podczas udzielania zamówień nie jest duża, dotyczyły one głównie zamówień o większej wartości. W sumie w 134 przypadkach zgłoszono protesty a w 60 odwołanie. W 76 przypadkach postępowanie takie zostało unieważnione.

Podobne wnioski w kontekście udziału firm zagranicznych w ramach udzielanych zamówień publicznych w projektach z dofinansowaniem UE wykazało badanie ewaluacyjne zlecone przez Krajową Jednostkę Oceny w MRR pt. „Ocena korzyści uzyskiwanych przez Państwa UE-15 w wyniku realizacji polityki spójności w Polsce".

Raport prezentuje wyniki kompleksowego badania, *przeprowadzonego przez Instytut Badań Strukturalnych dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, poświęconego korzyściom, jakie osiągają kraje UE-15 wskutek realizacji polityki spójności UE w Polsce. Analizą objęte zostały zarówno korzyści osiągane bezpośrednio przez firmy z tych krajów z tytułu uczestnictwa w realizacji polityki spójności, jak i całych ich gospodarek – w badaniu zastosowano bowiem zarówno podejście mikro-, jak i makroekonomiczne do analizowanego zagadnienia. Należy przy tym podkreślić, że badanie*

nie obejmowało całkowitego wpływu akcesji Polski do UE, który z pewnością jest znacznie większy, a jedynie wyizolowany efekt realizacji polityki spójności.

Korzyści osiągane przez kraje UE-15 zostały podzielone na bezpośrednie i pośrednie. Przez pierwsze z nich należy rozumieć sytuację, w której firma z kraju UE-15 jest wykonawcą realizowanego w Polsce projektu współfinansowanego przez fundusze unijne. W takiej sytuacji, kontrybucje państw UE-15 na rzecz funduszy wracają do państw-płatników w formie zapłaty za dostarczone Polsce towary i usługi. Zgodnie z zawartymi w badaniu szacunkami, dzieje się tak z 5 proc. wydatkowanych w Polsce środków. Bezpośrednia korzyść, jaką w latach 2000-08 odniosły z tego tytułu kraje UE-15, zamyka się więc w kwocie 4,6 mld złotych (1,18 mld euro), w cenach stałych z 2008 r.

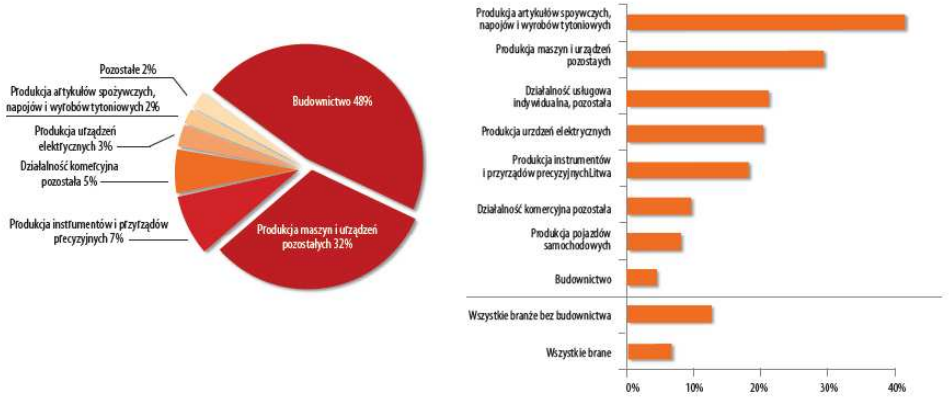
Wielokrotnie większe są jednak korzyści pośrednie, wynikające ze zwiększonego – dzięki realizacji polityki spójności UE – popytowi Polski na dobra i usługi importowane. Import ten jest trojakiego rodzaju: produkcyjny (tj. import dóbr i usług wykorzystywanych w procesach produkcyjnych w Polsce), konsumpcyjny oraz inwestycyjny. Jego występowanie związane jest zarówno z faktem, że realizacja projektów współfinansowanych z funduszy unijnych generuje zapotrzebowanie na podwykonawstwo oraz dostarczanie dóbr i usług na potrzeby projektu, jak i z bardziej długofalowymi efektami modernizacji gospodarki Polski i zwiększenia jej potencjału produkcyjnego, skutkującego wzrostem popytu na różnego rodzaju dobra i usługi. Wedle zamieszczonych w niniejszym opracowaniu szacunków, całkowite (tj. bezpośrednie i pośrednie) korzyści uzyskane w latach 2004-08 przez kraje UE-15 dzięki realizacji polityki spójności UE w Polsce stanowią kwotę 11,81 mld złotych (3,2 mld euro) w cenach z 2008r., czyli 18,5 proc. łącznej wartości środków przepływających do Polski w ramach tej polityki.

Zdaniem autorów badania należy jednak pamiętać, że *omawiane korzyści są nierównomiernie rozłożone w czasie. Dzieje się tak ze względu na to, że kwoty finansowania przysługujące Polsce w okresie programowania 2004-06 (wydatkowane do 2008 r.) były znacznie niższe niż kwoty przypadające na lata 2007-13. Istotnym czynnikiem jest też występowanie opóźnień, z jakimi pojawiają się efekty pośrednie, zwłaszcza te wynikające ze wzrostu potencjału nabywczego Polski. Dlatego też, według zawartych w raporcie prognoz, należy się spodziewać, że w latach 2004-15, korzyści krajów UE-15 wyniosą w sumie aż 87,63 mld zł (24,9 mld euro), w cenach stałych z 2008 r. Dotychczas zaobserwowany efekt stanowiłby więc zaledwie 13 proc. wartości spodziewanej za cały okres 2004-15. W miarę upływu czasu, wzrastać będzie też rola efektów pośrednich: według prognoz, do roku 2015 stanowić one będą łącznie aż 86,5 proc. wszystkich obserwowanych efektów.*

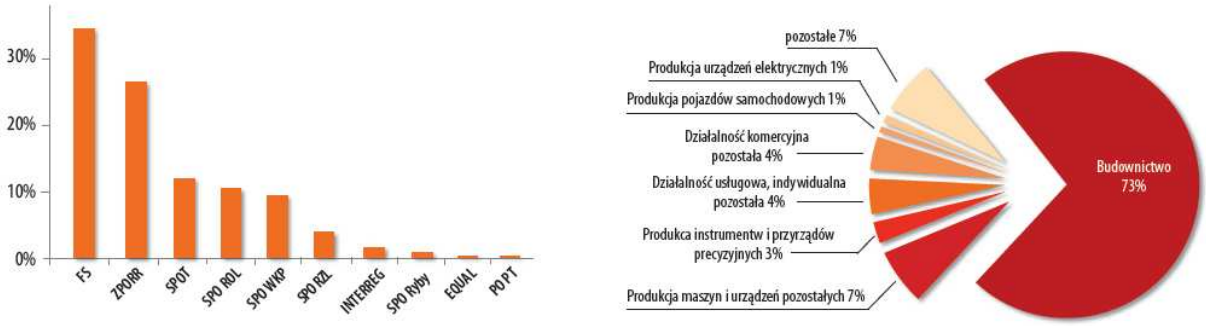
Jednocześnie, *wpływ indukowanego eksportu na agregaty makroekonomiczne w krajach UE-15 jest niewielki, co wynika przede wszystkim z małej skali prowadzenia polityki spójności w Polsce w porównaniu do wielkości gospodarek tych krajów. Dodatkowy import Polski znacznie obniża jednak realny koszt finansowania interwencji przez badane kraje. W szczególności, z każdego euro wydanego na realizację polityki spójności w Polsce, kraje UE- 15 otrzymują w postaci dodatkowego eksportu dóbr i usług z powrotem 25 centów, a jeżeli odliczymy od kosztu ich własne wypłaty w ramach polityki spójności, to jest to 32 centy.*

Podkreślenia wymaga jeszcze fakt, że *oszacowane w niniejszym badaniu korzyści krajów UE-15, uzyskane dzięki realizacji polityki spójności UE w Polsce, stanowią efekt dodatkowy, występujący równolegle z wielokrotnie większymi korzyściami osiąganymi w tym samym czasie przez Polskę. Zdecydowanie największe korzyści z realizacji współfinansowanych projektów osiągają oczywiście polskie firmy oraz polscy obywatele.*

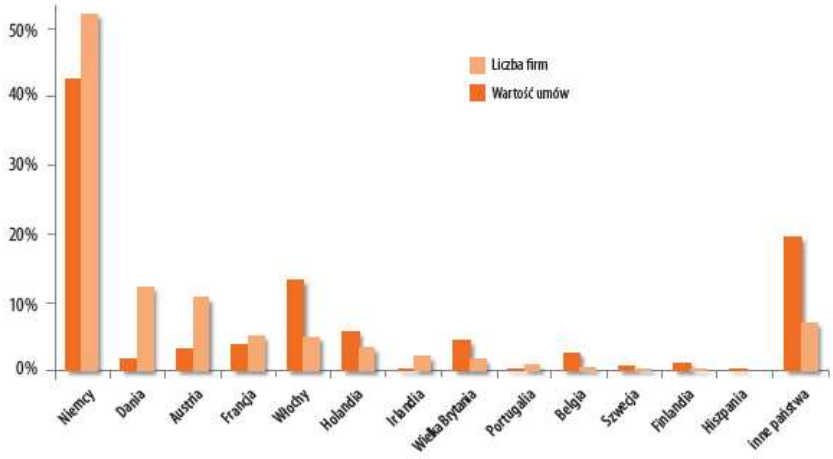
Wykres 17 Struktura wartości zleceń finansowanych z funduszy wspólnotowych według branż wykonawców z krajów UE-15 (lewy wykres) oraz udział wykonawców z UE-15 w poszczególnych branżach (prawy wykres).



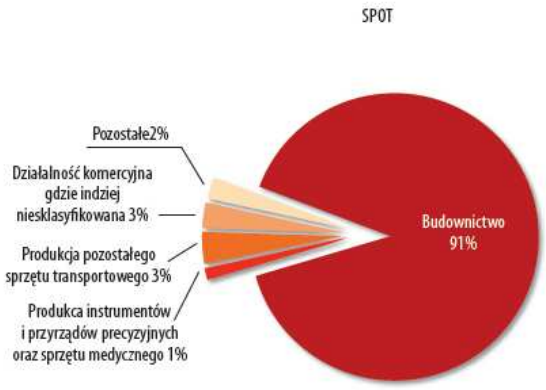
Wykres 18 Struktura wartości umów według programów/inicjatyw wspólnotowych (lewy wykres) i sektorów wykonawców (prawy wykres)



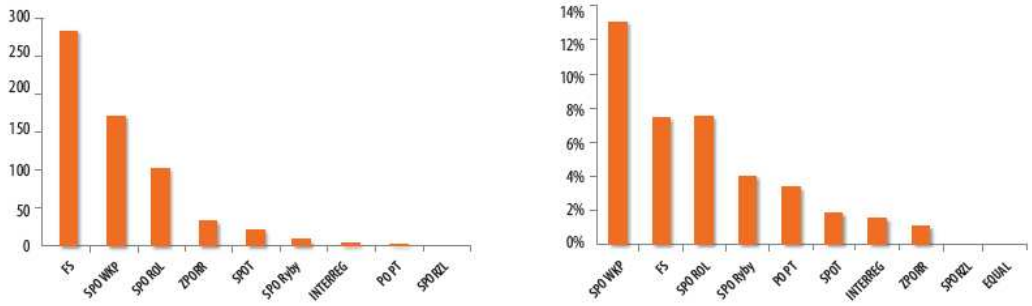
Wykres 19 Struktura wartości i liczby umów według krajów pochodzenia wykonawców zagranicznych



Wykres 20 Rozdysponowanie środków w ramach SPOT według struktury branżowej wykonawców.



Wykres 21 Wartość środków wspólnotowych które trafiły do wykonawców z UE-15 w mln euro z 2008 r. (lewy wykres) oraz udział umów z wykonawcami z UE-15 w wartości środków wspólnotowych w danym programie/inicjatywie wspólnotowej (prawy wykres).

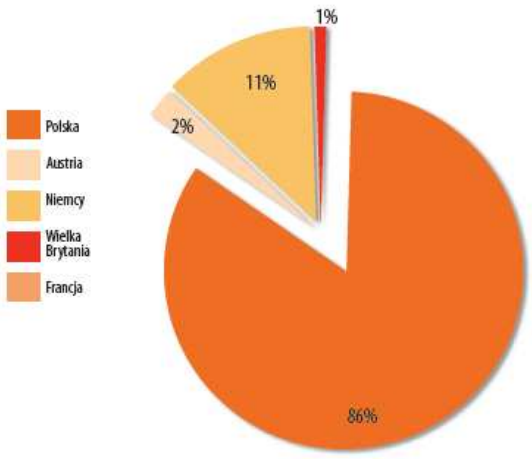


Poniżej prezentujemy najważniejsze wnioski z badania dotyczące projektów SPOT.

W ramach SPOT wspierane były projekty infrastrukturalne, takie jak budowa lub modernizacja dróg, linii kolejowych, mostów czy portów, jak również zakup pojazdów transportu publicznego. Wylosowane projekty charakteryzowały się mniejszą liczbą podwykonawców niż projekty z Funduszu Spójności, rzadziej były też realizowane przez konsorcja firm. W 10 wylosowanych projektach łączna wartość umów podpisanych z wykonawcami równa była 995 mln złotych. Wykonawcy pochodzili z 6 państw. Zaprezentowane poniżej tabela i wykres charakteryzują pochodzenie wykonawców realizujących projekty w ramach SPOT i wielkość kontraktów z nimi podpisanych.

Wykres 22 Udział wykonawców z 6 państw w wartości wszystkich kontraktów w ramach wylosowanych projektów SPOT

Wykres 23 Całkowita wartość umów podpisanych w ramach projektów (w zł)



Kraj Pochodzenia	Wartość Kontraktów (mln zł)
Polska	850,6
Niemcy	109,7
Austria	19,1
Wielka Brytania	14.3
Francja	1.6
Włochy	0.07
Suma	995

W przeciwieństwie do grupy projektów wylosowanych z puli Funduszu Spójności, w projektach SPOT uczestniczyło relatywnie mniej wykonawców z krajów Unii Europejskiej. Z ogólnej sumy 995 milionów złotych, na firmy niemieckie, austriackie, brytyjskie, francuskie i włoskie przypadło jedynie 145 milionów, co stanowi 15%. Ponownie największymi wykonawcami były firma niemiecka (11% i ponad 100 mln zł) i austriacka (2% i 19 mln zł). Firmy niemiecka, austriacka i brytyjska realizowały projekty budowy dróg, natomiast firma francuska i włoska zajmowały się administracją.

9.8. Współpraca z Krajową Jednostką Oceny w zakresie realizacji badań horyzontalnych

Przedstawiciele Instytucji Zarządzającej SPOT byli zaangażowani w prace nad badaniami zlecanymi przez Krajową Jednostką Oceny (KJO) w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, która koordynuje proces ewaluacji wdrażania funduszy europejskich w Polsce.

Najważniejszą ewaluacją zleconą przez KJO w obszarze transportu, która dotyczyło m.in. projektów SPOT było badanie pn. *Ocena procesu zarządzania projektami infrastruktury transportowej w kontekście realizacji NPR 2004-2006.* Badanie obejmowało swoim zakresem projekty GDDKiA oraz PKP PLK, które były finansowane ze środków SPOT oraz Funduszu Spójności na lata 2000-2006 (w tym projekty ISPA). Łącznie było to 10 inwestycji kolejowych (8 FS, 2 SPOT) oraz 26 drogowych (16 FS, 10 SPOT). Dodatkowo w celach porównawczych badanie objęło analogiczną grupę projektów o podobnym charakterze, które zostały sfinansowane ze środków krajowych (9 inwestycji kolejowych i 35 drogowych). Celami badania była:

1. ocenę spójności strategii krajowych w obszarze transportu z celami strategicznymi NPR na lata 2004-2006, w tym ocenę zgodności strategii z dokumentami operacyjnymi;
2. ocenę zgodności przyjętych do realizacji (i już zrealizowanych) projektów infrastruktury drogowej i kolejowej z założonymi celami strategicznymi na lata 2004-2006;
3. ocenę sprawności i efektywności struktur administracyjnych zajmujących się wdrażaniem projektów infrastruktury transportowej finansowanych z funduszy unijnych i krajowych.

Zespół badawczy wskazał na niską jakość dokumentów strategicznych i programowych w sektorze transportu. Ponadto brakuje precyzyjnie określonych i mierzalnych celów oraz wyodrębnienia projektów o charakterze priorytetowym. Co prawda większość realizowanych projektów jest zgodna z założeniami strategicznymi, jednak po części jest to rezultat ogólnikowego formułowania tych założeń.

W badaniu zidentyfikowano również szereg zagrożeń dla trwałości projektów (np. brak odpowiedniego taboru pozwalającego na pełne wykorzystanie parametrów zmodernizowanej linii).

Zespół badawczy rekomendował podjęcie działań zwiększających potencjał kluczowych instytucji wdrażających projekty transportowe. Zasugerowano usprawnienie mechanizmów „uczenia się na błędach", a także wzmocnienie mechanizmów kontroli wewnętrznej przy równoczesnym ograniczeniu liczby kontroli zewnętrznych,

Dodatkowo zespół badawczy przygotował opracowanie pt. *Cykl życia inwestycyjnego projektu transportowego*. Oparto je na wnioskach z analizy badanych projektów, aktualnych przepisach prawa oraz doświadczeniach i rozwiązaniach zagranicznych. Zawarto w nim:

- standardowy cykl przebiegu procesu inwestycyjnego, który trwa 92 miesiące (w wersji „rozsądnie" optymistycznej) może być pomocniczym narzędziem przy przygotowaniu lub weryfikacji harmonogramów,
- opis „dobrych" i „złych praktyk" oraz najpoważniejszych problemów dotyczących prowadzenia inwestycji,
- prezentację możliwych modyfikacji cyklu inwestycyjnego z odwołaniem się do rozwiązań zagranicznych – punkt wyjścia dla doskonalenia procesów inwestycyjnych i poszukiwania efektywniejszych rozwiązań organizacyjno-prawnych.

Raport z powyższego badania został upubliczniony na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: **http://www.ewaluacja.gov.pl/Wyniki/Strony/Infrastruktura.aspx.**

Przedstawiciele Instytucji Zarządzającej SPOT brali również aktywny udział w pracach nad opracowaniami o charakterze metodologicznym, które posłużyć mogą sprawnej ewaluacji ex-post funduszy strukturalnych na lata 2004-2006:

- Podręcznik ewaluacji efektów projektów infrastrukturalnych - jest to praktyczny poradnik ewaluacji zarówno dla pracowników instytucji zlecających badania ewaluacyjne projektów infrastrukturalnych, jak i podmiotów wykonujących tego typu badania. Oprócz części ogólnej zawierającej opis metod i narzędzi badawczych, podręcznik zawiera również dziesięć studiów przypadków dotyczących ewaluacji różnych typów projektów infrastrukturalnych

Podręcznik został upubliczniony na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: **http://www.ewaluacja.gov.pl/ewaluacja_wstep/Documents/Podrcznikewaluacji20090327red.pdf**

- Nowoczesne metody pomiaru oddziaływania inwestycji infrastrukturalnych oraz taborowych w transporcie - celem opracowania jest dokonanie przeglądu nowoczesnych metod oceny oddziaływania inwestycji infrastrukturalnych oraz taborowych w transporcie, a także praktyczny pilotaż metod stosowanych stosunkowo rzadko, ale mogących istotnie usprawnić proces pomiaru efektów projektów transportowych, finansowanych z funduszy unijnych.

10. INFORMACJA O PRZEPROWADZONYCH KONTROLACH I NAPOTKANYCH PROBLEMACH ORAZ STWIERDZONYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCIACH W TRAKCIE REALIZACJI PROGRAMU

10.1. Ramy Prawne

Polska, jako Państwo Członkowskie, jest odpowiedzialna za finansową kontrolę pomocy przyznanej w ramach funduszy strukturalnych, o czym stanowi art. 38 Rozporządzenie Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r.. W tym celu, podejmuje działania służące zapewnieniu, że pomoc ta jest zarządzana zgodnie z przepisami wspólnotowymi, krajowymi oraz obowiązującymi procedurami.

Działania finansowane z funduszy strukturalnych, zgodnie z art. 12 ww. Rozporządzenia Rady muszą być zgodne z postanowieniami Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, instrumentami przyjętymi w ramach Traktatu oraz politykami i działaniami Wspólnoty, w tym w szczególności dotyczącymi udzielania zamówień publicznych.

Systemy zarządzania i kontroli muszą zawierać procedury umożliwiające sprawdzenie dostarczania współfinansowanych towarów i usług oraz prawdziwość wnioskowanych wydatków, a także zapewniać zgodność z warunkami ustanowionymi we właściwej decyzji Komisji zgodnej z art. 28 Rozporządzenia (WE) nr 1260/1999 oraz z odpowiednimi zasadami krajowymi i wspólnotowymi dotyczącymi w szczególności kwalifikowania wydatków do wsparcia z funduszy strukturalnych w ramach rozpatrywanej pomocy, zamówień publicznych, pomocy państwa (włącznie z zasadami dotyczącymi łączenia pomocy), ochrony środowiska i równości szans, co wynika z art.4 rozporządzenia Komisji (WE) nr 438/2001 z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999

Na poziomie krajowym zadania związane z kontrolą realizacji projektów współfinansowanych z funduszy strukturalnych zostały zawarte w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie

Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206, z późn. zm.). Zgodnie z art. 51 tejże ustawy kontrola projektów współfinansowanych ze wspólnotowych środków publicznych obejmuje sprawdzenie dostarczenia współfinansowanych towarów i usług, prawdziwości i kwalifikowalności poniesionych wydatków w projektach oraz ich zgodności z prawem i politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej.

W związku z § 2 rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 27 kwietnia 2007 r. w sprawie trybu kontroli realizacji projektów i programów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności (Dz. U. Nr 90, poz. 602), wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w art. 56 ustawy o Narodowym Planie Rozwoju, kontrola przeprowadzana jest w trakcie realizacji projektu, na zakończenie realizacji projektu lub w terminie wynikającym z umowy o dofinansowanie projektu. Kontrola na zakończenie realizacji projektu przeprowadzana jest po przedstawieniu przez beneficjenta wniosku o płatność końcową.

Stosownie do ww. aktów prawnych oraz Porozumienia w sprawie zarządzania Sektorowym Programem Operacyjnym Transport na lata 2004-2006 z dnia 13 listopada 2007 r., zawartego pomiędzy Ministrem Rozwoju Regionalnego, Ministrem Finansów i Ministrem Transportu, Instytucja Pośrednicząca SPOT była odpowiedzialna za bieżącą kontrolę projektów na podstawie otrzymanych sprawozdań okresowych, rocznych i końcowych oraz za prowadzenie kontroli na miejscu realizacji projektów zgodnie z postanowieniami art. 4 rozporządzenia Komisji (WE) nr 438/2001. Instytucja Zarządzająca była natomiast odpowiedzialna za przeprowadzenie kontroli własnych projektów.

Na podstawie ww. aktów prawnych opracowano Metodologię przeprowadzenia kontroli realizacji projektu SPOT w trakcie lub na zakończenie realizacji projektu (u beneficjenta pomocy i w miejscu realizacji projektu).

Dokument ten, obejmujący m.in. planowanie kontroli, analizę ryzyka, przygotowanie do kontroli, prowadzenie działań kontrolnych, sporządzenie dokumentacji z kontroli, działania pokontrolne i monitorowanie, został ujęty w procedurach SPOT począwszy od Podręcznika Procedur IPZ SPOT zatwierdzonego 30.10.2007 r.

W związku z tym, że istotą prowadzenia kontroli projektów na miejscu była weryfikacja prawidłowości realizacji projektu, w tym również potwierdzenie postępu w realizacji projektu oraz poniesionych wydatków przedstawionych przez Beneficjenta we wnioskach o płatność ze stanem faktycznym oraz spełnienie kryteriów określonych w art. 4 rozporządzenia 438 Komisji Europejskiej z dnia 2 marca 2001, w metodologii zapisano, że zakres kontroli na miejscu powinien obejmować co najmniej:

- sprawdzenie faktyczności poniesionych wydatków,
- ustalenie rzeczowego i finansowego stanu zaawansowania projektu oraz porównanie ustaleń z danymi przedstawianymi przez Beneficjenta we wnioskach o płatność (bądź innych dokumentach),
- ustalenie, czy projekt był realizowany zgodnie z przyjętym harmonogramem,
- określenie realnych możliwości zakończenia realizacji projektu w wymaganym terminie,
- ustalenie czy wydatki zostały poniesione na podstawie umów zawartych zgodnie z zasadami udzielania zamówień publicznych lub na podstawie innych dokumentów wydanych zgodnie z prawem,
- kontrolę wybranych dokumentów finansowych obejmującą m.in. prawidłowość wystawiania dokumentów finansowych (np. faktur, przejściowych świadectw płatności, przelewów), a także prawidłowość zaliczenia poniesionych wydatków do wydatków kwalifikowanych zgodnie z zasadami kwalifikowalności na podstawie Rozporządzenia Komisji (WE) nr 448/2004 z 10 marca 2004r. zmieniającego Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1685/2000 w sprawie kwalifikowania wydatków związanych z projektami współfinansowanymi z Funduszy Strukturalnych,
- kontrolę ewidencji księgowej poniesionych wydatków związanych z realizacją projektu,
- ocenę podstawowych dokumentów związanych z projektem i kontraktami (tj. m.in. dokumentacji technicznej, pozwoleń administracyjnych, podpisanych kontraktów, protokołów konieczności, protokołów negocjacji, poleceń wprowadzenia zmian, zgłoszenia do odbioru, protokołu odbioru końcowego),

- weryfikację ewentualnych prac dodatkowych pod kątem zgodności z zakresem projektu określonym w umowie o dofinansowanie, zasadami dotyczącymi kwalifikowania wydatków oraz, czy zostały zlecone zgodnie z prawem i warunkami umowy podstawowej,
- prowadzenie przez Beneficjenta działań informacyjnych i promocyjnych,
- zapewnienia przez Beneficjenta odpowiednich warunków przechowywania dokumentów przez wyznaczony okres czasu,
- zapewnienie przez Beneficjenta odpowiedniego nadzoru nad prowadzonymi pracami,
- przestrzeganie prawa krajowego i wspólnotowego,
- przestrzeganie regulacji z zakresu ochrony środowiska,
- przestrzeganie zasad równości szans i pomocy publicznej.

10.2. Informacje wstępne

Kontrola realizacji projektów współfinansowanych z SPOT była przeprowadzana zarówno przez instytucje krajowe jak i przez przedstawicieli Wspólnoty Europejskiej.

Kontrole realizacji projektów mogły być przeprowadzane przez następujące instytucje:

- Instytucję Zarządzającą SPOT,
- Instytucję Pośredniczącą w Zarządzaniu SPOT,
- Najwyższą Izbę Kontroli,
- Urzędy Kontroli Skarbowej,
- Generalnego Inspektora Kontroli Skarbowej,
- Urząd Zamówień Publicznych,
- Komisję Europejską,
- Europejski Trybunał Obrachunkowy,
- Europejskie Biuro ds. Zwalczania Oszustw,
- Regionalną Izbę Obrachunkową.

10.3. Informacja o działaniach podjętych przez Instytucję Zarządzającą lub upoważnioną przez nią jednostkę w ramach kontroli projektów

Zgodnie z § 21 Porozumienia w sprawie zarządzania Sektorowym Programem Operacyjnym Transport w latach 2004-2006 zawartym pomiędzy Ministerstwem Rozwoju Regionalnego a Ministerstwem Finansów a Ministerstwem Transportu IPZ jest odpowiedzialna za bieżącą kontrolę projektów na podstawie otrzymanych sprawozdań okresowych, rocznych i końcowych oraz za prowadzenie kontroli na miejscu realizacji projektów zgodnie z postanowieniami art. 4 rozporządzenia Komisji, o którym owa w pkt. 3 Preambuły nr 438/2001 oraz zgodnie z planem kontroli IPZ o którym mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 5.

Stosownie do Metodologii kontroli, IPZ SPOT przeprowadzała kontrole planowe i doraźne projektów:

- **kontrole planowe** - prowadzone były na podstawie rocznych planów kontroli, w trakcie realizacji projektu lub na zakończenie projektu, w związku ze złożeniem przez beneficjenta wniosku o płatność końcową, wraz ze sprawozdaniem końcowym.

Instytucja Pośrednicząca SPOT, stosownie do § 5.2 rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 27 kwietnia 2007 r. w sprawie trybu kontroli realizacji projektów i programów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności (Dz. U. Nr 90 poz. 602) oraz w oparciu o § 21 Porozumienia z dnia 13.11.2007 r. pomiędzy IZ, IP i IPZ, sporządzała i przekazywała do zatwierdzenia do IZ roczny plan kontroli SPOT.

Roczne plany kontroli SPOT zawierały w szczególności:

- informację o układzie chronologiczno-tematycznym kontroli zaplanowanych na dany rok,
- informację na temat struktury i organizacji kontroli opisanych w planie,

- opis metodologii doboru próby projektów do kontroli.

- **kontrole doraźne** – kontrole prowadzone były poza planem kontroli, gdy konieczność ich przeprowadzenia wynikała z zaistnienia okoliczności, których nie można było przewidzieć na etapie sporządzania planu kontroli.

Ze względu na etap realizacji projektu można wyróżnić kontrole w trakcie realizacji, na zakończenie realizacji projektu oraz kontrole trwałości projektu:

- **kontrole projektu w trakcie realizacji** miały formę sprawdzenia przez IPZ dokumentacji poświadczającej poniesienie wydatków, przedkładanej w ramach wniosku o płatność, bądź weryfikację faktyczności poniesienia wydatków, postępów i efektów realizacji projektu w miejscu jego realizacji.
- **kontrole na zakończenie realizacji projektu** przeprowadzane były po przekazaniu do IPZ przez Beneficjenta wniosku o płatność końcową wraz ze sprawozdaniem końcowym. Pozytywny wynik kontroli był warunkiem przekazania Beneficjentowi płatności końcowej. Obejmowała ona co najmniej:
  - kontrolę na miejscu realizacji projektu potwierdzającą, że zakres rzeczowy projektu określony w umowie o dofinansowanie został wykonany, a cele i planowane wskaźniki projektu zostały osiągnięte oraz
  - weryfikację wniosku o płatność końcową przekazanego przez Beneficjenta i spójności danych zawartych we wnioskach o płatność pośrednią, a w szczególności:
    - kontrolę załączonych do wniosku dokumentów z oryginałami dokumentów finansowych, kontrolę zgodności kwot wskazanych we wniosku o płatność z oryginałami lub kopiami na prawach oryginałów dokumentów towarzyszących,
    - ustalenie, czy załączone do wniosku o płatność dokumenty potwierdzające poniesienie wydatków nie były przedstawiane do refundacji przy poprzednich wnioskach o płatność,
  - kontrolę zgodności poniesionych wydatków z zakresem projektu określonym w umowie o dofinansowanie oraz z zasadami dotyczącymi kwalifikowania wydatków,
  - kontrolę dokumentów potwierdzających wykonanie robót budowlanych, usług lub dostaw, za które poniesiono wydatki (np. przejściowych świadectw płatności, tabeli elementów rozliczeniowych (bądź innych dokumentów potwierdzających zakres wykonanych robót, raportów przejściowych wykonawców, protokołów odbioru itp.),
  - osiągnięcie celów i planowanych wskaźników projektu,
  - sprawdzenie kompletności dokumentacji projektu.
- **kontrole trwałości projektów** przeprowadzane były na końcowym etapie pięcioletniego okresu od momentu podpisania umowy o dofinansowanie projektu. Kontrole trwałości projektów miały na celu potwierdzić, że:
  - w projekcie nie nastąpiły znaczące modyfikacje w rozumieniu art. 30 rozporządzenia 1260/1999,
  - projekt jest zarządzany i finansowany zgodnie z wnioskiem o dofinansowanie i zawartą umową/decyzją o dofinansowanie,
  - projekt jest zarządzany i finansowany zgodnie z zapisami prawa krajowego i wspólnotowego,
  - cel projektu został zachowany,
  - beneficjent wypełnia obowiązki wynikające z umowy w zakresie promocji dla projektu,
  - system archiwizacji akt istnieje i jest odpowiedni.

Kierownik Zespołu Kontrolnego oraz członkowie Zespołu Kontrolnego dokonywali kontroli określonego zakresu działalności beneficjenta, stosując odpowiednio dobrane techniki przeprowadzania zadania kontrolnego, ustalając w oparciu o materiał dowodowy fakty oraz weryfikując dokumentację związaną

z realizacją projektu. W tym celu zespół kontrolujący posługiwał się listami sprawdzającymi oraz zebranymi dowodami kontroli. Zgromadzony materiał był przedmiotem analizy i ustaleń zgodnie z celami kontroli.

Po zakończeniu kontroli, sporządzano w formie pisemnej informację pokontrolną, stosownie do przepisów zawartych w rozporządzeniu Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 27 kwietnia 2007 r. w sprawie trybu kontroli realizacji projektów i programów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności (Dz. U. Nr 90 poz. 602).

W wyniku przeprowadzonych kontroli, w uzasadnionych przypadkach, Kierownik Zespołu Kontrolującego formułował zalecenia pokontrolne, które po zatwierdzeniu przez Ministra przekazywano kierownikowi jednostki kontrolowanej.

Wystąpienia pokontrolne zawierały ocenę kontrolowanej działalności, wynikającą z ustaleń opisanych w informacji pokontrolnej, a także zalecenia pokontrolne zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

W okresie sprawozdawczym przeprowadzono kontrole projektów finansowanych ze środków SPOT w zakresie:

- Istnienia i stosowania procedur zarządzania i kontroli wewnętrznej,
- Przestrzegania polityk wspólnotowych,
- Wydatkowania środków finansowych,
- Kontroli/ audytu projektu,
- Rzeczowej realizacji projektu wynikająca z harmonogramu rzeczowo – finansowego,
- Sprawozdawczości,
- Systemu zgłaszania nieprawidłowości,
- Archiwizacji i kompletności dokumentacji oraz ochrony danych osobowych,
- Prawa Zamówień Publicznych.

IPZ SPOT przeprowadzała kontrolę *ex-ante* zamówień publicznych w ramach projektów realizowanych przez beneficjentów, zgodnie z umową o dofinansowanie projektu. IZ SPOT przeprowadzała kontrole *ex-ante* zamówień publicznych własnych projektów.

Plan kontroli *ex-ante* zamówień publicznych zgodnie z procedurami SPOT powinien zostać przedstawiony do IZ przez IPZ kwartalnie, do 5 dnia roboczego miesiąca rozpoczynającego kolejny kwartał. Informacje o realizacji kwartalnego planu kontroli *ex-ante* zamówień publicznych za ostatni kwartał powinny być przekazywane przez IPZ do IZ w terminie 20 dni kalendarzowych po upływie kwartału.

Ze względu na dużą ilość projektów oraz postępowań w 2008r. oraz 2009r. IZ SPOT przeprowadziła przy pomocy ekspertów kontrole w zakresie prawa zamówień publicznych w 69 projektach.

Kontrole wykazały, że ze względu na dużą zmienność oraz niespójność prawa polskiego z prawem europejskim w zakresie zamówień publicznych beneficjenci popełniali często sporo błędów podczas przygotowywania oraz przeprowadzania postępowań.

Załącznik Nr 7 przedstawia listę najczęściej występujących naruszeń prawa zamówień publicznych.

W trakcie całego Programu IPZ przeprowadziła:

- 58 kontroli na miejscu realizacji projektów oraz 3 wizyty kontrolne, w Priorytecie 1,
- 138 kontroli na miejscu realizacji projektów oraz 12 wizyt kontrolnych, w Priorytecie 2,
- 27 kontroli na miejscu realizacji projektów oraz 7 wizyt kontrolnych, w Priorytecie 3.

Najczęściej stwierdzane uchybienia podczas kontroli lub wizyt kontrolnych dotyczyły:

- nieterminowości w przekazywaniu sprawozdań okresowych,
- nieprzestrzegania przepisów związanych z udzielaniem zamówień publicznych,
- niewypełniania obowiązków w zakresie informacji i promocji,

- braku procedur dotyczących przechowywania dokumentacji,
- uchybień w zakresie przechowywania i kompletności dokumentacji,
- uchybień odnośnie zasad archiwizacji dokumentacji,
- uchybień odnośnie przestrzegania polityki ochrony środowiska,
- niezgodności kwoty poniesionych wydatków związanych z realizacją projektu w kontrolowanym okresie z dokumentacją przechowywaną w IZ/IPZ SPOT,
- uchybień i nieścisłości opisów zamieszczonych w podręcznikach procedur,
- braków w oznakowaniu i opisie faktur dotyczących wydatków kwalifikowanych,
- braku pełnego udokumentowania osiągnięcia przez beneficjenta zakładanych we wniosku o dofinansowanie wskaźników,
- dokonywania płatności z innego rachunku niż wskazany w umowie o dofinansowanie,
- nierzetelnego prowadzenie dokumentacji lub błędów w dokumentacji,
- niewłaściwego wyliczania kosztów kwalifikowanych,
- nierealizowania zaleceń pokontrolnych.

W związku ze stwierdzanymi uchybieniami, do beneficjentów wystosowane zostały zalecenia. Beneficjenci informowali o zrealizowaniu zaleceń lub zobowiązywali się do ich realizacji w określonych terminach i poinformowania o tym IPZ. IPZ monitorowała wykonanie zaleceń pokontrolnych.

W przypadku gdy z wyników pokontrolnych wynikały skutki finansowe IPZ podejmowała decyzje o nałożeniu korekt finansowych na beneficjentów. Szerzej o korektach finansowych informacja została przedstawiona 10.6.5 Nieprawidłowości w projektach SPOT w latach 2004-2009 oraz w załączniku nr 8: Lista wszystkich korekt finansowych (nieprawidłowości przed i po płatności) nałożonych w projektach SPOT z tytułu naruszeń przepisów krajowych i wspólnotowych (wartości w euro).

10.4. Informacja o działaniach podjętych przez Instytucję Zarządzającą w ramach kontroli systemu

W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemu zarządzania i kontroli SPOT, IZ nadzorowała wszelkie działania podejmowane w ramach tego systemu. W tym zakresie pracownicy DIN byli zobowiązani do:

- Przygotowania i prowadzenia kontroli w IPZ w celu zbadania faktycznego i prawidłowego stosowania procedur przez IPZ;
- przygotowania i prowadzenia doraźnych kontroli u Beneficjentów na miejscu realizacji projektu;
- przygotowania i prowadzenia kontroli realizacji projektów w zakresie własnych projektów w ramach Priorytetu 3;
- nadzorowania realizacji przez IPZ lub Beneficjentów rekomendacji wydanych przez IZ lub KE;
- nadzorowania systemu informowania o nieprawidłowościach.

Za kontrole systemowe odpowiedzialne były następujące instytucje:

- Instytucja Zarządzająca SPOT,
- Instytucja Płatnicza w Ministerstwie Finansów,
- Instytucja ds. zamknięcia pomocy tj. Departament Ochrony Interesów Finansowych Unii Europejskiej (dawny Departament Certyfikacji i Poświadczeń Środków z Unii Europejskiej) w Ministerstwie Finansów.

Kontrole przeprowadzane były w oparciu o roczne plany kontroli przygotowywane przez jednostkę przeprowadzającą kontrole. Głównym celem kontroli systemowych było sprawdzenie przestrzegania

procedur i sprawności funkcjonowania systemu zarządzania i kontroli na każdym etapie wdrażania SPOT oraz sprawdzenie funkcjonowania odpowiedniej ścieżki audytu.

W okresie sprawozdawczym IZ SPOT przeprowadziła w IPZ następujące kontrole systemowe:

W 2006 r.:

- Weryfikacja wniosków o płatność przekazywanych przez beneficjentów (szczególnie pod względem procedury postępowania) oraz przekazywanie wniosków do IZ, realizacja planu kontroli IPZ;
- Działania podejmowane przez IPZ na etapie kontroli ex-ante zamówień publicznych w projektach SPOT;
- Kwalifikowalność wydatków w ramach płatności ujętych we wniosku o refundację nr SPOT/5/2006;
- Kwalifikowalność wydatków w ramach płatności ujętych we wniosku o refundację nr SPOT/6/2006.

W 2007 r.:

- Kwalifikowalność wydatków w ramach płatności ujętych we wniosku o refundację od Instytucji Pośredniczącej w Zarządzaniu SPOT do Instytucji Zarządzającej SPOT;
- Działania podejmowane przez Ministerstwo Transportu na etapie wyboru projektów do dofinansowania oraz weryfikacji wniosków o dofinansowanie (ze szczególnym uwzględnieniem kwalifikowalności wydatków i dokumentacji w zakresie ochrony środowiska);
- Kwalifikowalność wydatków w ramach płatności ujętych we wniosku o refundację od Instytucji Pośredniczącej w Zarządzaniu SPOT do Instytucji Zarządzającej SPOT (SPOT/8/2007 i SPOT/9/2007);
- Weryfikacja wniosków o płatność przekazywanych przez beneficjentów (szczególnie pod względem kwalifikowalności) oraz przekazywanie wniosków do IZ SPOT;
- Prowadzenie działań kontrolnych przez Ministerstwo Transportu w ramach SPOT – kontrola planowa;
- Kwalifikowalność wydatków w ramach płatności ujętych w trzech kolejnych wnioskach o refundację, tj. SPOT/11/2007, SPOT/12/2007 oraz SPOT/13/2007 w zakresie kwalifikowalności wydatków ujętych we wnioskach o płatność: SPOT/1.2.2/3/147/07, SPOT/3.1/16/024/06, SPOT/2.1.3/12/208/07, SPOT/3.1/158/112/06, SPOT/1.2.3/6/ 230/07;
- Kontrola działań podejmowanych przez IZP SPOT na etapie przeciwdziałania, wykrywania oraz informowania o nieprawidłowościach odpowiednie instytucje oraz sposobu usuwania tych nieprawidłowości – kontrola planowa;
- Kontrola kwalifikowalności wydatków w ramach płatności ujętych w trzech kolejnych wnioskach o refundację tj. SPOT/14/2007, SPOT/15/2007 oraz SPOT/16/2007;
- Kontrola działań podejmowanych przez IPZ SPOT na etapie kontroli ex-ante zamówień publicznych w projektach SPOT – kontrola planowa.

W 2008 r.:

- Kontrola prowadzenia działań kontrolnych przez IPZ w ramach SPOT (w szczególności prawidłowości kontroli na zakończenie realizacji projektu);
- Kontrola dotycząca działań IPZ na etapie przeciwdziałania, wykrywania oraz informowania o nieprawidłowościach odpowiednie instytucje oraz sposobu usuwania tych nieprawidłowości (w tym odzyskiwania kwot nienależnie wypłaconych);

W 2009 r.:

- Kontrola realizacji zaleceń pokontrolnych wydanych w wyniku kontroli systemowych SPOT.

W sumie IZ SPOT przeprowadziła 16 kontroli systemowych. Wszystkie zalecenia pokontrolne wydane w wyniku kontroli systemowych były na bieżąco monitorowane i sprawdzane. W wyniku monitoringu

oraz ostatniej kontroli systemowej stwierdzono, że IPZ SPOT zrealizowała wszystkie zalecenia pokontrolne.

10.5. Informacja o kontrolach systemu przeprowadzonych przez inne instytucje niż IZ SPOT

10.5.1.1. Audyt Ministerstwa Finansów

10.5.1.1.1 W okresie sprawozdawczym Instytucja Płatnicza przeprowadziła w IZ SPOT następujące kontrole systemowe:

1. 14 września 2006 r. - kontrola wniosku o płatność nr SPOT/3/2006,
2. 23 - 24 listopada 2006 r. - kontrola systemu zarządzania i kontroli,
3. 18 maja 2007 r. - kontrola wniosku o płatność nr SPOT/10/2007,
4. 23 - 24 lipca 2007 r. - kontrola systemu zarządzania i kontroli,
5. 18 - 19 października 2007 r. - kontrola wniosku o płatność – wnioski o nr SPOT/13/2007 oraz SPOT/14/2007,
6. 17 - 18 listopada 2008 r. - kontrola systemu zarządzania i kontroli oraz sprawdzenie wniosku o płatność - wnioski o nr SPOT/19/2007 i SPOT/23/2008.
7. 1-2 czerwca 2010r – kontrola wniosku o płatność końcową SPOT/36/2009

10.5.1.1.2 W okresie sprawozdawczym Instytucja ds. zamknięcia pomocy przeprowadziła w IZ SPOT następujące kontrole systemowe:

1. Audyt systemów zarządzania i kontroli SPO Transport 2004-2006, sierpień 2007 r.
2. Audyt systemów zarządzania i kontroli follow-up w SPO Transport, październik 2009 r.

10.5.1.2. Audyt Komisji Europejskiej

W okresie sprawozdawczym Komisja Europejska przeprowadziła w IZ SPOT następujące audyty

10.5.1.2.1 Audyt Komisji Europejskiej (18-22 września 2006 r.)

W kwietniu 2007 r. KE przesłała Action Plan opracowany m. in. na podstawie audytu SPOT przeprowadzonego we wrześniu 2006 r. (sprawozdanie z audytu IZ SPOT otrzymała we wrześniu 2007 r.). KE wskazała na następujące uchybienia w ramach systemu zarządzania i kontroli odnoszące się do SPOT:

- opóźnienia i/lub brak weryfikacji na podstawie art. 4 z powodu wydłużonej reorganizacji systemów zarządzania i kontroli,
- zbyt ogólne pytania w listach sprawdzających dotyczących kontroli dokumentacji wniosków o płatność,
- brak list sprawdzających dla przeprowadzonych na miejscu kontroli projektów, jak i przeprowadzonych na miejscu weryfikacji wniosków o płatność,
- nieodpowiednie listy sprawdzające dla kontroli ex-post zamówień publicznych,
- zbyt mała próba sprawdzanych kontraktów, kontrole punktowe nie obejmujące całej procedury, stosowanie nieodpowiednich list sprawdzających.

W odpowiedzi na Action Plan IZ SPOT przedstawiła w maju i czerwcu 2007 r. informację nt. prowadzonych prac w celu realizacji zaleceń KE zawartych w Action Plan, w takim zakresie w jakim było to możliwe bez znajomości szczegółowych ustaleń zawartych w sprawozdaniu z audytu. W szczególności poinformowano, iż IPZ przygotowała metodologię kontroli projektu na miejscu realizacji oraz listy sprawdzające w tym zakresie. Zmodyfikowano również metodologię kontroli ex ante zamówień publicznych oraz uszczegółowiono listy sprawdzające do kontroli zamówień publicznych.

Tabela 32 Szczegółowe ustalenia dotyczące audytu

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
1	Przedłużająca się reorganizacja skutkująca niestabilnością systemu zarządzania i kontroli.	Władze polskie potwierdziły, że wszystkie porozumienia międzyinstytucjonalne zostały już podpisane, a podręczniki procedur zaktualizowano i zatwierdzono.	Zamknięty
2	Możliwe, że co najmniej 11 projektów jest niezgodnych z wymogami UE w dziedzinie ochrony środowiska.	Polskie władze poinformowały, że możliwość wystąpienia niezgodności z przepisami UE w dziedzinie ochrony środowiska dotyczyła w szczególności projektów realizowanych w ramach tzw. „zgłoszenia robót budowlanych". Instytucja zarządzająca (IZ) dokonała wstępnej oceny, czy realizacja odnośnych projektów jest zgodna z wymogami procedury oceny oddziaływania na środowisko określonymi w dyrektywach UE oraz wdrażającymi je przepisami prawa krajowego.	Zamknięty
3	Opóźnienia we wdrożeniu kontroli weryfikacyjnych przewidzianych w art. 4.	Polskie władze przekazały: (i) zestawienie kontroli przeprowadzonych w okresie 2004-2006 przez IZ oraz IPZ, (ii) zestawienie nieprawidłowości na koniec II kwartału 2007 r. oraz poinformowały o całkowitej liczbie kontroli przeprowadzonych do 31 lipca 2007 r. (161 kontroli przez IPZ, w tym 49 kontroli *ex ante* zamówień publicznych, oraz 3 kontrole IZ).	Zamknięty
4	IZ nie otrzymywała kopii sprawozdań przygotowanych w rezultacie kontroli weryfikacyjnych na miejscu przewidzianych w art. 4, prowadzonych przez IPZ w przypadkach, w których IZ deleguje takie zadania. Ponadto IZ nie dysponowała wynikami wszystkich badań prowadzonych przez Urząd Zamówień Publicznych w odniesieniu do SPOT.	Polskie władze poinformowały, że zgodnie z porozumieniem zawartym w kwietniu 2006 r. między IZ SPOT a IPZ, IPZ ma przekazać do zatwierdzenia IZ: (i) roczny plan kontroli realizowany zgodnie z art. 4 jak również plan kontroli systemowych u beneficjentów, (ii) metodologię kontroli *ex ante* wraz z planem kontroli *ex ante* zamówień publicznych na najbliższy kwartał oraz informacje z dotychczas przeprowadzonych kontroli.	Zamknięty
5	Eksperci z sektora prywatnego mieliby świadczyć bezpłatne usługi na rzecz IZ. Rozwiązanie takie może wpłynąć niekorzystnie na równe traktowanie oferentów uczestniczących w przyszłych procedurach przetargowych, gdyż w przetargach takich uczestniczyć mogą także firmy zatrudniające takich ekspertów. Eksperci dysponowaliby informacjami wewnętrznymi.	Polskie władze wyjaśniły, że IZ korzystała z bezpłatnych usług eksperckich tylko w przypadku zespołu ds. SPOT powołanego w celu wypracowania optymalnych rozwiązań usprawniających wdrażanie SPOT.	Zamknięty
6	Nieodpowiednia metodologia dla weryfikacji przewidzianych w art. 4: zastosowanie zbyt ogólnych pytań w listach kontrolnych, brak list kontrolnych, niewystarczaj ące kontrole w odniesieniu do zamówień	Polskie władze odpowiedziały, że rolę koordynującą w IPZ w zakresie przeprowadzanych kontroli pełni Departament Kontroli, Skarg i Wniosków IP, co wynika z planu kontroli na 2007 r. Poinformowały również, że w	Zamknięty

	publicznych.	październiku 2007 r., IPZ przesłała IZ zaktualizowane listy kontrolne wykorzystywane przy kontrolach przewidzianych w art. 4 oraz metodologię prowadzonych kontroli (w tym kontroli *ex ante* zamówień publicznych). Wyżej wymienione dokumenty (tj. metodologia oraz listy kontrolne) zostały dostarczone.	
7	Podręcznik procedur instytucji płatniczej powinien zostać zaktualizowany w celu uwzględnienia wszelkich nowo wprowadzonych procedur (tzn. analizy ryzyka dla kontroli systemów). Ponadto procedura i towarzysząca jej lista kontrolna dotycząca kontroli na miejscu wniosków o refundację powinny być bardziej szczegółowe, co pozwoliłoby wyeliminować niedociągnięcia określone w odnośnym ustaleniu.	Polskie władze przekazały metodologię analizy ryzyka oraz plany kontroli na lata 2006 i 2007, przygotowane przez instytucję płatniczą, oraz poinformowały, że analiza ryzyka zostanie włączona do podręcznika procedur przy najbliższej aktualizacji wraz z procedurą i szczegółową listą kontrolną dotyczącą kontroli na miejscu wniosków o refundację.	Zamknięty
8	W terminie kontroli władze polskie nie zdecydowały jeszcze, jak wykorzystają narosłe odsetki.	Polskie władze poinformowały, że w październiku 2006 r. Ministerstwo Finansów zaakceptowało procedurę dotyczącą wykorzystania odsetek narosłych na rachunkach otwartych do obsługi programów finansowanych ze środków funduszy strukturalnych. Zgodnie z tą procedurą odsetki te są zaliczane do kwoty wkładu krajowego (współfinansowania) danego programu operacyjnego, poprzez zastąpienie odpowiedniej części środków przewidzianych dotychczas z budżetu państwa. Powyżej opisana procedura została włączona do podręcznika procedur instytucji płatniczej.	Zamknięty
9	Księga dłużników nie zawiera informacji o kwotach odzyskanych ani o pozostających kwotach nienależnych.	Polskie władze poinformowały, że zgodnie z porozumieniem z dnia 30 marca 2006 r. zawartego między IP a IZ, IZ prowadzi rejestr dłużników (tj. IZ zwraca IP środki odzyskane wraz z odsetkami oraz informuje IP o kwotach odzyskanych lub do odzyskania). Ponadto polskie władze poinformowały, że instytucja płatnicza weryfikuje prowadzenie i aktualizację rejestru dłużników w trakcie kontroli systemów zarządzania i kontroli w IZ SPOT oraz IPZ.	Zamknięty
10	Opóźnienia w realizacji wyrywkowych kontroli operacji, a także kontroli systemów.	Polskie władze odpowiedziały, że podczas wizyty kontrolnej (wrzesień 2006 r.) nie dokonano jeszcze płatności pośrednich. Wobec braku populacji nie był możliwy wybór próby oraz przeprowadzenie kontroli. Pierwsze deklaracje zostały przesłane Komisji w październiku 2006 r., w związku z czym kontrolę 5% przeprowadzono w 2007 r.	Zamknięty

11	Nowy system zgłaszania nieprawidłowości: organ odpowiedzialny za powiadamianie OLAF nie otrzymuje sprawozdań o nieprawidłowościach bezpośrednio (nie są także przesyłane mu do wiadomości); do wiadomości instytucji płatniczej nie przesyła się już automatycznie kopii każdego sprawozdania o nieprawidłowościach.	Polskie władze nawiązały do odpowiedzi dotyczącej planu działania (pkt 8) stwierdzając, że system zgłaszania nieprawidłowości finansowych w wykorzystaniu funduszy strukturalnych został zmieniony w sierpniu 2007 r. z uwzględnieniem wszystkich zaleceń. Zaktualizowana procedura została przekazana Komisji.	Zamknięty
12	Z końcem 2006 r. krajowy skomputeryzowany system informacyjny (SIMIK) nadal nie działał w pełni.	Polskie władze przekazały informacje dotyczące danych wprowadzanych do systemu SIMIK: - umowy o dofinansowanie i załączniki do nich; - wnioski o płatność wygenerowane w Generatorze Wniosków Płatniczych; - historyczne wnioski o płatność złożone przez beneficjentów do IPZ; - historyczne wnioski o refundacje - instytucja pośrednicząca.	Zamknięty
13	Możliwy sztuczny podział zamówień (SPOT/2.2/51/04). Fizyczny przedmiot prac w siedmiu różnych sekcjach jest taki sam (przebudowa drogi), wszystkie sekcje są zlokalizowane na tym samym obszarze (graniczą ze sobą, wzdłuż drogi krajowej nr 4), więc roboty wymagają identycznej ekspertyzy wykonawcy, a przetargi zostały przeprowadzone przez tę samą instytucję zamawiającą (ponadto 5 przetargów zostało rozpoczętych w tym samym czasie), Komisja uważa, że całość robót (wartość łączna 15,4 min EUR) łącznie spełnia funkcje gospodarcze i techniczne. Z tego względu ogłoszenie o nich powinno zostać opublikowane w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich, a procedura przetargowa powinna zostać przeprowadzona zgodnie z przepisami dyrektywy 93/37/EWG.	Władze Polski poinformowały, że Instytucja Pośrednicząca rozpocznie procedurę odzyskania środków w przedmiotowym projekcie (SPOT/2.2/51/04). Następnie potwierdziły, iż zgodnie z metodologią nakładania korekt finansowych za naruszenia w zakresie zamówień publicznych zastosowana zostanie korekta w wysokości 25% całkowitej wartości wkładu wspólnotowego w odniesieniu do wszystkich siedmiu umów, wobec których ustalono zarzut sztucznego podziału.	Zamknięty

10.5.1.2.2 Audyt Komisji Europejskiej (16-20 kwietnia 2007 r.)

W dniach 16-20 kwietnia 2007 r. przeprowadzony został audyt KE, którego przedmiotem była ocena realizacji następujących projektów SPOT:

- SPOT/2.2/49/04 *Modernizacja Alei Jerozolimskich odc. rondo Zesłańców Syberyjskich do wiaduktu nad torami PKP;*
- SPOT/2.2/39/04 *Przebudowa drogi krajowej nr 1 – Al. Włókniarz na odc. od ul. Zgierskiej do l. Pabianickiej*;
- SPOT/2.2/45/04 *Budowa dróg dojazdowych (krajowych) do II przeprawy mostowej w Płocku – etap I. Budowa odc. I i II;*

- SPOT/2.2/2/04 *Przebudowa ulicy Marynarki Polskiej, odcinek Reja-Wyzwolenia;*
- SPOT/1.2/7/04 *Rozbudowa ulicy Janka Wiśniewskiego w Gdyni – Etap II;*
- SPOT/2.1.3/12/04 *Przebudowa drogi krajowej nr 7 na odcinku Jazowa-Elbląg od km 68+244,15 do km 82+315;*
- SPOT/1.1.2/93/04 *Zakup nowego, kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi relacji Warszawa-Łódź-Warszawa;*
- SPOT/1.1.1/82/04 *Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Łódź. Etap I odcinek Skierniewice-Łódź.*

Podczas audytu przeprowadzane zostały kontrole na miejscu u beneficjentów lub ostatecznych odbiorców w oparciu o dokumenty księgowe i oryginały dokumentacji uzupełniającej.

Celem audytu było zweryfikowanie, czy ww. projekty:

- kwalifikują się do uzyskania dofinansowania;
- są realizowane zgodnie z opisem przedstawionym we wniosku o dofinansowanie,
- są wdrażane pod właściwą kontrolą techniczną i finansową, zgodnie z przepisami wspólnotowymi, oraz w dokumentacji księgowej prowadzonej przez beneficjenta są odnotowane informacje nt. wysokości wnioskowanego dofinansowania.

Tabela 33 Szczegółowe ustalenia dotyczące audytu

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
1	Możliwe zastosowanie dyskryminujących oraz/lub zniechęcających warunków uczestnictwa w przetargu wymagających członkostwa w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa oraz/lub posiadania uprawnień budowlanych w rozumieniu polskiej Ustawy - Prawo Budowlane	Władze polskie udzieliły odpowiedzi dotyczącej dwóch przedmiotowych projektów (SPOT/1.2/7/04 i SPOT/1.1.1/82/04), w której stwierdziły, że uprawnienia budowlane otrzymane w innych państwach członkowskich UE (w tym członkostwo w odpowiedniej krajowej izbie inżynierów budownictwa) były dopuszczane na etapie kwalifikacji uczestników postępowania. Przedstawiono również szczegółowe informacje dotyczące właściwych przepisów prawa polskiego.	Zamknięty
2	Dyspozycyjność sprzętu wymagana już w momencie przeprowadzania procedury przetargowej	Władze polskie poinformowały, że zmiana polskiej ustawy o zamówieniach publicznych z dnia września 2008 r. wprowadziła nowy zapis o dysponowaniu sprzętem na początku realizacji zamówienia (dostarczono szczegółowe informacje). Stwierdziły również w odniesieniu do dwóch przedmiotowych projektów (SPOT/1.2/7/04 i SPOT/1.1.1/82/04), że żadnego oferenta nie wykluczono w oparciu o kryterium dysponowania sprzętem w trakcie procedury przetargowej.	Zamknięty
3	Ogłoszenie o zamówieniu nie zawierało informacji o tym, że oferenci z innych państw członkowskich mogą dostarczyć dokumenty takie jak wyciąg z Krajowego Rejestru Karnego, ZUS, Urzędu Skarbowego itp. wydane zgodnie z systemami prawnymi ich	Władze polskie argumentowały, że w przypadku otwartej procedury nie istnieje obowiązek prawny wskazywania w ogłoszeniu o przetargu dokumentów, które należy złożyć w związku z kryteriami kwalifikacji (przedstawiono szczegółowe informacje, włącznie ze wskazaniem uzupełniających przepisów	Zamknięty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
	państw pochodzenia. Służby Komisji podtrzymują jednak swoje zalecenie, aby w przyszłości informacje dla zagranicznych oferentów dotyczące równoważnych dokumentów umieszczano w ogłoszeniu o przetargu albo określano dokumenty wymagane zarówno od polskich, jak i zagranicznych oferentów tylko w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w celu zapewnienia pełnej przejrzystości i równego traktowania oferentów.	prawa). Dodały również, że konieczne jest uwzględnienie zalecanej maksymalnej długości ogłoszenia (tj. 650 słów wskazane we wzorach ogłoszeń o przetargu).	
4	Możliwe dyskryminujące ograniczenia, co do możliwości spełnienia niektórych warunków uczestnictwa w przetargu łącznie przez wszystkich członków konsorcjum. Potwierdzenie wykonania odpowiedniej korekty finansowej (tj. 5-10 % odpowiedniej wartości zamówienia) należy dostarczyć również w odniesieniu do odpowiednich wydatków zgłoszonych do KE po 2006 r.	Władze polskie poinformowały, że kwestię spełniania kryteriów wyboru przez konsorcja uwzględniono w listach kontrolnych dotyczących kontroli ex-ante w zakresie zamówień publicznych używanych zarówno przez instytucję zarządzającą, jak i instytucję pośredniczącą (dostarczono kopie list kontrolnych). Potwierdziły również, że warunki uczestnictwa konsorcjów w przetargach są sprawdzane podczas każdej kontroli udzielania zamówień publicznych i wszystkie przypadki próby ograniczania uczestnictwa konsorcjów przez instytucję zamawiającą są traktowane jako nieprawidłowości.	Zamknięty
5	Nielegalne ograniczenia możliwości podwykonawstwa. W przypadku projektu SPOT/2.2/49/04 służby Komisji nie zgadzają się z stwierdzeniem władz polskich, ponieważ specyfikacja istotnych warunków zamówienia dotycząca umów o świadczenie usług (nadzór inżynierski) zawiera postanowienia ograniczające możliwości podwykonawstwa (pkt 6.2.4 specyfikacji Istotnych warunków zamówienia).	Władze polskie dostarczyły informacje w odniesieniu do każdego przedmiotowego projektu stwierdzając, że (i) ograniczenie dotyczące podwykonawstwa było dokonane zgodnie z przepisami polskiej ustawy o zamówieniach publicznych i (ii) żadnego z oferentów nie wykluczono na podstawie kryterium związanego z podwykonawstwem.	Zamknięty
6	Znaczące zmiany w informacji zawartej w ogłoszeniu o zamówieniach publicznych bez opublikowania erraty w Dzienniku Urzędowym UE. Władze polskie są w związku z tym proszone o potwierdzenie, że wyżej wymieniona nieprawidłowość została skorygowana w korekcie finansowej po zmianie sprawozdania z audytu instytucji audytowej w odniesieniu do działań 1.3 i 1.4 w ramach planu działania dla Polski (pismo Ministerstwa Finansów z dnia 22 lutego 2009 r., jak wspomniano powyżej). Potwierdzenie wykonania	Władze polskie poinformowały, że zmiana polskiej ustawy o zamówieniach publicznych z dnia 4 września 2008 r. wprowadziła nowe przepisy dotyczące publikowania zmian w ogłoszeniu o zamówieniu, co powinno zagwarantować, że istotne zmiany (w tym zmiana terminu składania ofert) w przetargach opublikowanych w Dz.U. UE będą prowadziły do sprostowania również publikowanego w Dz.U. UE. Poinformowały również, że kwestię sprostowania w Dz.U. UE uwzględniono w listach kontrolnych dotyczących kontroli zamówień publicznych (o których mowa w odpowiedzi władz	Zamknięty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
	stosownej korekty finansowej (tj. 10% odpowiedniej wartości zamówienia) należy dostarczyć również w odniesieniu do wydatków zgłoszonych do KE po 2006 r.	polskich na ustalenie 4) i w wytycznych interpretacyjnych do ustawy o zamówieniach publicznych wydanych dla beneficjentów.	
7	Udzielenie zamówień na usługi z wolnej ręki	Władze polskie wyjaśniły, że przedmiotowe zamówienia odnoszą się do nadzoru nad projektem sprawowanym przez autora projektu, nie mogą więc zostać przydzielone nikomu innemu niż autorowi projektu z przyczyn związanych z ochroną praw wyłącznych (przedstawiono odniesienia do odpowiedniej polskiej ustawy i dokumentacji uzupełniającej).	Zamknięty
8	SPOT/2.2/49/04 Publikacja ogłoszenia o przetargu na roboty w Dzienniku Urzędowym UE (Dz. Urz. UE) Ponieważ władze polskie nie przedstawiły wystarczającego dowodu publikacji w Dz.U. UE (tj. kopii ogłoszenia o zamówieniu opublikowanego w Dz.U. UE), a ponadto, ponieważ w ogłoszeniu o udzieleniu zamówienia wskazano, że zamówienie to nie podlegało obowiązkowi ogłoszenia w Dz.U. UE, audytorzy KE stwierdzają że wymogi dotyczące ogłoszeń określone w dyrektywie nr 93/37/EWG w sprawie zamówień publicznych nie zostały spełnione. Stosuje się korektę finansową w wysokości 25% wartości przedmiotowego zamówienia (tj. 46 409 477,27 * 25% * 75% (poziom współfinansowania z EFRR) = 8 701 776,99 zł) zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi określania korekt finansowych dla wydatków współfinansowanych z funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności w przypadku nieprzestrzegania przepisów dotyczących zamówień publicznych (dokument COCOF/07/0037/03 z dnia 29 listopada 2007 r.).	W związku z wynikami audytu przeprowadzonego przez służby Komisji Europejskiej IPZ SPOT w dniu 7.06.2010 r. wydała decyzję o nałożeniu korekty finansowej na postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na roboty budowlane na Modernizację Alej Jerozolimskich odcinek Rondo Zesłańców Syberyjskich do wiaduktu nad torami PKP w wysokości 25 % kosztów kwalifikowanych umowy zrealizowanej w wyniku udzielenia tego zamówienia tj. 8 701 776,99 zł wraz z odsetkami. W wyniku ponownego przeliczenia dokonano korekty ww. kwoty do kwoty 8 697 496,43 zł. KE dokonała obliczenia kwoty korekty w oparciu o wydatki kwalifikowane zapisane w Aneksie nr 2 do UoD z dnia 18 marca 2005 r., jednakże w projekcie wystąpiły oszczędności, które po uwzględnieniu w Aneksie nr 3 do UoD z 28 stycznia 2008 r. spowodowały obniżenie wydatków kwalifikowanych i tym samym kwoty korekty. O powyższej decyzji beneficjent został poinformowany w piśmie z dnia 15 czerwca 2010 r.	Otwarty
9	SPOT/2.2/49/04 Informacja o dofinansowaniu z EFRR nie została jasno wskazana w ogłoszeniu o przetargu i w ogłoszeniu o udzieleniu zamówienia	Władze polskie poinformowały, że poprawność treści ogłoszenia o zamówieniu, w tym informacji o współfinansowaniu z funduszy UE, jest sprawdzana podczas kontroli w zakresie zamówień publicznych (o których mowa w odpowiedzi władz polskich na ustalenie 4). Poinformowały również, że na etapie publikowania ogłoszenia o zamówieniu beneficjenci często nie wiedzieli, czy projekt będzie współfinansowany z EFRR, więc	Zamknięty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
		informacja o współfinansowaniu z EFRR nie mogła zostać wskazana w ogłoszeniu o zamówieniu.	
10	SPOT/1.1.1/82/04 Konflikt między końcowym beneficjentem a jednym z wykonawców (Siemens) W odniesieniu do zaliczki dla wykonawcy Siemens władze polskie poinformowały, że kwota odzyskana po odliczeniu odsetek (tj. kwota uzgodnionej zaliczki) wyniosła 5 227 388,34 zł. Odpowiednią fakturę (nr 101112563 z dnia 12 września 2006 r.) wystawiono jednak na kwotę 6 969 851,12, która jest też kwotą wypłaconą wykonawcy.	Polskie Władze polskie poinformowały, że: a) zamówienie udzielone wykonawcy (Siemens) zostało unieważnione dnia 19 kwietnia 2007 r. (przedstawiono szczegółowe informacje o powodach, które doprowadziły do tego kroku); b) kwota zaliczki i związane z nią odsetki wynoszące łącznie 5 551 844,46 zł zostały odjęte przez instytucję pośredniczącą (Ministerstwo Transportu) od dwóch wniosków o płatność przedstawionych przez beneficjenta; c) beneficjent rozpoczął nową procedurę przetargową (ograniczona procedura przyspieszona wynikająca z potrzeby realizacji projektu w terminie kwalifikowalności). Nowe zamówienie na kwotę 46 048 900 zł zostało podpisane dnia 22 czerwca 2007 r. Zamówienie zakończono dnia 30 sierpnia 2008 r.	Zamknięty
11	SPOT/2.2/45/04 Brak uzasadnienia dla przyspieszonej, ograniczonej procedury. Zgodnie z opinią służb Komisji przedstawione przez polskie władze okoliczności prowadzące do zastosowania procedury przyspieszonej nie mogą być wiązane z nagłą sytuacją, z powodu której nie można dochować standardowych terminów przewidzianych w art. 13 dyrektywy 93/37/EWG. W związku z tym w opinii Komisji okoliczności te nie stanowią wystarczającego uzasadnienia dla wyboru procedury przyspieszonej. W związku z tym stosuje się korektę finansową w wysokości 10 % wartości przedmiotowego zamówienia (tj. 106 659 407,81 * 10% * 75% (poziom współfinansowania EFRR) = 7 999 455,59 zł) zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi określania korekt finansowych dla wydatków współfinansowanych z funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności w przypadku nieprzestrzegania przepisów dotyczących zamówień publicznych	W dniu 19 stycznia 2010 r. IPZ wystawiła wezwanie dla beneficjenta projektu do zwrotu środków na kwotę główną w wysokości 7 948 210,52 PLN wraz z odsetkami. W związku z ostatecznym wynikiem audytu KE z dnia 6 kwietnia 2010 r. REGIO J.4.JM/kt (D(2010) 995195 IPZ wystawiła korektę wezwania do zwrotu zmieniając poziom korekty z 10% do 5%. Beneficjent zwrócił kwotę główną tj. 3 974 105,26 PLN w dniu 5 maja 2010 r. W dniu 15 lipca umorzono całość odsetek w wys. 1 514 579 zł..	Otwarty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
	(dokument COCOF/07/0037/03 z dnia 29 listopada 2007 r.).		
12	SPOT/2.2/45/04 Możliwy podział zamówienia (podział prac na dwa osobne zamówienia)	Władze polskie wyjaśniły, że początkowy zakres projektu zatwierdzonego do współfinansowania z EFRR w czerwcu 2005 r. obejmował budowę tylko odcinków I i II (tj. pierwsze zamówienie na roboty budowlane) z powodu dostępności współfinansowania dla beneficjenta. Biorąc pod uwagę oszczędności poczynione podczas procedur przetargowych związanych z budową odcinków I i II oraz możliwość zainwestowania w odcinek V, który jest bezpośrednio i funkcjonalnie powiązany z pierwotnymi pracami budowlanymi, zadecydowano o rozszerzeniu zakresu projektu (wrzesień 2006 r.) i włączeniu do niego także budowy odcinka V (tj. drugie zamówienie na roboty budowlane). Do czasu wydania pozwolenia na budowę odcinka V (sierpień 2006 r.) prace budowlane na odcinkach I i II już trwały. W związku z tym władze polskie są zdania, że realizacja prac związanych z projektem w ramach dwóch odrębnych zamówień jest uzasadniona.	Zamknięty
13	SPOT/1.2/7/04 Możliwe wydatki niekwalifikowane - koszt poniesiony przed początkowym terminem kwalifikowalności	Władze polskie poinformowały, że przedmiotowa faktura została zapłacona przez beneficjenta dnia 4 maja 2004 r., tj. w granicach terminu kwalifikowalności. Dostarczono dokumentację uzupełniającą (kopię odpowiedniego wyciągu bankowego).	Zamknięty
14	SPOT/1.2/7/04 Wydatki niezwiązane bezpośrednio z projektem	Władze polskie wyjaśniły, że przebudowa ulicy obejmowała budowę nowej jezdni na gruntach Polskich Kolei Państwowych (PKP), przez które przebiega czynna linia kolejowa nr 84. W celu wybudowania nowej jezdni niezbędna była likwidacja Istniejącej Istotnej części linii kolejowej nr 84 I utrzymanie połączenia kolejowego poprzez przebudowę Istniejącej linii kolejowej w stopniu odpowiadającym nowej jezdni. Ta część prac od początku była włączona w zakres projektu (tj. już we wnioskach projektowych) i zatwierdzona w decyzji o przyznaniu dotacji.	Zamknięty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
15	SPOT/1.2/7/04 Modernizacja dodatkowego mostu	Władze polskie poinformowały, że: a) zamówienia udzielono w ramach procedury w maju 2007 r. na podstawie polskiej ustawy o zamówieniach publicznych (wartość zamówienia poniżej progu UE). Przedstawiono dane szczegółowe dotyczące procedury przetargowej; b) ponieważ modernizacja dodatkowego mostu została sfinansowana z oszczędności poczynionych podczas procedur przetargowych w odniesieniu do poprzednich prac budowlanych, zatwierdzone koszty projektu nie uległy zmianie, a tylko rozszerzono zakres projektu; c) nie ma skutków dla realizacji projektu (zamierzano dalej modernizować most na późniejszym etapie, ale zmieniono ten zamiar I postanowiono zburzyć most i zbudować nowy).	Zamknięty
16	SPOT/1.1.2/93/04 Osiągnięcie jednego ze wskaźników monitorowania	Władze polskie przedstawiły szczegółowe informacje dotyczące monitorowania i osiągania - wszystkich wskaźników monitorowania przedmiotowego projektu. W odniesieniu do wskaźnika dotyczącego skrócenia czasu podróży z Warszawy do Łodzi władze polskie wyjaśniły, że osiągnięcie tego wskaźnika zostało rozłożone na kilka etapów (od 2008 r. do 2010 r.) po modernizacji odpowiednich linii kolejowych obejmującej projekt realizowany w okresie programowania 2007-2013. Informacje te zawarto już we wniosku projektowym.	Zamknięty
17	SPOT/2.2/39/04 Podział prac na dwa osobne zamówienia	Władze polskie wyjaśniły, że pierwszego zamówienia publicznego (poniżej progu UE) udzielono już w 2004 r. i dotyczyło ono prac na odcinku od ul. Parkowej do ul. Obywatelskiej. Instytucja zamawiająca (Miasto Łódź) planowała wówczas przebudowę tylko tej części drogi i całe zamówienie było finansowane przez Miasto Łódź. W styczniu 2005 r. zadecydowano o ubieganiu się o fundusze UE, które umożliwiłyby przeprowadzenie przebudowy innych części drogi. Umowa o dotację z EFRR została podpisana w kwietniu 2005 r. w odniesieniu do projektu obejmującego także przebudowany już odcinek od ul. Parkowej do ul. Obywatelskiej (jako wkład beneficjenta w ramach projektu).	Zamknięty
18	SPOT/2.2/39/04	IPZ SPOT pismem nr MU3AK-0831-	Otwarty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
	Udzielenie zamówienia z wolnej ręki na dodatkowe prace. Służby Komisji odnotowują informacje przedstawione przez władze polskie. Nie dostarczono jednak żadnej dokumentacji uzupełniającej na poparcie uzasadnienia przedstawionego przez władze polskie. Władze polskie są w związku z tym proszone o przedstawienie w odniesieniu do każdego zamówienia (tj. dwóch zamówień uzupełniającyeh i dwóch zamówień dodatkowych) kopii dokumentacji uzupełniającej na poparcie uzasadnienia bezpośredniego udzielenia zamówienia (np. protokół z obmiaru robót, protokół techniczny opisujący wymagane prace dodatkowe itd.).	1273/09 z dnia 13 lipca 2009 r. nałożyła na projekt SPOT/2.2/39/04 *„Przebudowa drogi nr 1 – Al. Włókniarzy na odc. Do ul Zgierskiej do ul. Pabianickiej”* korektę finansową w wysokości 25% wartości wydatków kwalifikowanych z umowy w sprawie zamówienia publicznego na roboty dodatkowe (umowa nr 342.133/NZ/2006) w wysokości 92 777,94 PLN oraz po 25% wartości wydatków kwalifikowanych z umów w sprawie zamówień publicznych na roboty uzupełniające: umowa nr 342.135/NZ/2006 w wysokości 390 854,07 PLN i umowa nr 342.139/NZ/2006 w wysokości 156 367,82 PLN), łącznie 639 999,83 PLN, powiększonej o odsetki ustawowe w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, naliczone od dnia przekazania tej części środków. Ponadto po dokładnej analizie umowy nr 342.119/NZ/2006 (wartość umowy - 2 133 773,42 PLN, w tym kwota wydatków kwalifikowanych - 2 133 773,42 PLN, kwota dofinansowania z EFRR – 1 600 330,06 PLN) oraz na podstawie opinii prawnej z dnia 15.06.2009 r. IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na ww. umowę, o czym poinformowano IZ SPOT pismem MU3ŁG-0732-1784/09 z dnia 15 września 2009. IPZ SPOT podtrzymuje, że umowa nr 342.119/NZ/2006 spełniała przesłanki do udzielenia zmówienia dodatkowego, tj.: – zamówienie dotyczyło robót budowlanych udzielonych konsorcjum realizującemu zamówienie podstawowe; – prace wskazane w ww. umowie związane były ze stabilizacją gruntu oraz wzmocnieniem koryta rzeki i nie zostały przewidziane w projektach budowlanych odnoszących się do zamówienia podstawowego; – wszystkie prace związane były z dokonanymi pracami odkrywkowymi, czyli konieczność wykonania prac dodatkowych pojawiła się dopiero w trakcie realizacji zamówienia podstawowego;	

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
		– wartość zamówienia nie przekroczyła 20% wartości realizowanego zamówienia podstawowego. Uprzejmie informuję, że przed rozpoczęciem prac budowlanych na etapie projektowania przeprowadzona została analiza geologiczna terenu, na którym realizowana była inwestycja (zał. 2). Dokonane pomiary wykazały, że badany grunt jest stabilny i nie wymaga dodatkowej stabilizacji. Jednak, po rozpoczęciu prac okazało się, że pomiędzy punktami, w których dokonywane były pomiary gruntu, podłoże jest niestabilne i wymaga utwardzenia. W związku z tym, prace ujęte w protokołach 1-4 i 7, jako prace związane ze stabilizacją gruntu, były niezbędne do dalszej kontynuacji prac objętych zamówieniem podstawowym. Odnosi się to również do prac objętych protokołem konieczności nr 6, zgodnie z którym stwierdzono, po skontrolowaniu stanu technicznego konstrukcji pokrycia koryta rzeki Łódki, że jest ona naruszona i wymaga wzmocnienia siatką. Mając na uwadze powyższe IPZ SPOT uważa, że spełnione zostały przesłanki do uznania prac określonych w protokołach konieczności objętych umową dodatkową nr 342.119/NZ/2006 i dlatego podtrzymuję stanowisko o braku podstaw do nałożenia korekty na wydatki wynikające z tej umowy.	

Odnośnie wciąż nie zamkniętych ustaleń (nr 8, 11 i 18) strona polska w dniu 9 lipca 2010 r. przekazała do KE swoje stanowisko. Do dnia zatwierdzenia sprawozdania nie otrzymano odpowiedzi ze strony KE.

10.5.1.2.3 Audyt Komisji Europejskiej (18-22 lutego 2008 r.)

W dniach 18 – 22 lutego 2008 r. odbył się audyt Komisji Europejskiej w ramach którego zbadano celowość i zgodność z prawem gospodarowania środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej oraz wywiązania się z warunków finansowania pomocy podczas realizacji w ramach ZPORR, WKP, PO PT 2004-2006 oraz w ramach SPOT następujących projektów:

- SPOT/1.1.2/99/04 *Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57;*
- SPOT/1.1.2/100/04 *Modernizacja osobowych wagonów z miejscami do siedzenia UIC-Y typów: 111A, 112A i YB;*
- SPOT/2.1/77/04 *Budowa obwodnicy m. Kobylanka, Morzyczyn, Zieleniewo w ciągu drogi krajowej nr 10 Szczecin – Bydgoszcz*;
- SPOT/2.2/47/04 *Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 88* w Gliwicach;

– SPOT/2.2/62/04 *Przebudowa obiektów inżynierskich w ciągu dróg krajowych nr 5 i 11 w Poznaniu*.

Tabela 34 Szczegółowe ustalenia dotyczące audytu (uwaga: nie wszystkie ustalenia dotyczą SPOT):

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
1	Nieprawidłowości o charakterze systemowym dotyczące zamówień publicznych: brak informacji o tym, jak oferenci z zagranicy mogą spełnić niektóre z warunków uczestnictwa w przetargu.	Instytucja audytowa będzie zwracać uwagę na przedmiotowe zagadnienie w trakcie przyszłych audytów/kontroli.	Zamknięty
2	Brak wystarczającego uzasadnienia dla zastosowania procedury negocjacji bez ogłoszenia. Odpowiednie zalecenie ze sprawozdania z audytu ma nadal zastosowanie: instytucja audytów a powinna zidentyfikować wszystkie podobne przypadki w próbie i zastosować 100% korektę finansowa. Niemniej jednak zwraca się uwagę polskich władz na fakt, że w przypadkach niezgodności z procedurami ogłaszania lub bezpośredniego udzielenia zamówień Wytyczne dotyczące określania korekt finansowych dla wydatków współfinansowanych z funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności w przypadku nieprzestrzegania przepisów dotyczących zamówień publicznych przewidują różne poziomy korekt finansowych, zależnie od wartości (powyżej lub poniżej progów zamówień publicznych UE) i charakteru danego zamówienia	Krótko po przystąpieniu Polski do UE Urząd Zamówień Publicznych dopuszczał nieuzasadnione stosowanie procedury negocjacyjnej bez uprzedniej publikacji ogłoszenia o zamówieniu w wyniku błędnej interpretacji prawa UE. Kwestia ta została zauważona w 2005 r., zaś późniejsze rozmowy pomiędzy władzami Polski i KE doprowadziły do: i) nowelizacji ustawy Prawo zamówień publicznych, zgodnie z którą zamawiający nie muszą już uzyskiwać zgody Urzędu Zamówień Publicznych na zastosowanie procedury negocjacyjnej (kwiecień 2006 r.), ii) przyjęcia przez Urząd Zamówień Publicznych specjalnych wytycznych dotyczących sposobu wyboru odpowiedniej procedury udzielenia zamówienia publicznego (listopad 2006 r.). Według instytucji audytowej, od kwietnia 2006 r. nie miały miejsca nowe przypadki nieuzasadnionego zastosowania tej procedury, zaś próba 172 projektów wybrana w ramach planu działania zawiera tylko 4 projekty, których kwestia ta mogłaby dotyczyć (zamówienia udzielone przed kwietniem 2006 r.).	Otwarty
3	Zbyt krótki termin przechowywania dokumentacji projektu.	Przepisy art. 38 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1260/1999 dotyczą wyłącznie instytucji zarządzającej Sektorowym Programem Operacyjnym „Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw", a nie końcowych beneficjentów. Jednakże beneficjenci przechowują całość dokumentacji zgodnie z wymogami wyżej wymienionego rozporządzenia. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, na wniosek instytucji zarządzającej, jest możliwe wydłużenie terminu przechowywania dokumentacji przez beneficjentów (odbiorców ostatecznych). Instytucja audytowa będzie	Zamknięty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
		monitorowała wyznaczony termin przechowywania odpowiedniej dokumentacji dla wszystkich programów w ramach prowadzonych audytów, w szczególności w trakcie procesu zamykania pomocy.	
4	Uchybienia o charakterze systemowym dotyczące zamówień publicznych: 1. wymóg dysponowania potrzebnymi urządzeniami już na etapie składania ofert. Odpowiednie zalecenia ze sprawozdania z audytu mają nadal zastosowanie: instytucja audytów a powinna zidentyfikować wszystkie podobne przypadki w próbie i zastosować 5% korektę finansową. Jeśli danego projektu dotyczą takie inne ustalenia związane z zamówieniami publicznymi wymienione w pkt. 4 , instytucja audytowa powinna zastosować wyłącznie korektę finansową wynikającą z najbardziej poważnego ustalenia (korekty finansowe nie kumulują się). 2. ograniczenia dotyczące podwykonawstwa. Odpowiednie zalecenia ze sprawozdania z audytu mają nadal zastosowanie: instytucja audytowa powinna zidentyfikować wszystkie podobne przypadki w próbie i w razie potrzeby zastosować 5 % korektę finansową. Jeśli danego projektu dotyczą takie inne ustalenia związane z zamówieniami publicznymi wymienione w pkt. 4, instytucja audytowa powinna zastosować wyłącznie korektę finansową wynikającą z najbardziej poważnego ustalenia (korekty finansowe nie kumulują się). 3. brak informacji o tym, jak oferenci z zagranicy mogą spełnić niektóre z warunków uczestnictwa w przetargu. 4. obowiązkowe członkostwo w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa. Niemniej jednak w nowej wersji sprawozdania z dodatkowej kontroli, instytucja audytowa proszona jest o zamieszczenie wniosków z oceny czasu trwania procedury uznawania kwalifikacji zawodowych uzyskanych w innych państwach członkowskich.	Ad. 1 Przepisy art. 27 ust. 1 dyrektywy 93/37/EWG są niejednoznaczne. Z wyroków ETS zawierających wykładnię przepisów dyrektywy 92/50/EWG (sprawy C-1761gB Holst Italia oraz C-314/01 Siemens) nie wynika, że zamawiający nie mogą żądać przedstawienia przez wykonawców dowodów dysponowania odpowiednim sprzętem już na etapie procedury przetargowej. Sytuacja ta uległa zmianie dopiero po wejściu w życie przepisów dyrektywy 2004/18/WE (zob. art. 48 ust.3). W związku z powyższym należy stwierdzić, że w przypadku postępowań prowadzonych na podstawie dyrektyw 92/50/EWG, 93/36/EWG oraz 93/37/EWG możliwe było wymaganie przedstawienia dowodów posiadania odpowiednich zdolności technicznych przez wykonawców na etapie prowadzenia postępowania przetargowego. Ad. 2 Dyrektywa 93/37/EWG, podobnie jak i dyrektywa 2004/18/WE nie nakłada na zamawiających bezpośredniego obowiązku dopuszczania podwykonawstwa. Akapit 32 w preambule dyrektywy 2004/18/WE sugeruje, że kwestie związane z podwykonawstwem pozostawione są w gestii państw członkowskich. W opinii Urzędu Zamówień Publicznych wyrok ETS w sprawie C-314/01 (ARGE Telekom&Partner) nie przesądza o tym, że ograniczenia dotyczące podwykonawstwa są niezgodne z prawem wspólnotowym. Ponadto polskie władze argumentują, że ich stanowisko jest zgodne z opinią rzecznika generalnego z dnia 20.11.2003 oraz z wyrokiem ETS w sprawie C-314/01 (Siemens). W odniesieniu do nałożenia przez zamawiającego wymogu zawarcia w ofercie informacji o podwykonawcach polskie władze argumentują, że wymóg taki jest zgodny z dyrektywami dotyczącymi zamówień publicznych (art.	Otwarty Otwarty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
		20 dyrektywy 93/37/EWG i art. 25 dyrektywy 2004/18/WE). Poza tym ograniczenia dotyczące podwykonawstwa miały na celu wykluczenie nieuczciwych oferentów i niedopuszczenie do wzrostu kosztów. Ad. 3 W odniesieniu do przypadków wskazanych w sprawozdaniu z audytu, ogłoszenia o przetargu odsyłały oferentów do stosownych części dokumentacji przetargowej, która zawierała informacje na temat warunków uczestnictwa w przetargu również dla oferentów z zagranicy. Ponadto polskie prawo wyraźnie zezwala oferentom z zagranicy na przedkładanie wymaganych dokumentów wystawionych w kraju, w którym mają siedzibę lub miejsce zamieszkania (rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 kwietnia 2004 r.). Ad. 4 Polskie Prawo budowlane zobowiązuje inżynierów chcących prowadzić prace w Polsce (w tym i obcokrajowców) do członkostwa w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa. Członkostwo w Izbie gwarantuje, że dany inżynier posiada odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie. Członkiem Izby można zostać w dowolnym momencie, co oznacza, że członkowstwo w Izbie nie jest związane z żadnym konkretnym postępowaniem przetargowym, a zatem mało prawdopodobne jest, by brak członkostwa przyczynił się do wykluczenia oferenta z przetargu. Podobne zasady obowiązują w innych państwach członkowskich. Ponadto zamawiający mają prawo zażądać, aby oferenci dostarczyli potwierdzenie wpisu do rejestru zawodowego na podstawie art. 22 dyrektywy 85/384/EWG w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dowodów posiadania kwalifikacji w dziedzinie architektury. Obowiązkowe członkostwo w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa nie stanowi zatem dyskryminującego warunku uczestnictwa w przetargu i nie powinno być uznawane za nieprawidłowość. Niemniej jednak instytucja audytowa dokona ponownej kontroli wszystkich 172 projektów w celu ustalenia jak długi okres jest potrzebny, aby zostać członkiem Izby.	Zamknięty Otwarty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
5	Brak odpowiednich obliczeń w celu sprawdzenia, czy projekt przyniesie przychód netto. W ramach ponownego przeglądu projektów z próby, instytucja audytowa powinna ocenić w przypadku projektów, które będą generować przychody, poprawność i wiarygodność poszczególnych wyliczeń przychodów.	Zgodnie z ustaleniami poczynionymi podczas dwustronnego spotkania w Brukseli w październiku 2007 r., polskie władze przeprowadziły specjalną analizę dotyczącą kwestii potencjalnych przychodów netto. W przypadku gdy projekt przynosić będzie znaczący przychód netto, poziom jego współfinansowania zostanie obniżony zgodnie z art. 29 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1260/1999. Podczas wspomnianego wyżej spotkania nie osiągnięto jednak porozumienia co do nieznaczących przychodów netto. Przedstawiciele KE przyznali, że art. 29 ust. 4 stwarza problemy interpretacyjne i zobowiązali się udzielić polskim władzom wskazówek w tej sprawie. Niemniej jednak do tej pory żadnych wskazówek nie udzielono. SPOT: Osiągnięty przychód, gdy jest nieznaczący, pomniejsza wartość wydatków kwalifikowalnych. W przypadku znaczącego przychodu netto poziom współfinansowania wspólnotowego jest obniżany. Ocena wniosku o dofinansowanie obejmuje weryfikację analizy kosztów i dochodów. Poziom dofinansowania dla projektu jest ustalany stosownie do tej analizy, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Projekt SPOT/1.1/82/04 generował przychód, który został potrącony z kwoty wydatków kwalifikowalnych.	Zamknięte
6	Brak wystarczającego uzasadnienia dla udzielenia dodatkowego zamówienia z wolnej ręki. Odpowiednie zalecenie ze sprawozdania z audytu ma nadal zastosowanie: instytucja audytowa powinna wziąć pod uwagę fakt, ze nieuzasadnione przypadki udzielenia dodatkowych zamówień z wolnej ręki są niezgodne z prawem niezależnie od tego, czy odnośne wydatki zostały uznane za kwalifikowalne czy nie. W przypadkach, w których takie zamówienia zostały potraktowane w sposób prowadzący do zwiększenia wydatków kwalifiko walnych, instytucja audytowa powinna zastosować 100 % korektę finansową.	Aby uniknąć błędnej interpretacji, zamówienia dodatkowe w ramach ZPORR są zawsze uznawane za wydatki niekwalifikowalne. W ramach SPOT niektóre przypadki zamówień dodatkowych również były uznawane za niekwalifikowalne.	Otwarty
7	Niespełnienie wymogu zgłoszenia dużego projektu	Instytucja audytowa nie mogła zidentyfikować tego samego ustalenia co audytorzy KE, gdyż instytucja audytowa przeprowadziła swoja kontrolę projektu w październiku 2007, a wzrost kosztów projektu miał miejsce w	Zamknięty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
		listopadzie 2007. W sierpniu 2008 r. projekt został przesłany do KE i jest obecnie w trakcie oceny.	
8	Kara nałożona przez beneficjenta na wykonawcę nie została potrącona z wydatków zadeklarowanych do KE. Odpowiednie zalecenia ze sprawozdania z audytu mają. nadal zastosowanie: instytucja audytowa powinna uznawać za niekwalifikowalne wydatki odzyskane przez beneficjenta w postaci kar, z wyjątkiem szczególnych sytuacji, kiedy kary są wykorzystywane na pokrycie szkód lub by zrekompensować straty. Polskie władze proszone są o zawarcie tej kwestii w ostatecznej wersji tabeli, która ma być dołączona do zmienionego sprawozdania instytucji audytowej. Podobnie jak w przypadku załącznika 1, nowa wersja załącznika 2 powinna obejmować 172 projekty.	Kary umowne nie powinny być traktowane jako przychód w rozumieniu Zasady kwalifikowania wydatków nr 2 z następujących powodów: i) takie podejście nie jest wyraźnie wskazane w wyżej wymienionej zasadzie, ii) kara nie jest dodatkowym przychodem, lecz stanowi rekompensatę za nieprzestrzeganie przez wykonawcę warunków umowy; iii) uznanie kar za przychód może zniechęcić beneficjentów od egzekwowania kar od wykonawców. Ponadto Instytucja Zarządzająca Podstawami Wsparcia Wspólnoty zwróciła się do Komisji o opinię na ten temat w marcu 2007 r. i ponownie w styczniu 2008 r., jednak do tej pory nie otrzymała żadnej odpowiedzi.	Otwarty
9	Brak wystarczającego uzasadnienia dla zastosowania procedury przyspieszonej. Odpowiednie zalecenie ze sprawozdania z audytu ma nadal zastosowanie: instytucja audytowa powinna zidentyfikować wszystkie podobne przypadki w próbie i zastosować 10 % korektą finansową.	Zbliżający się termin wykonania budżetu odpowiada sytuacji, w której pilna konieczność (ang. urgency) powoduje, że standardowe terminy przewidziane w unijnych dyrektywach dotyczących zamówień publicznych stają się niemożliwe do zachowania i tym samym istnieje wystarczające uzasadnienie dla zastosowania procedury przyspieszonej. Ponadto procedura wybrana przez zamawiającego miała charakter konkurencyjny ze wstępnym ogłoszeniem o zamówieniu opublikowanym z dwumiesięcznym wyprzedzeniem, tak aby informacja o przetargu była wcześniej dostępna dla wszystkich potencjalnych oferentów. Próba 172 projektów wybranych w ramach planu działania zawiera tylko 2 projekty, których ta kwestia mogła dotyczyć.	Zamknięty
10	Uchybienia o charakterze systemowym dotyczące zamówień publicznych: 1. brak informacji o tym, jak oferenci z zagranicy mogą spełnić niektóre z warunków uczestnictwa w przetargu 2. ograniczenia możliwości spełnienia niektórych warunków uczestnictwa w przetargu przez wszystkich członków konsorcjum łącznie. Odpowiednie zalecenia ze sprawozdania z audytu mają nadal zastosowanie: instytucja audytowa	 Patrz Ustalenie nr 4, punkt 3. Ad. 2 Biorąc pod uwagę istotę konsorcjum Urząd Zamówień Publicznych jest zdania, że wszyscy członkowie konsorcjum powinni być oceniani łącznie. Ustalenie nie powinno jednak zostać sklasyfikowane jako nieprawidłowość o	 Zamknięty Otwarty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
	powinna zidentyfikować wszystkie podobne przypadki w próbie i w razie potrzeby zastosować 10 % lub 5 % korektę finansową w zależności od istotności naruszenia. Jeśli danego projektu dotyczą także inne ustalenia związane z zamówieniami publicznymi wymienione w pkt. 4, instytucja audytowa powinna zastosować wyłącznie korektę finansową wynikającą z najbardziej poważnego ustalenia (korekty finansowe nie kumulują się).	charakterze systemowym, ponieważ nie wynika ono z polskiej ustawy Prawo zamówień publicznych. Dlatego też powinno być rozpatrywane indywidualnie.	
11	Uchybienia o charakterze systemowym dotyczące zamówień publicznych:		
	1. obowiązkowe członkostwo w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa	Patrz Ustalenie nr 4, punkt 4.	Otwarty
	2. zmiany informacji z ogłoszenia o przetargu bez publikacji sprostowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Odpowiednie zalecenia ze sprawozdania z audytu mają nadal zastosowanie: instytucja audytowa powinna zidentyfikować wszystkie podobne przypadki w wybranej próbie i zastosować 10% korektę finansową. Jeśli danego projektu dotyczą także inne ustalenia związane z zamówieniami publicznymi wymienione w pkt. 4, instytucja audytowa powinna zastosować wyłącznie korektę finansową wynikającą z najbardziej poważnego ustalenia (korekty finansowe nie kumulują się). Stanowisko Komisji przedstawione w piśmie z dnia 6 sierpnia 2008 r. jest wynikiem wewnętrznych konsultacji między DG ds. Polityki Regionalnej i DG ds. Rynku Wewnętrznego. Dlatego też utrzymuje się przedstawione w tym piśmie ustalenie i związaną z nim korektę finansową.	Ad. 2 Jest prawdą że znaczące zmiany informacji z ogłoszenia o przetargu bez publikacji sprostowania w Dz.U. UE mogą być traktowane jako nieprawidłowość systemowa. Jednakże w przypadku modyfikacji informacji z ogłoszenia o przetargu zamawiający przedłużali ostateczny termin składania ofert. Ten fakt powinien zostać uwzględniony przy określaniu ewentualnej korekty finansowej. Ani nowa, ani stara dyrektywa o zamówieniach publicznych nie przewiduje „sprostowania ogłoszenia o zamówieniu". Ponadto w formularzach ogłoszeń przetargowych ustanowionych rozporządzeniem (WE) nr 1564/2005/WE (obowiązującym od 1.02.2008 r.) i dyrektywą 2001/78/EWG (obowiązującą przed tą datą) nie przewidziano specjalnego formularza sprostowania ogłoszenia o zamówieniu.	Otwarty
	3. ograniczenia możliwości spełnienia niektórych warunków uczestnictwa w przetargu przez wszystkich członków konsorcjum łącznie	Patrz Ustalenie nr 10, punkt 2.	Otwarty
	4. Ograniczenia dotyczące podwykonawstwa	Patrz Ustalenie nr 4, punkt 2.	Otwarty
	5. Brak informacji o tym, jak oferenci z zagranicy mogą spełnić niektóre z warunków uczestnictwa w przetargu	Patrz Ustalenie nr 1.	Zamknięty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
12	Nieprawidłowości o charakterze systemowym dotyczące zamówień publicznych: 1. w ogłoszeniu o przetargu brakowało informacji o tym, jak oferenci z zagranicy mogą spełnić niektóre z warunków uczestnictwa w przetargu 2. Ograniczenia dotyczące podwykonawstwa	 Patrz Ustalenie nr 1. Patrz Ustalenie nr 4, punkt 2.	 Zamknięty Otwarty
13	Kara nałożona przez beneficjenta na wykonawcę nie została potrącona z wydatków zadeklarowanych przez BK do IP	Patrz Ustalenie nr 8.	Otwarty
14	Uchybienia o charakterze systemowym dotyczące zamówień publicznych: 1. zmiany informacji z ogłoszenia o przetargu bez publikacji sprostowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 2. ograniczenia możliwości spełnienia niektórych warunków uczestnictwa w przetargu przez wszystkich członków konsorcjum łącznie 3. ograniczenia dotyczące podwykonawstwa 4. wymóg dysponowania potrzebnymi urządzeniami już na etapie składania ofert 5. obowiązkowe członkostwo w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa	 Patrz Ustalenie nr 11, punkt 2. Patrz Ustalenie nr 10, punkt 2. Patrz Ustalenie nr 4, punkt 2. Patrz Ustalenie nr 4, punkt 1. Patrz Ustalenie nr 4, punkt 4.	 Otwarty Otwarty Otwarty Otwarty Otwarty
15	Uchybienia o charakterze systemowym dotyczące zamówień publicznych: 1. zmiany informacji z ogłoszenia o przetargu bez publikacji sprostowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 2. ograniczenia możliwości spełnienia niektórych warunków uczestnictwa w przetargu przez wszystkich członków konsorcjum łącznie 3. ograniczenia dotyczące podwykonawstwa 4. wymóg dysponowania potrzebnymi urządzeniami już na etapie składania ofert 5. obowiązkowe członkostwo w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa 6. w ogłoszeniu o przetargu brak informacji o tym, jak oferenci z zagranicy mogą spełnić niektóre z warunków uczestnictwa w przetargu	 Patrz Ustalenie nr 11, punkt 2. Patrz Ustalenie nr 10, punkt 2. Patrz Ustalenie nr 4, punkt 2. Patrz Ustalenie nr 4, punkt 1. Patrz Ustalenie nr 4, punkt 4. Patrz Ustalenie nr 1.	 Otwarty Otwarty Otwarty Otwarty Otwarty Zamknięty

Lp	Ustalenie	Odpowiedź	Status
16	W ogłoszeniu o przetargu zamieszczonym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nie wspomniano o dofinansowaniu.	Instytucja audytowa będzie zwracać uwagę na przedmiotowe zagadnienie w trakcie przyszłych audytów/kontroli.	Zamknięty
17	Uchybienia o charakterze systemowym dotyczące zamówień publicznych: 1. zmiany informacji z ogłoszenia o przetargu bez publikacji sprostowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 2. ograniczenia dotyczące podwykonawstwa 3. obowiązkowe członkostwo w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa 4. w ogłoszeniu o przetargu brak informacji o tym, jak oferenci z zagranicy mogą spełnić niektóre z warunków uczestnictwa w przetargu	 Patrz Ustalenie nr 11, punkt 2. Patrz Ustalenie nr 4, punkt 2. Patrz Ustalenie nr 4, punkt 4. Patrz Ustalenie nr 1.	 Otwarty Otwarty Otwarty Zamknięty
18	Polskie władze są proszone o potwierdzenie, czy instytucja zarządzająca dokonała korekty finansowej, potrącając kwotę nieprawidłowości z zadeklarowanych wydatków. Instytucja zarządzająca ma obowiązek dopilnować, by korekta finansowa została wprowadzona niezwłocznie.	Instytucja zarządzająca ZPORR uważa, że należy potrącić jedynie różnicę między i) kwotą określoną w dodatkowej umowie a ii) rzeczywistymi kosztami poniesionymi przez beneficjenta (ok. 3 tys. EUR).	Zamknięty

W dniu 5 lutego 2010 r. przy piśmie znak nr DO2/9013/8/SQB/10/800 strona polska poinformowała w odniesieniu do ustaleń dotyczących audytu realizacji działań 1.3 i 1.4 w ramach Planu Działań dla Polski o następujących działaniach:

IZ w uzgodnieniu z innymi organami krajowymi zdecydowała się podjąć stosowny działania naprawcze, związane z uchybieniami wykrytymi w trakcie kontroli wyrywkowych 5% przeprowadzanych przez Urzędy Kontroli Skarbowej, w szczególności w zakresie zamówień publicznych. Biorąc pod uwagę stwierdzony w ***Raporcie ze stosowania art. 10-12 Rozporządzenia Komisji (WE) nr 438/2001 za 2008 r.*** *opracowanymi przez Instytucję ds. Zamknięcia Pomocy poziom błędów w odniesieniu do faktycznie skontrolowanej próby, wynoszący 4,01% dla wydatków zadeklarowanych do KE w okresie od początku realizacji programu do dnia 30 czerwca 2008 r., IZ we wniosku nr SPOT/36/2009 przekazanym do Instytucji Płatniczej w dniu 24 grudnia 2009 r. dokonała rozliczenia autokorekty dla wydatków kwalifikowalnych zadeklarowanych do KE za lata 2007-2009 w wysokości 207 048 693,53 zł, w tym ze środków EFRR 148 556 327,21 zł. Kwota 207 048 693,53 zł stanowi 4,01% wszystkich wydatków deklarowanych do KE w Programie w okresie od 1 stycznia 2007 r. do 31 maja 2009 r.*

Ponadto w ramach tego samego wniosku o refundację IZ rozliczyła autokorektę w wysokości 31 580 628,30 zł, w tym ze środków EFRR 22 699 165,53 zł dla wydatków zadeklarowanych do KE od początku realizacji Programu do dnia 31 grudnia 2006 r. Wniosek złożony przez IZ został przekazany przez IP do KE w dniu 18 stycznia 2010 r. (pismo znak nr IP1/9013/SPOT/004/BQL/10/527.

Ponadto w ramach kontroli z zakresu zamówień publicznych oraz kontroli na zakończenie realizacji projektów zespoły kontrolujące IZ i IPZ brały pod uwagę dotychczasowe ustalenia poczynione podczas audytów KE w ramach Planu Działań.

Pomimo, iż wszystkie ustalenia z raportów KE nie są na dzień zatwierdzania sprawozdania zamknięte, oraz zakres podjętych działań naprawczych w latach 2007-2010 r. strona polska uznała, iż dopełniła wszelkich możliwych starań w celu usprawnienia systemu zarządzania i kontroli aby był on w pełni

zgodny z wymaganiami unijnymi jak również w stosunku do uchybień popełnionych w przeszłości. Ponadto dokonane zostały trzy korekty finansowe poprzez pomniejszenie wydatków kwalifikowalnych zadeklarowanych od początku realizacji Programu obejmujące swoim zakresem całość wydatków poświadczonych do KE.

10.6. Przedstawienie najważniejszych problemów oraz stwierdzonych nieprawidłowości, które pojawiły się podczas procesu zarządzania pomocą, wraz z rekomendacjami oraz podjętymi środkami zaradczymi

Zgodnie z brzmieniem art. 1a rozporządzenia 1681/94, za nieprawidłowość należy uważać *„jakiekolwiek naruszenie przepisów prawa wspólnotowego wynikające z działania lub zaniedbania ze strony podmiotu gospodarczego, które spowodowało lub mogło spowodować szkodę w ogólnym budżecie Wspólnot Europejskich w związku z finansowaniem nieuzasadnionego wydatku z budżetu Wspólnoty".*

10.6.1. Nieprawidłowości podlegające zgłoszeniu do Komisji Europejskiej

Zgodnie z *rozporządzeniem 1681/94* zgłoszeniu do Komisji Europejskiej podlegają wszystkie nieprawidłowości, które były przedmiotem wstępnego ustalenia administracyjnego lub sądowego, w przypadku gdy:

- nieprawidłowość może mieć wkrótce negatywne następstwa poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- nieprawidłowość ukazuje, że zastosowano nową nielegalną praktykę (metodę oszustwa),
- KE wyraźnie zażąda przekazywania informacji dotyczących danej nieprawidłowości,
- nieprawidłowość odnosi się do kwoty poniżej 10 000 euro[62] obciążającej budżet Wspólnoty i została zgłoszona do Komisji Europejskiej przed dniem 28 lutego 2006 r.,
- nieprawidłowość odnosi się do kwoty 10 000 euro lub wyższej obciążającej budżet Wspólnoty z wyjątkiem przypadków określonych w art. 3 ust. 1 *rozporządzenia 1681/94*.

10.6.2. Wyjątki od obowiązku zgłoszenia nieprawidłowości do Komisji Europejskiej

Zgodnie z *rozporządzeniem 1681/94* oraz stanowiskiem OLAF zawartym w dokumencie roboczym *Wymogi powiadamiania o nieprawidłowościach: praktyczne ustalenia*, nie ma obowiązku zgłaszania Komisji Europejskiej następujących przypadków:

- nieprawidłowości odnoszących się do kwot poniżej 10 000 euro obciążających budżet Wspólnoty z wyjątkiem nieprawidłowości podlegających niezwłocznemu zgłoszeniu do KE oraz nieprawidłowości zgłoszonych do Komisji Europejskiej przed dniem 28 lutego 2006 r.;
- nieprawidłowości odnoszących się do kwot 10 000 euro i wyższych obciążających budżet Wspólnoty w przypadku gdy:
  - jedyna nieprawidłowość polega na zaniechaniu całkowitego lub częściowego wykonania działania współfinansowanego przez budżet Wspólnoty na skutek upadłości ostatecznego beneficjenta i/lub ostatecznego odbiorcy. Należy jednak zgłaszać nieprawidłowości poprzedzające upadłość oraz wszelkie podejrzenia nadużycia finansowego;
  - zostały zgłoszone organom administracyjnym przez beneficjenta lub odbiorcę z własnej woli lub przed wykryciem przez właściwe organy, przed lub po przyznaniu środków publicznych;
  - organy administracyjne wykrywają błąd w związku z kwalifikacją finansowanego projektu i przystępują do jego usunięcia przed dokonaniem płatności ze środków publicznych.

[62] Do przeliczeń należy stosować miesięczny kurs księgowy Komisji z miesiąca, w którym wydatek został lub zostałby zarejestrowany w księgach organu odpowiedzialnego za płatności w związku z danym programem operacyjnym. Kurs ten jest publikowany przez Komisję co miesiąc w formie elektronicznej.

Dnia 31 grudnia 2009 roku Pełnomocnik Rządu do spraw Zwalczania Nieprawidłowości Finansowych na Szkodę Rzeczypospolitej Polskiej lub Unii Europejskiej zatwierdził nowy dokument pn. "System informowania o nieprawidłowościach finansowych w wykorzystaniu funduszy strukturalnych".

Zmiana w ww. dokumencie polega na usunięciu z procedury informowania o nieprawidłowościach konieczności przekazywana przez IZ SPOT do komórki właściwej w Ministerstwie Finansów kwartalnych zestawień nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu. Zasada ta obowiązuje począwszy od nieprawidłowości zgłaszanych za IV kwartał 2009 r.

W celu zachowania dotychczasowego poziomu monitorowania nieprawidłowości IZ SPOT zdecydowała się utrzymać raportowanie do IZ ww. zestawień w niezmienionej formie, w terminie 55 dni po zakończeniu każdego kwartału. Informacje pozyskane z ww. zestawień są weryfikowane i agregowane przez IZ SPOT.

10.6.3. Zadania Instytucji Zarządzającej SPOT wynikające z „Systemu informowania o nieprawidłowościach finansowych w wykorzystaniu funduszy strukturalnych" z lipca 2007 r.

Instytucja Zarządzająca realizuje następujące zadania związane z informowaniem KE o nieprawidłowościach:

- informuje Departament Ochrony Interesów Finansowych UE w Ministerstwie Finansów (DO) oraz IP o nieprawidłowościach podlegających niezwłocznemu zgłoszeniu do KE stwierdzonych w związku z realizacją Programu Operacyjnego/Inicjatywy. Informacje przekazywane są w formie raportów bieżących określonych przez Pełnomocnika;
- informuje DO oraz IP o nieprawidłowościach podlegających kwartalnemu zgłoszeniu do KE stwierdzonych w związku z realizacją Programu Operacyjnego/Inicjatywy lub o braku nowych nieprawidłowości podlegających raportowaniu do KE na podstawie art. 3 *rozporządzenia 1681/94.* Informacje przekazywane są w formie raportów kwartalnych określonych przez Pełnomocnika;
- informuje DO oraz IP o nieprawidłowościach niepodlegających raportowaniu do KE stwierdzonych w związku z realizacją Programu Operacyjnego/Inicjatywy. Informacje przekazywane są w formie zestawień kwartalnych określonych przez Pełnomocnika;
- informuje DO oraz IP o działaniach następczych prowadzonych w związku z nieprawidłowościami zgłoszonymi do KE przez DO. Informacje przekazywane są w formie raportów kwartalnych określonych przez Pełnomocnika;
- jest zobowiązana do stworzenia systemu wymiany informacji o nieprawidłowościach w ramach Programu Operacyjnego/Inicjatywy zapewniającego realizację obowiązków IZ w zakresie informowania KE o nieprawidłowościach.

10.6.4. Zadania Instytucji Zarządzającej, Pośredniczącej SPOT wynikające z Porozumienia w sprawie zarządzania Sektorowym Programem Operacyjnym Transport na lata 2004-2006 z dnia 13 listopada 2007 r.

1. IZ i IPZ zobowiązują się do raportowania o wykrytych nieprawidłowościach zgodnie z Systemem informowania o nieprawidłowościach finansowych w wykorzystaniu funduszy strukturalnych.
2. IPZ przesyła do IZ:
   - raport bieżący – niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 20 dni kalendarzowych od dnia dokonania wstępnego ustalenia administracyjnego,
   - raport kwartalny – w terminie 30 dni kalendarzowych od dnia zakończenia każdego kwartału,
   - informację o braku nieprawidłowości – w terminie 30 dni kalendarzowych od dnia zakończenia każdego kwartału,
   - kwartalne zestawienie nieprawidłowości nie podlegających raportowaniu do Komisji Europejskiej – w terminie 55 dni kalendarzowych od dnia zakończenia każdego kwartału.
3. IZ przesyła do IP raport bieżący, raport kwartalny, informację o braku nieprawidłowości i kwartalne zestawienie nieprawidłowości nie podlegających raportowaniu do Komisji

Europejskiej w terminach wskazanych w Systemie informowania o nieprawidłowościach finansowych w wykorzystaniu funduszy strukturalnych.

10.6.5. Nieprawidłowości w projektach SPOT w latach 2004-2010

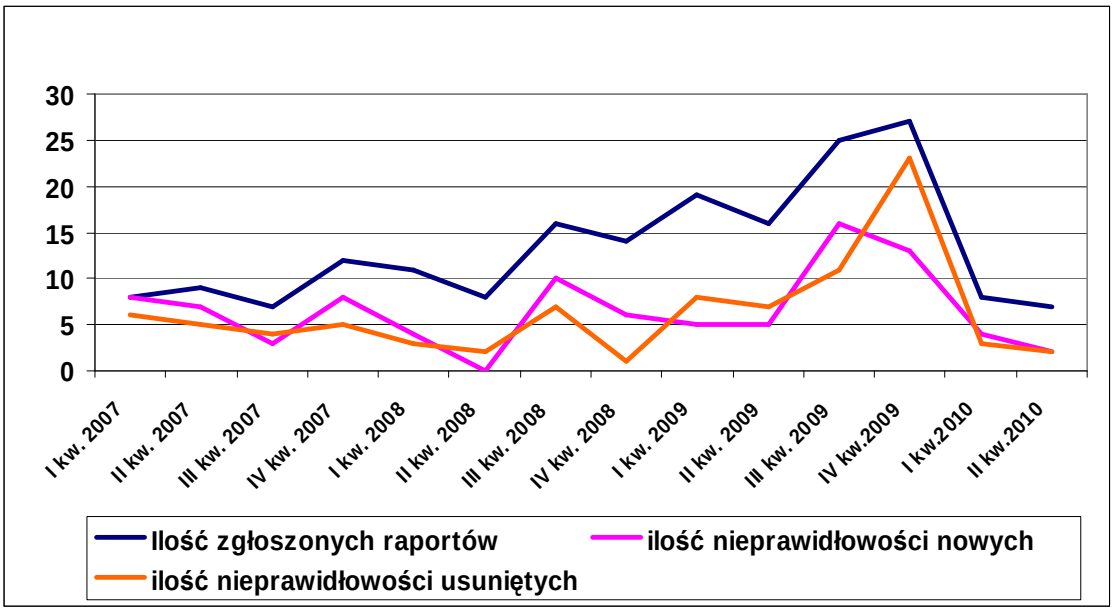
Od początku realizacji SPOT do końca II kwartału 2010 r. Instytucja Pośrednicząca przekazała do Instytucji Zarządzającej 162 raporty z nieprawidłowości podlegających raportowaniu do KE, w tym 99 raportów dotyczących nieprawidłowości nowych. IZ stwierdziła w 19 przypadkach, że nie kwalifikują się one do uznania jako nieprawidłowości w rozumieniu Rozporządzenia Komisji nr 448/2004 oraz Systemu informowania o nieprawidłowościach finansowych w wykorzystaniu funduszy strukturalnych[63]. 5 przypadków zostało odrzuconych w wyniku weryfikacji przez Ministerstwo Finansów i nieprzekazania danego raportu do Komisji Europejskiej. Informacja o ww. przypadkach została uwzględniona we właściwych zestawieniach nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu do KE.

IZ do końca I kwartału 2010 r. zgłosiła w sumie 8 nowych nieprawidłowości powstałych w oparciu o kontrole własne projektów SPOT, przy czym żadna z nich nie została odrzucona. W związku z powyższym IZ przekazała do MF 32 raporty. Ponadto od początku realizacji Programu, pośród nieprawidłowości zgłoszonych przez IZ, począwszy od I kwartału 2007 roku, usunięto w sumie 87 nieprawidłowości.

Obserwowana tendencja wzrostowa zarówno w zgłaszaniu, jak i usuwaniu nieprawidłowości związana m.in. z zamykaniem Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, a w związku z tym z finalizowaniem działań odnośnie nakładania korekt finansowych na beneficjentów została zahamowana. Większość nieprawidłowości związanych z ww. działaniami została usunięta, ale także sam proces nakładania korekt dobiega końca - w I kwartale 2010 r. zmalała znacznie ilość zgłaszanych i usuwanych nieprawidłowości.

Proces zgłaszania i usuwania nieprawidłowości w latach 2007-2010[64] przedstawia poniższy wykres.

Wykres 24 Proces zgłaszania i usuwania nieprawidłowości w latach 2004-2010



W związku z usunięciem 5 projektów z Programu, przekazano do KE 19 raportów. Pierwszy przypadek dotyczył projektu SPOT/2.3/89/04 „Wyposażenie Policji w urządzenia do automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem limitów prędkości". W oparciu o stanowisko wyrażone przez IZ SPOT (pismo z dnia 26 listopada 2008 r.), oraz stanowisko Ministra Finansów, mówiące o konieczności wyłączenia z Programu projektów zawieszonych w związku z toczącym się postępowaniem sądowym lub administracyjnym i przeznaczeniem środków dla nich zarezerwowanych na inne działania, IPZ SPOT podjęła decyzję o rozwiązaniu umowy o dofinansowanie nr 75/05 dla ww. projektu ze skutkiem natychmiastowym, o czym poinformowała beneficjenta pismem z dnia 18 grudnia 2008 r. IPZ SPOT

[63] Weryfikacja ta obejmuje również przypadki ponownego zgłoszenia danej nieprawidłowości.

[64] W latach 2004-2006 nie były zgłaszane raporty z nieprawidłowości.

stwierdziła, że nie jest możliwe osiągnięcie założonego celu projektu, co wyklucza możliwość sfinansowania wydatków poniesionych na zakup fotoradarów ze środków SPOT.

Druga nieprawidłowość dotyczyła projektu SPOT/2.2/218/08 „Usprawnienie drogi krajowej nr 6 na terenie m. Koszalina – przebudowa skrzyżowania ul. Bohaterów Warszawy – morska oraz remont wiaduktu w ciągu ul. Monte Cassino" – w wyniku weryfikacji wniosku o płatność nr SPOT/2.2/218/642/09w IPZ SPOT uznała ze niekwalifikowane wydatki na łączną kwotę 143 429,65 zł (107 572,24 zł EFRR). Wydatki dotyczyły wykonania robót budowlanych oraz części zabezpieczenia należytego wykonania umowy. W związku z rozwiązaniem umowy o dofinansowanie projektu, całość wydatków poniesionych w ramach projektu została uznana za niekwalifikowaną (pismo z dnia 27.10.2009 r. nr MU2TK – 0831 – 2122/09 – 218). W związku z powyższym w dniu 29.10.2009 r. dokonano certyfikacji ww. wniosku, w którym całość wydatków został uznana za niekwalifikowaną.

Trzeci przypadek dotyczył projektu SPOT/2.1/71/04 „Przebudowa drogi krajowej nr 3 na odc. Sulechów – Racula" - poddano w wątpliwość kwalifikację robót jako remont (zamiast przebudowy) oraz zobowiązano beneficjenta do ponownego wystąpienia do właściwego organu w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z terminem do końca 2009 r. oraz do usunięcia z obrotu wadliwej decyzji Wojewody Lubuskiego z dnia 17 grudnia 2007r., umarzającą postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia w trybie art. 156 § 1 pkt 7 KPA w związku z art. 11 Prawa ochrony środowiska. W dniu 19 stycznia 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, na podstawie wniosku skierowanego przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 12 stycznia 2009 r., na podstawie art. 105 § 1 KPA umorzył postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia. Z uwagi na brak możliwości prawnej ponownego uzyskania decyzji środowiskowej dla inwestycji zakończonej oraz w związku z wątpliwościami co do kwalifikowalności projektu w ramach SPOT (projekty z priorytetu 2.1 powinny polegać na „...budowie autostrad i dróg ekspresowych, przebudowie oraz modernizacji dróg krajowych, polegającej na przystosowaniu nawierzchni dróg i mostów do nacisków 11,5 T/oś...") IPZ SPOT zadecydowała w dniu 26 marca 2009 r. o rozwiązaniu umowy o dofinansowanie nr 22/05 z dnia 26 kwietnia 2005 r.

Czwarta nieprawidłowość dotyczyła projektu SPOT/2.2/207/08 Usprawnienie przejazdu drogą krajową nr 70 w Skierniewicach. Na etapie weryfikacji sprawozdania końcowego z realizacji projektu, IPZ zwrócił się do beneficjenta z prośbą o dostarczenie dokumentów potwierdzających osiągnięcie wskaźnika pn. „dostosowanie DK nr 70 w Skierniewicach do nośności 115 kN/oś". Beneficjent poinformował, że brak jest dokumentów potwierdzających osiągnięcie wskaźnika dla I i II Etapu projektu. Ponieważ zgodnie z zapisami Uzupełnienia SPOT dostosowanie nawierzchni dróg do przenoszenia nacisku 11,5 T/oś jest jednym z podstawowych celów Programu, wydatki poniesione w ramach I i II Etapu projektu zostały uznane za niekwalifikowane. Do III Etapu beneficjent dostarczył dokumenty, które w opinii IPZ potwierdzają, że prace wykonane w związku z realizacją modernizacji wiaduktu w klasie B, wypełniają według normy PN-85/S10030 wymagania nośności 115 kN/oś, ale wykonane one zostały na podstawie zgłoszenia wykonania remontu odtworzeniowego bez zmian geometrii wiaduktu (Zgłoszenie z dnia 08.01.2008). Beneficjent poinformował ponadto, że organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji OOŚ, wydał decyzję o umorzeniu postępowania w tej sprawie dla wszystkich trzech etapów, będących przedmiotem projektu. Organ umarzając postępowanie, uzasadnił swoją decyzję powołując się na § 3 pkt. 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (DZ. U. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.), zgodnie z którym remont drogi wyłączony jest z obowiązku uzyskania decyzji OOŚ. Brak przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jak również realizacja inwestycji na podstawie zgłoszenia wykonania remontu odtworzeniowego, a nie na podstawie decyzji o udzieleniu pozwolenia na budowę, potwierdza, że wszystkie etapy projektu miały charakter remontu, a zatem nie kwalifikują się do współfinansowania ze środków EFRR w ramach SPOT, co stanowi przesłankę do rozwiązania umowy o dofinansowanie. Przedmiotowy projekt podlegał również kontroli w zakresie zamówień publicznych przeprowadzonej przez IZ SPOT oraz IPZ SPOT. W wyniku kontroli obu instytucji stwierdzone zostały naruszenia ustawy pzp skutkujące nałożeniem korekty finansowej w wysokości 10% kosztów kwalifikowanych wartości umowy w sprawie zamówienia publicznego na modernizację wiaduktu – północnej nitki w Skierniewicach, tj. 423 495,81 PLN (III Etap projektu), a w przypadku kontroli IPZ SPOT skutkujące wydaniem oceny negatywnej dla pozostałych zamówień poniesionych w ramach Etapu III tj. postępowań dotyczących nadzoru autorskiego, nadzoru inwestorskiego, wykonania opracowania projektu budowlanego przebudowy oświetlenia północnej nitki wiaduktu

w Skierniewicach nad torami PKP, wykonania projektu budowlanego (w zakresie chodnika) wiaduktu I nitki (północnej) nad torami PKP. W związku z powyższym, IPZ SPOT podjęła decyzję o rozwiązaniu umowy o dofinansowanie projektu, o czym beneficjent został poinformowany pismem z dnia 21.10.2009 r.

Piąta nieprawidłowość dotyczyła projektu SPOT/1.1.2/195/08 *Zakup 8 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych*. W trakcie weryfikacji wniosku o płatność i potwierdzania kwalifikowalności wydatków w ramach ww. projektu ustalono, iż wątpliwości budzi uznanie potencjalnego dofinansowania ze środków EFRR jako rekompensaty za świadczenie usług publicznych (zgodnie z Rozporządzeniem 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 roku w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej), na którą to okoliczność powoływał się beneficjent w dokumentacji projektowej przekazanej do IPZ SPOT. W dniu 30 października 2009 r. IPZ stwierdziła nieprawidłowość polegającą na braku notyfikacji projektu do KE z uwagi na występującą pomoc publiczną i w tym samym dniu poinformowała beneficjenta o rozwiązaniu umowy o dofinansowanie projektu.

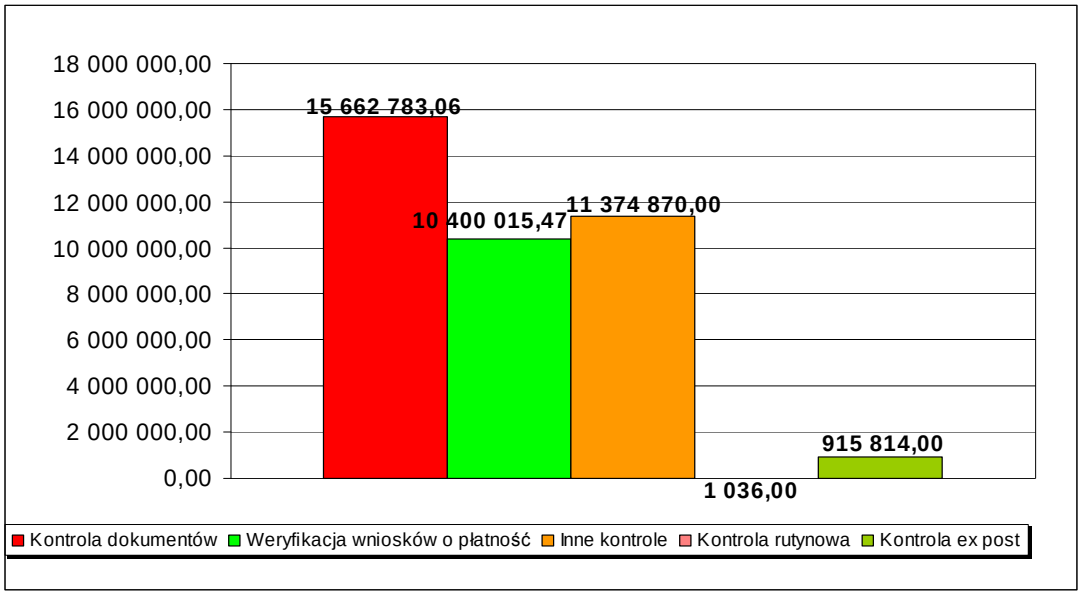
Ponadto w przypadku gdy beneficjenci samodzielnie zgłaszali nieprawidłowości w realizacji projektów zgodnie z SION informacja była umieszczana w ramach kwartalnych zestawień z nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu do KE. Szczegółowa informacja została zaprezentowana w załączniku nr 8 do niniejszego sprawozdania.

Statystyki dotyczące nieprawidłowości

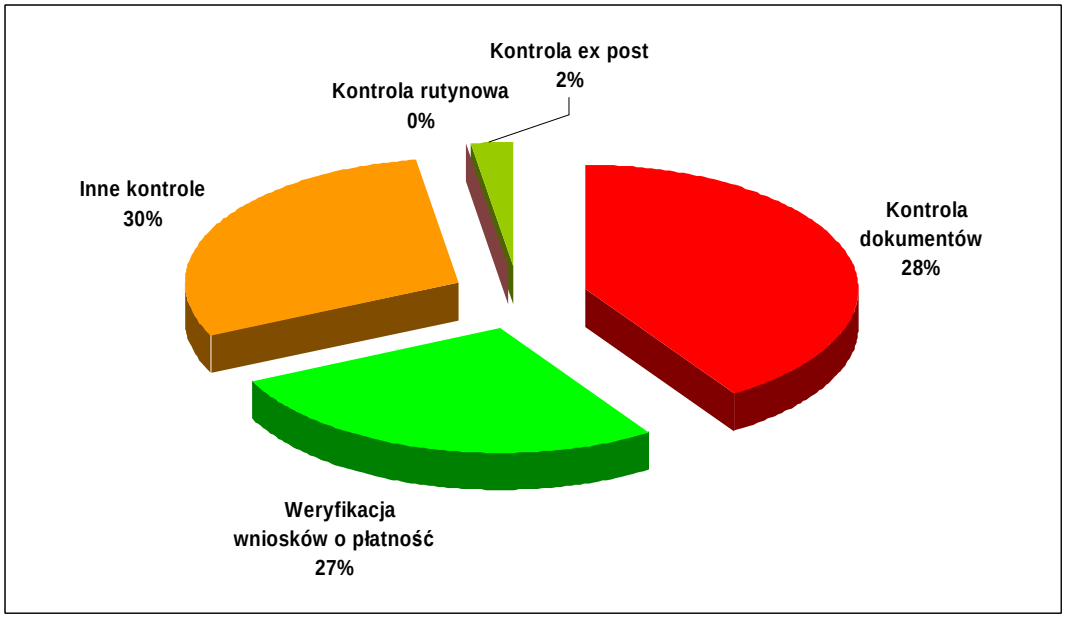
W sumie w latach 2004 - 2010 Ministerstwo Finansów zdecydowało o wysłaniu do KE 185 raportów zgłoszonych przez IZ, tj. 90 nowych i 95 będących kontynuacją raportowania z poprzednich okresów sprawozdawczych. Całość wydatków uznanych za nieprawidłowe, a objętych w/w raportami opiewa na kwotę 38 354 518,53 euro.

Co do metody wykrycia nieprawidłowości, najwięcej przypadków stanowiących procentowo największy udział w kwocie wszystkich nieprawidłowości podlegających raportowaniu wykryto podczas kontroli dokumentów (9 przypadków na kwotę 15 662 783,06 euro), zaś najbardziej liczebne były nieprawidłowości wykryte podczas weryfikacji wniosków o płatność (59 przypadków na kwotę 10 400 015,47 euro). Nieprawidłowości wykryte podczas audytów/kontroli doraźnych/na zakończenie realizacji projektów, które dotyczyły 19 przypadków, opiewały na kwotę 11 374 870,00 euro. Nieprawidłowość wykryta podczas kontroli rutynowej (audyt wewnętrzny - 1 przypadek) opiewała na kwotę 1 036,00 euro oraz nieprawidłowość wykryta w wyniku kontroli ex-post postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (2 przypadki) na kwotę 915 814,00 euro. Ponad 27 % z całości wydatków uznanych za nieprawidłowe, raportowanych do Komisji Europejskiej powstało w następstwie weryfikacji wniosków o płatność przy stosunkowo dużym udziale liczebności tych nieprawidłowości (65,55 %), zaś prawie 73 % z całości wydatków uznanych za nieprawidłowe - w wyniku kontroli krajowych bądź unijnych służb kontrolujących (odpowiednio 34,45 % w liczebności tych nieprawidłowości).

Wykres 25 Podział nieprawidłowości podlegających raportowaniu ze względu na metodę wykrycia danej nieprawidłowości w ujęciu kwotowym



Wykres 26 Podział nieprawidłowości podlegających raportowaniu ze względu na metodę wykrycia danej nieprawidłowości w ujęciu procentowym.



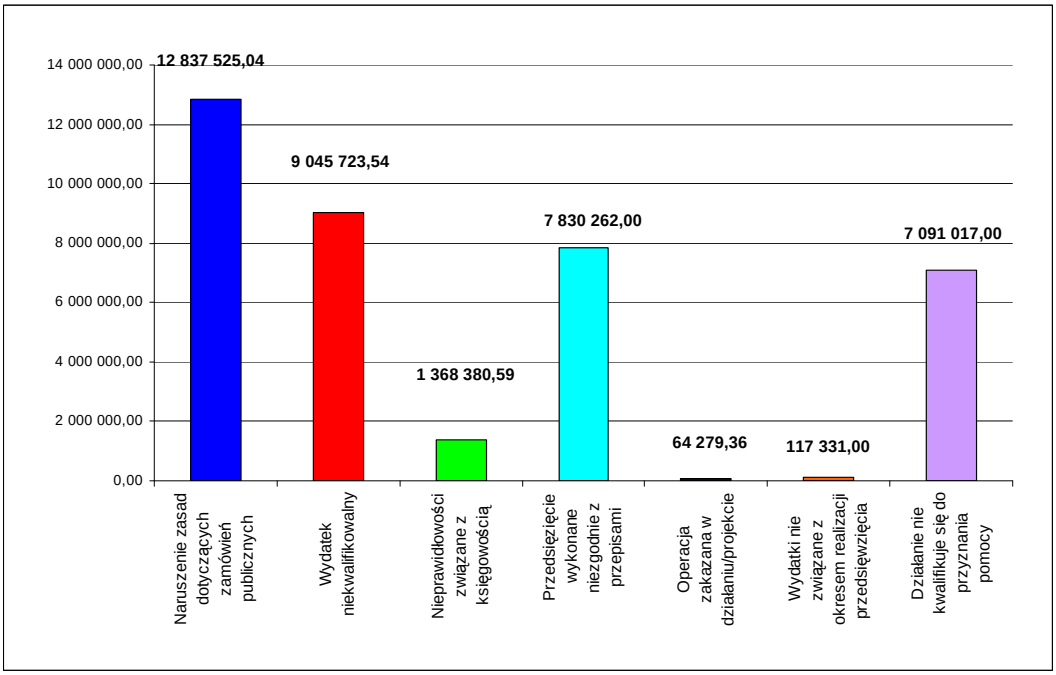
Podział nieprawidłowych kwot ze względu na poszczególne typy nieprawidłowości przedstawia się następująco:

- 38 przypadków nieprawidłowości dotyczących naruszenia zasad dotyczących zamówień publicznych na kwotę 12 837 525,04 euro, co stanowi 34%[65] wartości wszystkich nieprawidłowości podlegających raportowaniu,
- 45 przypadków nieprawidłowości dotyczących wydatków niekwalifikowanych na kwotę 9 045 723,54 euro, co stanowi 24%[66] wartości wszystkich nieprawidłowości podlegających raportowaniu,

[65] Wartości procentowe zaokrąglono do liczb całkowitych.
[66] J.w.

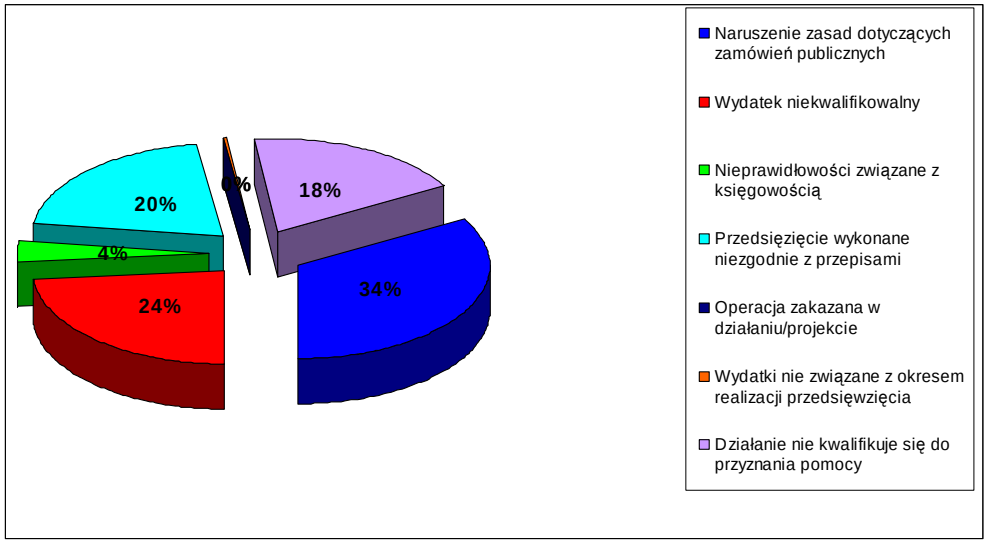
- 2 przypadki przedsięwzięcia wykonanego niezgodnie z przepisami krajowymi bądź unijnymi (usunięcie 2 projektów z programu po wypłacie części środków) na kwotę 7 830 262,00 euro, co stanowi 20%[67] wartości wszystkich nieprawidłowości podlegających raportowaniu,
- 1 przypadek przedsięwzięcia niekwalifikującego się do przyznania pomocy (usunięcie projektu z programu przed wypłatą) na kwotę 7 091 017,00 euro, co stanowi 18%[68] wartości wszystkich nieprawidłowości podlegających raportowaniu,
- 3 przypadki nieprawidłowości związanych z księgowością na kwotę 1 368 380,59 euro, co stanowi 4%[69] wartości wszystkich nieprawidłowości podlegających raportowaniu,
- pozostałe 3 przypadki nieprawidłowości dotyczących operacji zakazanych w projekcie oraz wydatków niezwiązanych z okresem realizacji przedsięwzięcia na kwotę odpowiednio 64 279,36 euro oraz 117 331 euro, co stanowi mniej niż 0,5% wartości wszystkich nieprawidłowości podlegających raportowaniu.

Wykres 27 Podział nieprawidłowości podlegających raportowaniu ze względu na typ danej nieprawidłowości w ujęciu kwotowym



[67] J.w.
[68] Wartości procentowe zaokrąglono do liczb całkowitych.
[69] J.w.

Wykres 28 Podział nieprawidłowości podlegających raportowaniu ze względu na typ danej nieprawidłowości w ujęciu procentowym przedstawia poniższy wykres.



Wartość wszystkich 183 stwierdzonych nieprawidłowości opiewa na 56 087 486,45 euro (w tym nieprawidłowości niepodlegające raportowaniu do Komisji Europejskiej na kwotę 17 732 967,92 euro.

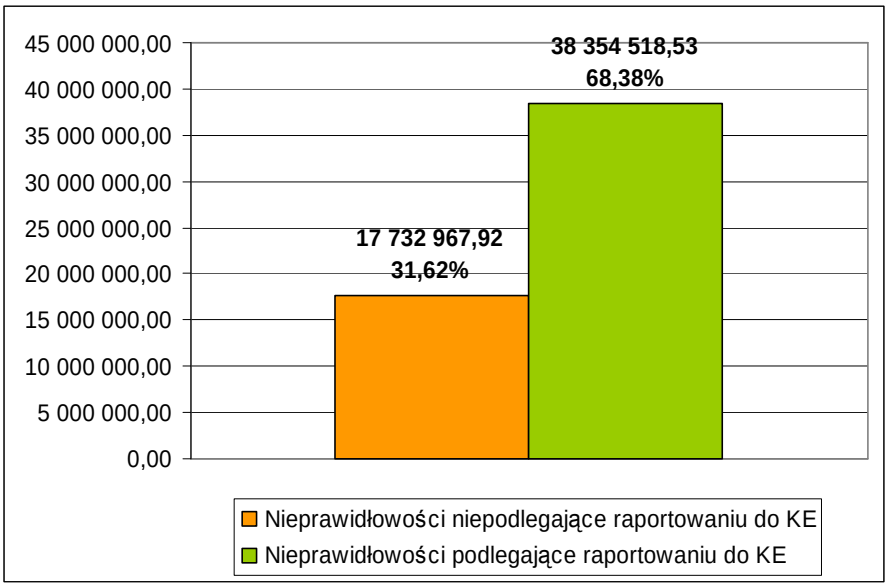
Tabela 35 Wartość wszystkich stwierdzonych nieprawidłowości

Priorytet	Wartość nieprawidłowości (euro)	Wartość nieprawidłowości %	Ilość nieprawidłowości	Ilość nieprawidłowości %
1.1	8 257 603,47	14,72%	10	5,46%
1.2	1 016 499,23	1,81%	20	10,93%
1.3	11 739 198,00	20,93%	1	0,55%
2.1	14 155 747,15	25,24%	31	16,94%
2.2	18 307 513,83	32,64%	103	56,28%
2.3	2 487 553,67	4,44%	6	3,28%
3.1	123 371,10	0,22%	12	6,56%
Suma	56 087 486,45	100,00%	183	100,00%

Największy udział kwotowy nieprawidłowości zanotowano w priorytecie 2.2 oraz w priorytecie 2.1 (powyżej 25% wartości wszystkich nieprawidłowości). Największy udział ilościowy zanotowano w priorytecie 2.2 (ponad połowa ilości wszystkich nieprawidłowości) oraz w priorytecie 2.1 i 1.2.

Jak wynika z poniższego wykresu w wartości wszystkich nieprawidłowości stwierdzonych w SPOT największy udział, bo ponad 68 % stanowią nieprawidłowości podlegające raportowaniu do KE, a niecałe 32% niepodlegające raportowaniu. Natomiast podział ilościowy tych nieprawidłowości kształtuje się na zbliżonym poziomie - 90 przypadków nieprawidłowości podlegających raportowaniu do KE i 93 nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu do KE.

Wykres 29 Podział nieprawidłowości od początku realizacji Programu w ujęciu kwotowym i procentowym.



W latach 2004-2010 w 40 przypadkach doszło do konieczności zwrotu kwot nieprawidłowo wypłaconych, będących następstwem wykrycia nieprawidłowości podlegających lub niepodlegających raportowaniu do Komisji Europejskiej. Najczęstszym powodem konieczności zwrotu środków były:

- wydatki niekwalifikowane,
- korekty finansowe w związku nieprawidłowościami w zamówieniach publicznych,
- rozwiązanie umowy o dofinansowanie po wypłacie środków.

Tabela 36 Lista wszystkich dłużników w SPOT

Lp	Nazwa dłużnika	Wysokość zobowiązania w PLN	Nieprawidłowość dotyczyła	Numer wniosku o płatność	Termin zapłaty Beneficjentow	Nieprawidł. zgłoszona przez	Zadłużenie należy uregulować do dnia	Termin uregulowania zadłużenia
1	Gmina Miasto Rzeszów ul. Rynek 1 35-064 Rzeszów	13 725,00	Uznania część kosztów za niekwalifikowane. Sprawa konsultowana z IZ PWW i IP.	SPOT/2.2/51/030/04	29.09.2006.	IPZ	Brak wezwania (środki zostaną potrącone z kolejnego wniosku o płatność)	30/03/2007 13 725,00 zł + odsetki 756,94 zł
2	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa	5 227 388,34	Płatności zaliczkowej dla wykonawcy (Siemens)	SPOT/1.1.1/82/224/04	08.12.2006.	IPZ	12-06-2007	28-06-2007 potrącenie z kolejnego wniosku o płatność z odsetkami w wysokości 26 423,37 zł (karne) i 90 082,94 zł (umowne)
3	GDDKiA ul. Żelazna 59 00-848 Warszawa	280 118,79	Naruszenia przepisów Ustawy PZP przy podpisaniu umowy na opracowanie dokumentacji technicznej.	Nr projektu SPOT/2.1.2/71/04	31.10.2006.	Wykryta przez IZ, a IPZ podjęła działania w celu odzyskania środków.	12-06-2007	Anulowano wezwanie do zapłaty (kontrola IZ SPOT na wniosek GDDKiA).
4	Zarząd	750,00	Wnioskowanie o	SPOT/1.2.2/19/243/	31.07.2007	IPZ	12.10	11-10-2007r.

Lp	Nazwa dłużnika	Wysokość zobowiązania w PLN	Nieprawidłowość dotyczyła	Numer wniosku o płatność	Termin zapłaty Beneficjentow	Nieprawidł. zgłoszona przez	Zadłużenie należy uregulować do dnia	Termin uregulowania zadłużenia
	Morskiego Portu Gdańsk S.A. ul. Zamknięta 18 80-955 Gdańsk		refundację wydatków nieujętych w umowie o dofinansowanie	07			2007	zwrot kwoty z odsetkami w wys. 18 zł.
5	GDDKiA ul. Żelazna 59 00-848 Warszawa	1 336,29	Wydatki poniesione w związku z realizacją 2 umów dzierżawy z dnia 19 listopada 2004r.	SPOT/2.1.3/73/090/06	31.05.2007.	IPZ/ GDDKiA	29.10 2007	28.12.2007 r. wraz z odsetkami w wys. 95 zł
6	Miasto Gliwice ul. Zwycięstwa 21 44-100 Gliwice	845,46 694,49	Uznania wyników kontroli UKS Katowice (kwalifikowalność artykułów prasowych w 16 i 31% wartości faktur)	SPOT/2.2/47/013/06 SPOT/2.2/47/033/06	14.09.2006 18.08.2006	UKS Katowice/ IPZ	29.01 2008	Zwrócone dn. 28.01.2008 wraz z odsetkami w wysokości 253 zł.
7	Miasto Opole ul. Rynek 1 45-015 Opole	555 575,93	Pozyskanie i transport humusu w ramach umowy MZD/208/TN/2006	SPOT/2.2/36/220/07	31.07.2007	IPZ/ kontrola na zakończeni e realizacji projektu	25.02 2008	Zwrócone dn. 25.02.2008 wraz z odsetkami w wysokości 40 420,05 Pozostałe odsetki w wys. 182,95 zł zwrócono dn. 26.02.2008 r.
8	Miasto Białystok ul. Słonimska 1 15-950 Białystok	4 680,23	Błędnie zakwalifikowana do wymiany stolarka okienna	SPOT/2.2/123/385/08	12.02.2008	Beneficjent	1.03 2008	3 i 4 marca 2008 r. z odsetkami w wys. 38 zł
9	Gmina Miasto Piotrków Trybunalski Pasaż Rudowskiego 10 97-300 Piotrków Trybunalski	27 220,44 44 051,11	Zasad kwalifikowalności wydatków - możliwość odzyskania podatku VAT	SPOT/2.2/69/164/07 SPOT/2.2/69/299/07	31.07.2007 31.10.2007	Beneficjent	2.05 2008	28 i 30 .04.2008 r. z odsetkami w wysokości 5 592 zł
10	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa	118 125,00 39 375,00	Uznanie wyników kontroli IZ	SPOT/1.1.1/82/205/07 SPOT/1.1.1/82/264/07	31.05.2007 29.08.2007	IZ SPOT	8.05 2008	8.05.2008 r. wraz z odsetkami w wys. 17 957 zł
11	Gmina Wrocław pl. Nowy Targ 1/8 , 50 - 141 Wrocław	609 217,53	Rozwiązanie Umowy o dofinansowanie nr SPOT/2.2/27/04	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Beneficjent	Nie dotyczy	11.04.2008 r. z odsetkami w wysokości 95 021,24 zł
11	Miasto Rybnik ul. Bolesława Chrobrego 2 44-200 Rybnik	25 511,62	Wydatków poniesionych na wykonanie kanalizacji deszczowej – koszt niekwalifikowany	SPOT/2.2/65/391/08	29.02.2008	IPZ	2.06 2008	2.06.2008 r. wraz z odsetkami w wys. 953 zł
12	Miasto Rybnik ul. Bolesława Chrobrego 2 44-200 Rybnik	50 245,38 15 026,13	Wydatki poniesione w związku z robotami dodatkowymi nie	SPOT/2.2/65/298/07 SPOT/2.2/65/312/07	31.10.2007 29.11.2007	IPZ	4.07 2008	3 i 4 07.2008 r. wraz z odsetkami w wys. 5 915 zł

Lp	Nazwa dłużnika	Wysokość zobowiązania w PLN	Nieprawidłowość dotyczyła	Numer wniosku o płatność	Termin zapłaty Beneficjentow	Nieprawidł. zgłoszona przez	Zadłużenie należy uregulować do dnia	Termin uregulowania zadłużenia
			umocowane umową z wykonawcą					
13	GDDKiA ul. Żelazna 59 00-848 Warszawa	9 059,01	Błąd w określeniu wartości wydatków kwalifikowanych (nadzór autorski)	SPOT/2.1.3/73/393/08	29.02.2008	Beneficjent	11.07 2008	11.07.2008 r. wraz z odsetkami w wys. 481 zł
14	Urząd Morski w Gdyni Ul. Chrzanowskiego 10 81-338 Gdynia	2 450 641,82	Zerwanie umowy z wykonawcą	SPOT/1.2/1/110/136/06	30.03.2007	IPZ	6.10 2008	31.12.2008 r. wraz z odsetkami w wys. 579 359 zł
15	GDDKiA ul. Żelazna 59 00-848 Warszawa	260 775,00	Uznanie wyników kontroli IZ	SPOT/2.1.2/71/086/06	31.10.2006	IZ SPOT	27.10 2008	27.10.2008 r. wraz z odsetkami w wys. 66 683 zł
16	Gmina Miasto Rzeszów ul. Rynek 1 35-064 Rzeszów	2 763 213,24 514 667,73 742 916,47 1 021 951,43 2 194 743,65 220 319,16 1 181 364,70 1 010 703,88 915 269,57	Uznanie wyników audytu Komisji Europejskiej	SPOT/2.2/51/007/05 SPOT/2.2/51/022/05 SPOT/2.2/51/030/06 SPOT/2.2/51/055/06 SPOT/2.2/51/088/06 SPOT/2.2/51/050/06 SPOT/2.2/51/062/06 SPOT/2.2/51/104/06 SPOT/2.2/51/197/07	8.05.2006 15.09.2006 29.09.2006 29.09.2006. 29.09.2006 7.11.2006 23.11.2006. 30.03.2007. 29.06.2007.	IZ SPOT	29.12 2008	24.12.2008 r. oraz 29.12.2008 r. Pozostała kwota należności głównej do uregulowania wynosi 50 309,25 PLN i została zwrócona 11.02.2009 r. Umorzenie odsetek!
17	Miasto Poznań Pl. Kolegiacki 17 61-841 Poznań	12 743,65 9 671,65 7 447,27 4 649,65	Wyłączenie kosztów poniesionych w ramach umowy nr DZ/IB/3420/146/06 na prośbę beneficjenta	SPOT/2.2/57/126/06 SPOT/2.2/57/221/07 SPOT/2.2/57/300/07 SPOT/2.2/57/407/08	28.02.2007 28.06.2007 31.10.2007 18.04.2008	Beneficjent	4.02 2009	4.02.2009 r. wraz z odsetkami w wys. 7 287,29 zł
18	Urząd Morski w Gdyni Ul. Chrzanowskiego 10 81-338 Gdynia	1 353,72	Błędne rozliczenie robót	SPOT/1.2/1/20/250/07	3.09.2007	Beneficjent	6.04 2009	27.03.2009 r. wraz z odsetkami w wys. 290 zł
19	GDDKiA ul. Żelazna 59 00-848 Warszawa	12 806 288,43 7 788 917,28 8 101 598,99	Rozwiązanie umowy o dofinansowanie nr 22/05 z dnia 26 kwietnia 2005 r.	SPOT/2.1.2/71/086/06 SPOT/2.1.2/71/115/06 SPOT/2.1.2/71/204/07	31.10.2006 29.12.2006 31.05.2007	IPZ SPOT	Niezwłocznie (było ponaglenie z dnia 11.08.2009	W dniu 27.11.2009 r. GDDKiA zwróciła na rachunek programowy kwotę należności głównej w wysokości 28 696 804,70 zł.
20	Miasto Konin Pl. Wolności 1 62-500 Konin	1 094 859,25 676 998,79 622 597,22 1 200 058,53 440 700,91 222 498,77 308 136,32 497 935,56 391 854,29 392 962,43 94 614,02	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na roboty budowlane (dnia 22.09.2009 wystawiono korektę wezwania – usunięto pierwszy wniosek	SPOT/2.2/22/052/06 SPOT/2.2/22/102/06 SPOT/2.2/22/169/07 SPOT/2.2/22/192/07 SPOT/2.2/22/218/07 SPOT/2.2/22/249/07 SPOT/2.2/22/271/07 SPOT/2.2/22/293/07 SPOT/2.2/22/307/07 SPOT/2.2/22/326/07 SPOT/2.2/22/355/07	29.12.2006 30.03.2007 30.04.2007 29.06.2007 31.07.2007 31.08.2007 05.10.2007 31.10.2007 30.11.2007 31.12.2007 12.02.2007	IPZ SPOT	Niezwłocznie	Kwota korekty została wyegzekwowana z płatności pośredniej w wysokości 3 774 281,16 PLN oraz z płatności końcowej w wysokości 3

Lp	Nazwa dłużnika	Wysokość zobowiązania w PLN	Nieprawidłowość dotyczyła	Numer wniosku o płatność	Termin zapłaty Beneficjentow	Nieprawidł. zgłoszona przez	Zadłużenie należy uregulować do dnia	Termin uregulowania zadłużenia
			o płatność obejmujący wydatki z 2006 r.)					730 625,07 PLN. Pozostała kwota do spłaty wynosi 492 687,33 zł
21	Gmina Wrocław pl. Nowy Targ 1/8 , 50 - 141 Wrocław	1 684,50	Korekta finansowa dla zamówienia na Przygotowanie i przeprowadzenie kampanii informacyjnej dotyczącej Projektu	SPOT/2.2/121/334/07	b.d.	IPZ SPOT	Nie dotyczy (potrącenie z wniosku o płatność końcową)	11.05.2009 z odsetkami w wysokości 88 zł
22	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa	26 268,48	Błędne obliczenie ilości osłon przeciwpożarowych	SPOT/1.1.1/160/413/08	31.03.2008	Beneficjent	9.06 2009	3.06.2009 (kwota gł.) 5.06.2009 (odsetki w wys. 4170,21 zł)
23	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., ul. Wileńska 14a 03-414 Warszawa	215,43	Korekta finansowa dla zamówienia na Opracowanie i wykonanie materiałów informacyjno-promocyjnych dla Projektu	SPOT/1.1.2/93/504/08	b.d.	IPZ SPOT	Nie dotyczy (potrącenie z wniosku o płatność końcową)	30.06.2009 z odsetkami w wysokości 34 zł
24	GDDKiA ul. Żelazna 59 00-848 Warszawa	99 141,62	Korekta finansowa dla zamówień na „Przebudowę skrzyżowania ul. Dworcowej i Wolności w ciągu drogi krajowej nr 20 w m. Bytów na skrzyżowanie typu małe rondo wraz z uporządkowaniem przyległego układu komunikacyjnego" oraz na „Przebudowę skrzyżowania drogi krajowej nr 6 z ul. Morską w Gdyni	SPOT/2.3/155/437/08	b.d.	IPZ SPOT	Nie dotyczy (potrącenie z wniosku o płatność końcową)	Zwrócone 7.07.2009 r. wraz z odsetkami w wys. 24 654 zł.
25	Urząd Miejski w Jaworznie Ul. Grunwaldzka 33, 43-600 Jaworzno	15 747,90	Uzyskanie przychodu z tytułu sprzedaży materiałów przetargowych	SPOT/2.2/55/195/07	31.072007	UKS	9.07 2009	Zwrócone 13.07.2009 r. wraz z odsetkami w wys. 4016,59 zł. Pozostałe odsetki w wys. 4,41 zł zwrócono dn. 17.07.2009 r.
26	Miasto Łódź Ul .Piotrkowska 104 90-926 Łódź	639 999,83	Korekta finansowa dotycząca umowy w sprawie zamówienia publicznego na roboty dodatkowe i uzupełniające.	b.d.	27.04.2007	KE	Nie dotyczy (potrącenie z wniosku o płatność końcową)	Beneficjent zwrócił kwotę główną w dniu 31 lipca 2009 r. oraz odsetki w wys. 186 363 zł
27	Miasto Gorzów		Korekta	SPOT/2.2/41/048/06	29.12.2006	IPZ SPOT	17.08	Zwrócone

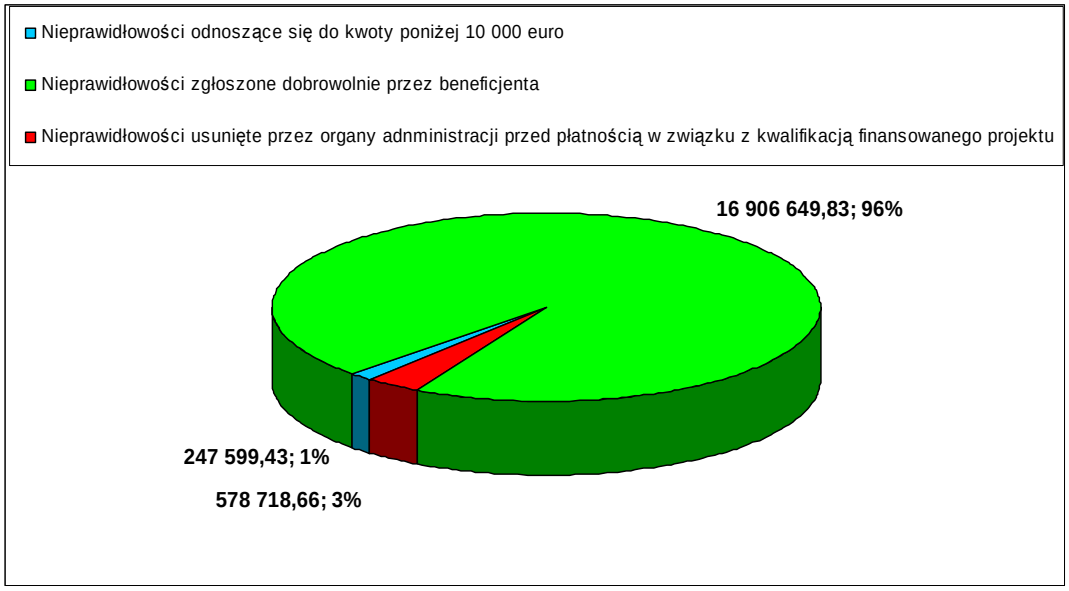
Lp	Nazwa dłużnika	Wysokość zobowiązania w PLN	Nieprawidłowość dotyczyła	Numer wniosku o płatność	Termin zapłaty Beneficjentow	Nieprawidł. zgłoszona przez	Zadłużenie należy uregulować do dnia	Termin uregulowania zadłużenia
	Wielkopolski Ul. Sikorskiego 3-4, 66-400 Gorzów Wlkp.	93 649,77 38 903,65 23 815,79 21 204,31 19 456,10	finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na roboty budowlane.	SPOT/2.2/41/082/06 SPOT/2.2/41/128/06 SPOT/2.2/41/173/07 SPOT/2.2/41/219/07 SPOT/2.2/41/273/07 SPOT/2.2/41/332/07	29.12.2006 29.12.2006 30.03.2007 29.06.2007 31.08.2007 30.11.2007		2009	31.08.2009r. wraz z odsetkami w wys. 59 303 zł (umowne) oraz 594 zł (karne)
28	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk	25 827,39	Koszt niekwalifikowany – niewykorzystane materiały budowlane zakupione w celu realizacji projektu	SPOT/1.2.2/17/233/07	30.07.2007	Beneficjent	18.08 2009	Zwrócone 3.08.2009r. wraz z odsetkami w wys. 6 736 zł. Pozostałe odsetki zwrócono w dniu 7.08 2009 r. w wys. 16zł
29	Urząd Miasta Zielona Góra ul. Podgórna 22 65-424 Zielona Góra	177 702,05 143 216,54	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na roboty budowlane.	SPOT/2.2/68/023/06 SPOT/2.2/68/023/06	31.07.2007 18.12.2008	IPZ SPOT	13.08 2009	Zwrócone 5.08.2009r. wraz z odsetkami w wys. 53 839 zł. Pozostałe odsetki zwrócono w dniu 11.08 2009 r. w wys. 2 840 zł
30	Urząd Miasta Skierniewice Ul. Rynek 1 96-100 Skierniewice	22 341,75 10 500,39	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na roboty budowlane.	SPOT/2.2/26/106/06 SPOT/2.2/26/146/07	31.01.2007 29.06.2007	IPZ SPOT	21.08 2009	Zwrócone 12.08.2009r. wraz z odsetkami w wys. 10 043 zł
31	Gmina Miasto Toruń Ul. Wały Gen. Sikorskiego 8 87-100 Toruń	227 250,22	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na roboty budowlane.	SPOT/2.2/34/080/06 SPOT/2.2/34/168/07	29.06.2007 29.06.2007	IPZ SPOT	31.08 2009	Zwrócone 30.09.2009r. wraz z odsetkami w wys. 63 652 zł (umowne) oraz 1 058zł (karne)
32	Gmina Sosnowiec Al. Zwycięstwa 20, 41- 200 Sosnowiec	264 044,90 1 277,35 34 370,34 308,54	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na roboty budowlane.	SPOT/2.2/63b/133/06 SPOT/2.2/63b/133/06 SPOT/2.2/63b/177/06 SPOT/2.2/63b/177/06	29.06.2007 21.12.2007 12.02.2008 25.09.2008	IPZ SPOT	8.09 2009	Zwrócone 13.10.2009r. wraz z odsetkami w wysokości 82 357 zł (umowne) i 1 233 zł (karne)
33	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. ul. Zamknięta 18 80-955 Gdańsk	2 130,00	Korekta finansowa	SPOT/1.2.2/19/202/07	31.07.2007	IPZ SPOT	17.09 2009	Zwrócone 8.09.2009r. wraz z odsetkami w wysokości 579 zł
34	Gmina Sosnowiec Al. Zwycięstwa 20, 41- 200 Sosnowiec	1 048 940,32	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na roboty budowlane.	SPOT/2.2/63a/178/07	30.05.2008	IPZ SPOT	26.10 2009	Dnia 28.10.2009r. zwrócono część kwoty głównej w wysokości 23 739,16 zł. Resztę wyegzekwowano z wniosku o płatność końcową. Umorzono odsetki!

Lp	Nazwa dłużnika	Wysokość zobowiązania w PLN	Nieprawidłowość dotyczyła	Numer wniosku o płatność	Termin zapłaty Beneficjentow	Nieprawidł. zgłoszona przez	Zadłużenie należy uregulować do dnia	Termin uregulowania zadłużenia
35	GDDKiA ul. Żelazna 59 00-848 Warszawa	78 327,10	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówień publicznych na wykonanie dokumentacji projektowej oraz	SPOT/2.1.3/73/090/06	29.02.2008	IPZ SPOT	12.11 2009	Dnia 30.10.2009r. zwrócono kwotę główną oraz odsetki w wysokości 16 569 zł
36	Województwo Podlaskie Ul. Księdza ST. Wyszyńskiego 1 15-888 Białystok	60 000,00	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na wykonanie i dostawę autobusów szynowych.	SPOT/1.1.2/108/157/07	b.d.	IPZ SPOT	7.12 2009	11.12 zwrócono kwotę główną wraz z odsetkami w wysokości 17 437,00 zł
37	Ministerstwo Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa	155,45	Niewłaściwe wyliczenie kosztów kwalifikowanych dot. wynagrodzenia pracownika.	SPOT/3.1/183/523/08	20.01.2009	IPZ SPOT	n/d	30.10. 2009 zwrócono kwotę główną z odsetkami w wysokości 10 zł
38	Województwo Lubuskie Ul. Podgórna 7 65-057 Zielona Góra	3 965,00	Korekta finansowa wydatków kwalifikowanych wartości umowy na promocję projektu	SPOT/1.1.2/106/156/07	11.04.2007	IPZ SPOT	n/d	30.10. 2009 zwrócono kwotę główną z odsetkami w wysokości 1 274 zł
39	Gmina Miasto Rzeszów ul. Rynek 1 35-064 Rzeszów	833,79	Koszty niekwalifikowane zgłoszone przez Beneficjenta.	SPOT/2.2/51/104/06	30.03.2007	Beneficjent	25.01 2010	26.01. 2010 zwrócono kwotę główną z odsetkami w wysokości 291 zł
40	Gmina Miasto Płock ul. Stary Rynek 1 09-400 Płock	1 153 872,93 966 012,40 921 978,05 932 214,16	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na roboty budowlane.	SPOT/2.2/45/099/06 SPOT/2.2/45/122/06 SPOT/2.2/45/152/07 SPOT/2.2/45/324/07	31.10.2006. 29.12.2006 31.01.2007 30.11.2007	KE	10.05 2010	Beneficjent zwrócił kwotę główną w dniu 5 maja 2010 r. W dniu 15 lipca umorzono całość odsetek w wys. 1 514 579 zł.
41	Gmina Miasto Grudziądz ul. Ratuszowa 1, 86-300 Grudziądz	603 646,61 150 750,00 315 000,00 45 018,00	Korekta fin.ws. zamówienia publ. na zarządzanie i nadzór nad budową, zamówienia uzupełniającego na nadzór oraz zamówienia dodatkowego na badania drogowe.	SPOT/2.2/58/320/07 SPOT/2.2/58/320/07 SPOT/2.2/58/478/08 SPOT/2.2/58/491/08	12.02.2008 31.07.2008 29.08.2008 30.04.2009	UKS/PZ	13.07 2010	Kwota główna zwrócona 6.08.2010 r. Do zwrotu pozostały odsetki w wysokości 285 989 zł.(beneficjent wystąpił o ich umorzenie)
42	Miasto Stołeczne Warszawa Pl. Bankowy 3/5 00-950 Warszawa	3 582 553,92 1 144 063,14 1 424 496,56 804 503,35 912 866,53 829 012,93	Korekta finansowa dot. umowy ws. zamówienia publicznego na roboty budowlane.	SPOT/2.2/49/018/05 i SPOT/2.2/49/049/06 SPOT/2.2/49/064/06 SPOT/2.2/49/109/06 SPOT/2.2/49/151/07 SPOT/2.2/49/176/07 SPOT/2.2/49/377/08	30.06.2006 14.09.2006 28.12.2006 28.02.2007 30.03.2007 31.08.2009	KE	23.07 2010	Brak – stan na 6 sierpnia 2010 r.

Pośród nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu do KE większość (96 %) dotyczy nieprawidłowości dobrowolnie zgłoszonych przez beneficjenta i wynosi 16 906 649,83 euro. Z kolei

najliczniejsza grupa - 75 nieprawidłowości w kwocie poniżej 10 000 euro każda - stanowiły około 1 % (247 599,43 euro) wartości wszystkich nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu do KE. 3 przypadki nieprawidłowości usuniętych przez organy administracji przed płatnością w związku z kwalifikacją finansowanego projektu stanowiły 3 % (578 718,66 euro) wartości wszystkich nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu do KE.

Wykres 30 Podział nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu od początku realizacji Programu



Na koniec I kwartału 2010 r. odnotowano również 5 nieusuniętych nieprawidłowości podlegających raportowaniu do Komisji Europejskiej. Powodem powyższej sytuacji była przede wszystkim:

- długa procedura ustalania korekt finansowych;
- słaba ściągalność długów związana pośrednio z kryzysem finansowym, a bezpośrednio ze słabą sytuacją finansową beneficjentów;
- procedury odwoławcze.

Tabela 37 Wykaz nieprawidłowości nieusuniętych wg stanu na koniec II kwartału 2010 r.

Numer i nazwa projektu	Numer raportu	Kwota nieprawidłowości (euro)	Data wykrycia	Etap działań
SPOT/2.3/89/04 Wyposażenie Policji w urządzenia do automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem limitów prędkości	TRN/07/Z04/00016/1 TRN/07/Z04/00016/2 TRN/07/Z04/00016/3 TRN/07/Z04/00016/4 TRN/07/Z04/00016/5 TRN/07/Z04/00016/6 TRN/07/Z04/00016/7 TRN/07/Z04/00016/8 TRN/07/Z04/00016/9 TRN/07/Z04/00016/10 TRN/07/Z04/00016/11 TRN/07/Z04/00016/12 TRN/07/Z04/00016/13	1 906 956,00	12 marzec 2007	W oparciu o stanowisko wyrażone przez IZ SPOT o konieczności wyłączenia z Programu projektów zawieszonych w związku z toczącym się postępowaniem sądowym lub administracyjnym IPZ SPOT podjęła decyzję o rozwiązaniu umowy o dofinansowanie projektu ze skutkiem natychmiastowym, o czym poinformowała beneficjenta pismem z dnia 18 grudnia 2008 r. W dniu 7 stycznia 2010 r. IZ SPOT wystąpiła po raz kolejny do Prokuratury Okręgowej w Warszawie z prośbą o udzielenie informacji na temat prowadzonego postępowania V DS. 420/07. W dniu 19 stycznia 2010 r. Prokuratura Okręgowa w Warszawie skierowała akt oskarżenia przeciwko przedstawicielom Konsorcjum Bumar – Radwar – Zdrad o czyn z art. 297 § 1 k.k. do Sądu Rejonowego dla Warszawy Mokotowa III Wydział Karny. Termin pierwszej rozprawy wyznaczono na 7 września 2010 r.

Numer i nazwa projektu	Numer raportu	Kwota nieprawidłowości (euro)	Data wykrycia	Etap działań
SPOT/2.2/22/04 Przeprawa przez rzekę Wartę – nowy przebieg drogi krajowej nr 25	TRN/09/Z04/00072/1 TRN/09/Z04/00072/2 TRN/09/Z04/00072/3 TRN/09/Z04/00072/4 TRN/09/Z04/00072/5	1 616 673,00	13 styczeń 2006	W wyniku kontroli przeprowadzonej przez UZP, która wykazała naruszenia ustawy Pzp, IPZ SPOT podjęła decyzję o nałożeniu korekty finansowej w wysokości 5% kosztów kwalifikowanych wartości umowy na roboty budowlane. W dniu 28.04.2009 r. IPZ SPOT wystawiła wezwanie do zwrotu środków nr 4/SPOT/2009. Środki zostały wyegzekwowane z wniosku o płatność pośrednią i końcową (razem 7 504 906,23 zł, data płatności 27.10.09 r.). Z dniem 19.01.2010 r. beneficjent został poinformowany, że został wypełniony weksel na pozostałą kwotę (odsetki) tj. 492 687,33 zł z terminem wykupu do 5 lutego. Pismem z dnia 3.02.2010 r. beneficjent poinformował IPZ SPOT o odmowie wykupu weksla w związku ze wszczęciem sporu sądowego o wypłatę kwoty 7 504 906,23 PLN. Pismem z dnia 12.02.2010 r. beneficjent poinformował IPZ SPOT , że pozew w ww. sprawie został wysłany przez do Sądu Okręgowego w Koninie w dniu 22.01.2010 r. Pismem z dnia 24.02.2010 r. Prokuratoria Generalnej Skarbu Państwa zwróciła się ona do Ministra Infrastruktury z prośbą o zajęcie stanowiska oraz przekazanie materiałów dot. sprawy. Pismem z dnia 03.03.2010 r. Minister Infrastruktury poinformował Prokuratorię o uznaniu powództwa za bezzasadne i konieczności złożenia wniosku o jego oddalenie. Przekazano również informację o istniejącej wierzytelności związanej z nałożeniem korekty finansowej i konieczności wytoczenia powództwa przeciw beneficjentowi w związku z niewywiązaniem się z tej wierzytelności. W odpowiedzi na pozew Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa pismem z dnia 15.03.2010 r. wniosła o oddalenie powództwa oraz zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego na rzecz Skarbu Państwa Dotychczas odbyły się 3 rozprawy, a termin następnej został ustalony na 10.08.2010 r. Jednocześnie w dniu 01.07.2010 r., w związku z wytoczonym przez Ministra Infrastruktury powództwem w postępowaniu nakazowym, Sąd nakazał beneficjentowi zapłatę dochodzonej z weksla kwoty w wysokości 492 687,33 zł.
SPOT/2.2/39/04 Przebudowa drogi krajowej nr 1 - Al. Włókniarzy na odc. Od ul. Zgierskiej do ul. Pabianickiej	TRN/09/Z04/00076/1 TRN/09/Z04/00076/2 TRN/09/Z04/00076/3 TRN/09/Z04/00076/4	189 125,00	10 październik 2008	W związku z treścią raportu z audytu Komisji Europejskiej przeprowadzonego w okresie od dnia 14 do dnia 18 kwietnia 2007 r., IPZ SPOT w dniu 13.07.2009 podjęła decyzję o nałożeniu korekty finansowej w wysokości 25 % wartości kosztów kwalifikowanych umowy na roboty dodatkowe, 25% wartości kosztów kwalifikowanych umów na roboty uzupełniające - łącznie 639 999,83 PLN dla EFRR, powiększonej o odsetki w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych. W związku z powyższym IPZ SPOT w dniu 31 lipca 2009 dokonała wypłaty wniosku o płatność końcową nr SPOT/2.2/39/467/08, pomniejszonego o kwotę korekty. Jednakże w związku z wynikami audytu Komisji Europejskiej beneficjent przedłożył dodatkowe wyjaśnienia dotyczące przeprowadzenia ww. zamówienia. Możliwe jest też, że KE po analizie dokumentów zdecyduje, że korektą powinien być objęty jeszcze jeden wydatek dotyczący zamówienia dodatkowego, który nie został objęty przez IPZ, a który jest opisany w raporcie z audytu. Do końca II kwartału 2010 r. IPZ SPOT nie otrzymała stanowiska KE w tej sprawie.
SPOT/2.2/58/04 Budowa trasy średnicowej w Grudziądzu Etap I	TRN/10/Z04/00109/1	279 120,00	3 marzec 2010	W dniu 3.03.2010 UKS w Bydgoszczy przedstawił wynik kontroli projektu. Z treści w/w dokumentu wynikają naruszenia ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, skutkujące nałożeniem na Beneficjenta korekty finansowej w następujących postępowaniach o udzielenie zamówień publicznych: 1. Budowa Trasy Średnicowej w Grudziądzu – Etap I, tj. od skrzyżowania ul. Droga Łąkowa z ul. Lotniczą do skrzyżowania ul. Paderewskiego z ul. Kwidzyńską: - naruszenie art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 1, art. 144 ust. 1 i art. 7 ust. 1 ustawy; 2. Podłączenie do studni fi 2000 istniejącego kanału deszczowego z ul. Paderewskiego - naruszenie art. 67 ust. 1 pkt 5 ustawy; 3. Wykonanie przepustu 2 x fi 500 mm pomiędzy wylotem kanalizacji deszczowej nr W2 a nr W3 - naruszenie art. 67 ust. 1 pkt 5 ustawy;

Numer i nazwa projektu	Numer raportu	Kwota nieprawidłowości (euro)	Data wykrycia	Etap działań
				4. Bariery ochronne typu SP-09/1 i SP-09/2 - naruszenie art. 67 ust. 1 pkt 5 ustawy; 5. Usługi zarządzania i nadzoru nad budową Trasy Średnicowej w Grudziądzu Etap I - naruszenie 41 pkt 7, art. 7 ust. 1, § 3 umowy w sprawie zamówienia publicznego, a także art. 144 ust. 1 ustawy. Ponadto stwierdzono, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia na wykonanie dodatkowego próbnego obciążenia pala fundamentu na obiekcie WD-9 – podpora nr 14, doszło do naruszenia art. 7 ust. 3 ustawy, a w zamówieniu uzupełniającym na świadczenie usług nadzoru Beneficjent dwukrotnie poniósł wydatki za okres od dnia 1 października 2007 r. do dnia 31 stycznia 2008 r.
SPOT/2.2/49/04 Modernizacja Alej Jerozolimskich odcinek Rondo Zesłańców Syberyjskich do wiaduktu nad torami PKP	TRN/10/Z04/00110/1	2 570 182,00	9 październik 2008	W związku z ostatecznymi wynikami audytu Komisji Europejskiej nr 2007/PL/REGIO/I4/45.2, przeprowadzonego w dniach od 14 do 18 kwietnia 2007 roku, w dniu 14 kwietnia 2010 r. poinformowano beneficjenta o nałożeniu korekty na projekt SPOT/2.2/49/04 w wysokości 25 % kosztów kwalifikowanych wartości umowy w sprawie zamówienia publicznego na roboty budowlane w wyniku braku publikacji w Dzienniku Urzędowym UE ogłoszenia o ww. zamówieniu, co stanowi naruszenie przepisów Dyrektywy 93/37/EEC, dotyczących obowiązku publikacji ogłoszeń w Dzienniku Urzędowym UE. W opinii KE faks o numerze + 352 2929 0, znajdujący się na przekazanym przez stronę polską potwierdzeniu wysłania faksem ww. ogłoszenia do Biura Publikacji UE, nie był właściwym numerem faksu w 2004 r., kiedy to ogłoszenie powinno być opublikowane. Wobec powyższego nakłada się na ww. postępowanie korektę w wysokości 8 697 496,41 zł, tj. 25 % kosztów kwalifikowanych wartości umowy w sprawie zamówienia publicznego na roboty budowlane, powiększone o odsetki liczone w wysokości jak dla zaległości podatkowych, naliczone od dnia przekazania tej części środków.

Tabela 38 Odzyskiwanie środków nieprawidłowo wydatkowanych i w związku z tym odsetek od tych środków (wartości w zł).

Kwota główna do odzyskania w zł	Kwota główna odzyskana w zł	Pozostało do odzyskania w zł	Odsetki odzyskane w zł
71 562 575,85	62 865 079,42	9 190 183,76	2 739 591,66

1. W SPOT do dnia 30 czerwca 2010 r. odnotowano w sumie 183 nieprawidłowości podlegających i niepodlegających raportowaniu do KE na kwotę 227 799 326,22 zł (56 087 486,45 euro według kursu KE z lipca 2010 r. tj. 4,0615 zł za 1 euro), w tym 52 nieprawidłowości po płatności na kwotę 71 562 575,85 zł (31,41 % wartości wszystkich nieprawidłowości);
2. W kwocie nieprawidłowości podlegających i niepodlegających raportowaniu dużą część stanowią przypadki polegające na niespełnieniu wymogów prawnych dot. zasad kwalifikowalności wydatków (wykryta niezgodność z prawem krajowym bądź wspólnotowym w zakresie zamówień publicznych, ochrony środowiska etc.) co skutkowało rozwiązaniem umowy o dofinansowanie projektów przed lub po płatności;
3. Odnotowano 1 przypadek podejrzenia popełnienia przestępstwa przez jednostkę z sektora finansów publicznych na kwotę 7 205 625 zł (nieprawidłowość wykryta przed płatnością skutkująca usunięciem projektu z programu);
4. Dotychczas odzyskano środki unijne w wysokości 62 865 079,42 zł oraz odsetki w wysokości 2 739 591,66 zł;
5. W ramach SPOT wg stanu na dzień 6 sierpnia 2010 r. pozostało do odzyskania 9 190 183,76 zł, na co składa się część odsetek od korekty nałożonej w projekcie SPOT/2.2/22/04 oraz korekta nałożona na projekt SPOT/2.2/49/04.

10.6.6. Problemy przy realizacji Programu napotkane w latach 2004-2009 wynikające ze stosowanych rozwiązań systemowych

Poniżej przedstawiono najważniejsze problemy napotkane podczas realizacji programu. Działania podjęte przez instytucje zaangażowane we wdrażanie SPOT, w celu przeciwdziałania zidentyfikowanym problemom opisane zostały w rozdziale 7.

Problemy we wdrażaniu programu w **2004 r.** :

- brak środków finansowych na prefinansowanie projektów;
- opóźnienia wynikające z przedłużających się procedur wydania przepisów wykonawczych do ustawy o NPR, które były niezbędne do prawidłowej realizacji programu (proces konsultacji wewnątrz- i międzyresortowych oraz z wybranymi organizacjami pozarządowymi przy tworzeniu ww. aktów prawnych przedłużał się min. z powodu, dodatkowych wytycznych przekazywanych przez Instytucję Zarządzającą Podstawami Wsparcia Wspólnoty oraz Instytucję Płatniczą);
- problemy wewnętrzne przy realizacji projektów złożonych przez Instytucję Zarządzającą do współfinansowania w ramach pomocy technicznej SPOT z uwagi na wydłużający się proces zatwierdzania wniosków o udzielanie zamówień publicznych powodował opóźnienia we wdrażaniu projektów.

Problemy we wdrażaniu programu w **2005 r.** :

- brak podstaw do uruchomienia środków finansowych na prefinansowanie projektów na początku 2005 r. Beneficjentom Programu brakowało środków własnych na finansowanie realizowanych w ramach SPOT projektów. W dniu 5 kwietnia 2005 r. została podpisana umowa pomiędzy Ministrem Infrastruktury a Bankiem Gospodarstwa Krajowego (BGK) w sprawie zlecenia Bankowi zawierania umów pożyczki na prefinansowanie z jednostkami samorządu terytorialnego;
- wydłużający się wciąż proces legislacyjny, związany z tworzeniem aktów prawnych wynikających z ustawy o NPR, które były niezbędne do realizacji programu;
- w dalszym ciągu nie rozwiązano problemu procesu zatwierdzania wniosków o udzielanie zamówień publicznych (brak uzgodnienia przez komórki MI Instrukcji postępowania w sprawie realizacji projektów Pomocy Technicznej w ramach SPOT, dla których Beneficjentem jest MI). Sytuacja ta spowodowała przedłużenie uzgodnień projektów umów zawieranych z wykonawcą w odpowiedzialnych komórkach MI;
- brak środków na współfinansowanie w budżecie MI spowodował opóźnienia w rozpoczęciu procedur przetargowych na usługi i dostawy dla projektów współfinansowanych w ramach Pomocy Technicznej, których beneficjentem było Ministerstwo Infrastruktury. Ponadto, ze względu na reorganizację w Ministerstwie, wnioski o udzielenie zamówienia publicznego w ramach realizacji projektów Pomocy technicznej SPOT zostały wstrzymane (SPOT/3.2/14/04, SPOT/3.1/15/04, SPOT/3.1/16/04, SPOT/3.1/75/04, SPOT/3.1/76/04, SPOT/3.1/94/04, SPOT/3.1/95/04, SPOT/3.1/96/04, SPOT/3.2/119/05, SPOT/3.1/120/05);
- beneficjenci - miasta na prawach powiatu, często wykonywały swoje zadania związane z budową i rozbudową dróg poprzez swoje jednostki budżetowe w postaci Zarządów Dróg Miejskich. Pojawiły się wątpliwości dotyczące przepływów finansowych pomiędzy tymi jednostkami, BK oraz IPZ SPOT. Jednym z problemów było stworzenie przejrzystego przepływu środków finansowych, w tym wskazanie rachunku, na który ma być przelana refundacja środków na rzecz beneficjenta;
- problemy związane z procedurą zamówień publicznych wynikające z szerokiego wachlarza możliwości wnoszenia protestów i ich rozstrzygnięć zgodnie z wówczas obowiązującą Ustawą prawo zamówień publicznych, co znacznie wydłużało procedurę przetargową, a tym samym wyłonienie wykonawcy. Problem ten wystąpił m.in. podczas procedury przetargowej projektu *SPOT/2.2/49/04*, gdzie wykonawcy kilkakrotnie składali protesty, a procedurę zakończyło dopiero orzeczenie sądowe;
- w czasie przeprowadzania kontroli na miejscu realizacji projektów u niektórych beneficjentów stwierdzono braki w dokumentacji i procedurach niezbędnych do zagwarantowania zgodności realizacji projektu z przepisami unijnymi:

- odnotowano problem w przeprowadzeniu niewystarczających konsultacji społecznych, bądź też na nieprzeprowadzaniu takich konsultacji. Beneficjenci błędnie definiowali i rozumieli pojęcia konsultacji społecznych i promocji danego projektu;
- w kilku przypadkach promocja projektów nie przebiegała zgodnie z *Zasadami prowadzenia działań informacyjno-promocyjnych*;
- brak przygotowania beneficjentów do monitorowania realizacji projektu zgodnie z polityką ochrony środowiska. Podczas weryfikacji podręczników procedur zarządzania projektami przesłanych przez beneficjentów stwierdzono braki związane z tematyką ochrony środowiska;
- nie prowadzono właściwej archiwizacji dokumentacji oraz nie stosowano wytycznych odnośnie stemplowania faktur potwierdzających poniesienie wydatków w ramach projektu,
- słaby przepływ informacji pomiędzy komórkami zaangażowanymi w realizację projektu w ramach danej instytucji powodujący mniejszą skuteczność wdrażania projektu,

- problemy z kwalifikowalnością wydatków ponoszonych przez beneficjentów oraz niejednoznacznymi odpowiedziami Jednostki Monitorująco-Kontrolnej, odpowiedzialnej za monitorowanie i kontrolę wydatków w ramach EFRR, w tym zakresie.

Problemy we wdrażaniu programu w **2006 r**. :

- wprowadzono zmiany w systemie wdrażania SPOT (*Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia Narodowego Planu Rozwoju 2004 – 2006 (Dz. U. Nr 265, poz. 2214)* oraz z dniem 1 stycznia 2006 r. przeniesiono funkcję Instytucji Zarządzającej SPOT na Ministra Rozwoju Regionalnego oraz utworzono Instytucję Pośredniczącą w Zarządzaniu, której funkcje powierzono Ministrowi Transportu i Budownictwa, których skutkiem była konieczność podpisania stosownych porozumień między MT a MRR. Ponieważ ustalenia w zakresie podziału kompetencji pomiędzy te dwie instytucje znacznie się wydłużały, w pierwszych miesiącach 2006 r. formalna realizacja projektów opóźniała się (np. nie było możliwe podpisywanie umów o dofinansowanie, aneksów, refundacja wniosków). W związku z tym MT prowadziło wszelkie działania z zakresu wdrażania Programu w trybie roboczym;
- opóźnienia w procedurach przetargowych projektów skutkowały potrzebą modyfikacji ich harmonogramu rzeczowo – finansowego, a tym samym aneksowania umów o dofinansowanie;
- problem z ustaleniem odpowiedzialności za wprowadzanie danych i zarządzanie danymi w SIMIK w module fundusze strukturalne – SPOT;
- w wyniku podziału Ministerstwa Transportu i Budownictwa na podstawie *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2005 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie przyjęcia Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006,* Minister Transportu przestał pełnić rolę Instytucji Pośredniczącej dla działania 1.2, które znalazło się w gestii Ministra Gospodarki Morskiej. Formalne wdrażanie przez IPZ działania 1.2 było utrudnione - m.in. nie była możliwa refundacja środków na rzecz beneficjentów oraz podpisywanie umów i aneksów. W tym okresie pracownicy IPZ wypełniali swoje zadania w zakresie działania 1.2 na roboczo. Dopiero podpisanie w sierpniu 2006 r. porozumienia z Ministrem Gospodarki Morskiej pozwoliło Ministrowi Transportu na zarządzanie również tym działaniem;
- w związku z wprowadzeniem do programu projektu *SPOT/1.1.3/182/07* koniecznym stało się zmodyfikowanie zapisów w dokumentach programowych, czego nie udało się zakończyć w roku 2006.

Problemy we wdrażaniu programu w **2007 r.** :

- potrzeba aktualizacji Podręcznika Procedur IPZ w związku z zaistniałymi zmianami prawno – instytucjonalnymi (obowiązujący dokument nie uwzględniał nowych regulacji);
- krótkotrwałe problemy z utrzymaniem płynności na rachunku programowym IPZ SPOT w grudniu 2007 r.
- wydłużający się termin wydania przez Komisję Europejską decyzji potwierdzającej poziom współfinansowania dla projektu *SPOT/1.1.3/182/07* spowodował niski poziom refundacji w ramach działania 1.1, a w efekcie niski stopień realizacji prognoz finansowych dla całego priorytetu;

- problem związany z procedurą podpisywania umów o dofinansowanie: umowy o dofinansowanie dla projektu *SPOT/1.1.1/160/05* nie podpisano w przewidzianym czasie, ponieważ wystąpiła konieczność zmiany decyzji przyznającej dofinansowanie dla tego projektu, wynikająca z niewystarczającej ilości dostępnych środków EFRR dla działania 1.1. Beneficjent zobowiązany został do zwiększenia wkładu własnego, co w tym przypadku było możliwe jedynie poprzez uzyskanie większych środków z rezerwy celowej budżetu państwa (zmiana wydanej wcześniej decyzji). W związku z powyższym, podpisanie umowy o dofinansowanie mogło nastąpić dopiero po zmianie obu decyzji przyznających środki;
- problem w trakcie realizacji działania 1.3 wynikający z ograniczonej pozostałej do zakontraktowania alokacji środków w ramach działania: Decyzję przyznającą dofinansowanie dla projektu *SPOT/1.3/179/07* podpisano dopiero w grudniu 2007 r., ponieważ środki dla tego projektu pochodziły z przesunięcia środków z projektu *SPOT/1.3.2/167/05* (IPZ czekała na wydanie decyzji uchylającej decyzję przyznającą środki dla projektu *SPOT/1.3.2/167/05*). W listopadzie 2008 r. umowa o dofinansowanie dla projektu *SPOT/1.3/179/07* została rozwiązana;
- problemy z uszczegółowieniem zapotrzebowania na usługi eksperckie oraz interpretacją zapisów prawa Zamówień Publicznych w ramach projektu nr SPOT/3.1/120/04.

Problemy w realizacji programu w **2008 r.** :

- w związku z zachwianiem płynności na rachunku programowym IPZ SPOT pod koniec 2007 r. w miesiącach: styczniu, lutym oraz w marcu 2008 r. w dalszym ciągu występowały problemy z płynnością RB SPOT. Wraz z przekazywaniem przez Komisję Europejską kolejnych refundacji, IPZ SPOT stopniowo odzyskiwała płynność do kwietnia, kiedy to zostały wypłacone zarówno wszystkie zaległe wnioski o płatność, jak również wnioski zatwierdzone w kwietniu 2008 r.;
- prace nad aktualizacją podręcznika procedur IPZ dla SPOT, wprowadzenie zmian wynikało z potrzeby przeprowadzenia dodatkowego naboru wniosków o dofinansowanie. Minister Finansów wyraził zgodę na zaciągnięcie zobowiązań przewyższających dostępną alokację w ramach SPOT w wysokości 25% w odniesieniu do Priorytetu 1 i Priorytetu 2 oraz 30% w odniesieniu do Priorytetu 3 SPOT. Decyzję o nadkontraktacji podjęto w celu zapobieżenia utracie przez Polskę środków w przypadku stwierdzenia nieprawidłowo poniesionych wydatków m.in. w przypadku wykrycia uchybień w zakresie stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych i nakładania korekt finansowych zgodnie z rozporządzeniem Komisji Europejskiej nr 1260/99 oraz *Wytycznymi dotyczącymi określania korekt finansowych w odniesieniu do wydatków z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w przypadku naruszeń przepisów w zakresie zamówień publicznych*. W aktualizacji uwzględniono również zmiany struktury organizacyjnej Instytucji Pośredniczącej SPOT, nowe regulacje oraz nowelizacje obowiązujących regulacji. Wprowadzono 2 nowe procedury: *monitorowanie realizacji zaleceń pokontrolnych, trwałości projektów i osiągnięcia założonych celów projektów* oraz *realizację kontroli ex-ante zamówień publicznych* mające na celu usprawnienie prowadzonych działań oraz obowiązków wynikających z nich w przyszłości;
- przedłużający się proces opracowywania wzoru aneksu do UD dla projektów, które nie zostały zakończone rzeczowo do końca okresu kwalifikowalności SPOT do których dokończenia beneficjent został zobowiązany na własny koszt, spowodował opóźnienia w rozliczaniu ww. projektów;
- brak określonej procedury postępowania w przypadku naruszenia przepisów dyrektywy 2004/18/WE (dyrektywa klasyczna), gdy jest ono wynikiem nieprawidłowej implementacji przepisów wspólnotowych do prawa krajowego;
- brak szczegółowych zasad wykorzystania środków uwolnionych w ramach SPOT;
- brak jednolitych wytycznych dotyczących postępowania w przypadku wykrycia uchybień w zakresie oceny oddziaływania na środowisko powodował konieczność wstrzymywania płatności końcowych oraz ryzyko zwrotu zrefundowanych środków.

Problemy w realizacji programu w **2009 r.** :

- przedłużający się proces uzgodnień co do ujęcia obu autokorekt. Ostatecznie autokorekty zostały rozliczone we wniosku przekazanym do IP w grudniu 2009 r., i przesłanym do KE w styczniu 2010 r.;

- przedłużający się proces nakładania korekt finansowych w projektach, w których wystąpiły błędy z winy beneficjentów;
- opóźnienia w przekazywaniu kolejnych wersji raportów z audytów KE, powodujące opóźnienia w zamykaniu i rozliczaniu projektów;
- przedłużający się proces zamykania projektów, w tym weryfikacja wydatków i kontrole na zakończenie realizacji projektów;
- oczekiwanie na wyniki kontroli Urzędów Kontroli Skarbowej.

Zgodnie z postanowieniami prawa unijnego przed zamknięciem każdej pomocy państwo członkowskie jest zobowiązane do przeprowadzenia wyrywkowych kontroli, obejmujących co najmniej 5% całkowitych kwalifikowanych wydatków i opierających się na reprezentatywnych próbkach zatwierdzonych operacji, rozłożonych równomiernie w okresie trwania pomocy, w celu sprawdzenia skuteczności zastosowanych systemów zarządzania i kontroli. Dlatego, Urzędy Kontroli Skarbowej, realizując zadania krajowej instytucji audytowej, prowadzą kontrole wydatków poniesionych przez Beneficjentów w 2009 r. Okres oczekiwania na wyniki kontroli UKS może trwać do marca 2010 r. Wszelkie zmiany w transferach środków dla beneficjentów, w tym nakładanie korekt finansowych powinny mieć odzwierciedlenie w końcowym wniosku o refundację oraz w sprawozdaniu końcowym.

10.6.7. Problemy przy realizacji Programu napotkane w latach 2004-2009 wynikające z okoliczności zewnętrznych nie powiązanych z rozwiązaniami zastosowanymi w ramach systemu wdrażania Programu

Problemy we wdrażaniu programu w **2004 r.** wynikały z następujących przyczyn:

- niskiej jakości składanych przez beneficjentów wniosków o dofinansowanie, co powodowało problemy ze sprawną i pozytywną ich weryfikacją (wnioski po przeprowadzeniu kolejnych etapów weryfikacji wracały kilkakrotnie do beneficjentów w celu naniesienia poprawek),
- zmiany procedury przyznawania środków z rezerwy celowej (zmiana wprowadziła obowiązek powołania przez właściwych ministrów Zespołów Opiniujących wnioski do rezerwy celowej i udzielenia przez nie pozytywnej opinii przed złożeniem wniosku do Ministra Finansów),
- wymogu notyfikacji przez Komisję Europejską *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w zakresie inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym* oraz innych aktów prawnych umożliwiających współfinansowanie projektów składanych w ramach *Działania 1.1 Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami* oraz *Działania 1.3 Rozwój systemów intermodalnych.*

Problemy we wdrażaniu programu w **2005 r.** wynikały z następujących przyczyn:

- dużej ilość braków i błędów w materiałach przesyłanych przez beneficjentów, co powodowało konieczność wielokrotnego weryfikowania otrzymywanych dokumentów (m.in. załączników do *Umowy o dofinansowanie projektu* oraz sprawozdań monitoringowych),
- niskiej jakość przesyłanych do weryfikacji przez IZ SPOT *podręczników procedur zarządzania i kontroli projektu* współfinansowanego z funduszy strukturalnych (zatwierdzenie przez IZ SPOT podręcznika procedur było warunkiem koniecznym do refundacji poniesionych przez beneficjenta wydatków),
- licznych błędów występujących we wnioskach beneficjentów o płatność.

Problemy we wdrażaniu programu w **2006 r.:**

- opóźnienia spowodowane długotrwałymi procedurami zamówień publicznych (najczęstszą przyczyną przedłużającego się postępowania wyboru wykonawcy były opóźnienia w wyborze najkorzystniejszej oferty spowodowane dużą liczbą wnoszonych protestów i odwołań). Problem taki wystąpił m.in.: przy wyborze wykonawcy robót budowlanych i inżyniera kontraktu w ramach projektu nr *SPOT/1.2.2/17/04 Infrastruktura dostępu do rejonu Nabrzeża Przemysłowego,* przy wyborze wykonawcy robót budowlanych w ramach projektu *SPOT/1.2.2/19/04 Rozbudowa infrastruktury nabrzeżowej i drogowej Terminalu Promowego Westerplatte*, na wykonawcę modernizacji odcinka Koluszki - Łódź Widzew w ramach projektu *SPOT/1.1.1/82/04Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź Fabryczna. Etap I - odcinek Skierniewice - Łódź Widzew.* Podobny

problem opóźnień przy wyborze wykonawcy dotyczył projektów SPOT/2.3/24/04, SPOT/2.3.2/87/04, SPOT/2.1.1/151/05, SPOT/2.2/57/04,

- problemy z ochroną środowiska naturalnego przy realizacji projektu *SPOT/1.2.1/110/04* wykryto pierwszy raz od kilkunastu lat kolonie ptaków chronionych. Nastąpiło opóźnienie w rozpoczęciu realizacji prac, ponieważ zaistniała konieczność wystąpienia do Ministra Środowiska o wydanie decyzji zezwalającej na prowadzenie robót.
- problemy z uzyskaniem pozwoleń na budowę (w tym okresie realizowano zatem tylko roboty na zgłoszenie) w projekcie nr *SPOT/1.1.1/82/04,*
- brak prawa do dysponowania wszystkimi gruntami i przedłużający się proces wykupu gruntów dla projektów *SPOT/2.1.3/150/05* oraz *SPOT/2.1.3/151/05,*
- występujące w projektach opóźnienia wymagały szybkiej reakcji w postaci podpisania aneksów do umów o dofinansowanie, a przedłużające się prace nad porozumieniem między IZ a IPZ powodowały, że wszelkie działania w zakresie wdrażania programu, IPZ wykonywała na roboczo. Formalna realizacja tych działań nastąpiła dopiero po podpisaniu stosownych porozumień,
- trudności z dostawami podstawowych materiałów, m.in. szyn, tłucznia, niesortu, łapek sprężystych w projekcie nr *SPOT/1.1.1/82/04* - wykonawcy wraz z zamawiającym podjęli działania zmierzające do złagodzenia skutków ww. sytuacji, pozyskując dodatkowych dostawców, nawiązując współpracę z PKP CARGO oraz monitorując przewozy dostaw,
- trudności w realizacji kontraktu dotyczącego zaprojektowania i wykonania instalacji srk w projekcie nr *SPOT/1.1.1/82/04*. Okazało się, że opracowana przez wykonawcę, konsorcjum Siemens Sp. z o.o. oraz Kolejowe Zakłady Automatyki Katowice S.A, dokumentacja techniczna nie uwzględnia wszystkich wymogów określonych przez zamawiającego, a przedstawiony przez niego sprzęt nie posiadał wszystkich niezbędnych certyfikatów,
- pojawiające się roszczenia odszkodowawcze w związku ze zgłaszanymi przez obywateli uszkodzeniami budynków i naruszeniami nieruchomości wywołanymi prowadzonymi pracami,
- opóźnienia, spowodowane następującymi problemami:
  - stwierdzenie warunków gruntowych odmiennych od założonych w dokumentacji (np. *SPOT/1.2.2/3/04*) skutkujące koniecznością wykonania dodatkowych opracowań projektowych w zakresie zmiany technologii wykonania i konstrukcji drogi dojazdowej lub potrzebą przygotowania nowej technologii robót podwodnych (*SPOT/1.2.1/110/04*);
  - natrafienie na przeszkody, znajdujące się pod wodą (*SPOT/1.2.2/17/04*), w związku z czym wystąpiła konieczność dokonania ich inwentaryzacji za pomocą echosondy lub ich usunięcia przez wyspecjalizowane służby (np. wrak statku z XVIII w. w projekcie *SPOT/1.2.1/20/04*);
  - kolizje planowanych prac z siecią kabli energetycznych (*SPOT/1.2.2/17/04*) oraz długie oczekiwanie na decyzje w sprawie ich usunięcia (np. *SPOT/1.2.3/6/04*);
  - konieczność zapewnienia dojazdu do modernizowanych obiektów oraz umożliwienia ich funkcjonowania w trakcie realizacji projektu, w związku z czym niemożliwe stało się prowadzenie robót w planowanym zakresie (np. *SPOT/1.2.2/18/04*);
  - niekorzystne warunki pogodowe (sztorm, zalewanie obszarów, na których miały być prowadzone prace) – np. *SPOT/1.2.2/19/04, SPOT/1.2.1/20/04, SPOT/1.2.1/110/04*;
  - konieczność dokonania prac naprawczych, w związku ze złym stanem niektórych elementów technicznych wchodzących w skład projektu (np. zły stanem techniczny ścianki szczelnej nabrzeża oraz kanalizacji deszczowej w projekcie *SPOT/1.2.2/19/04*)
  - ograniczenia w możliwości prowadzenia prac (prace fundamentowe oraz wznoszenie filarów) wynikające ze specyfiki placu budowy (bardzo wąski plac budowy, obrys fundamentów sąsiadujący ze ścianą lasu) – np. *SPOT/1.2.3/6/04*;
  - konieczność pozyskania większej ilości materiałów ze względu na niską jakość materiałów z odzysku, które planowano wykorzystać w projekcie – np. grunt na nasypy w projekcie *SPOT/1.2.3/6/04*.
- problemy z wykonawcami :

- w ramach projektu *SPOT/2.2/63b/04* beneficjent miał problemy z wyegzekwowaniem od wykonawcy pełnego zakresu inwestycji (wykonawca nie postawił ekranów akustycznych),
- w przypadku projektu *SPOT/2.2/64/04* beneficjent mimo poniesionych kosztów nie mógł złożyć wniosku o płatność, ponieważ Inżynier Kontraktu odmówił wystawienia Przejściowego Świadectwa Płatności potwierdzającego wykonanie robót budowlanych,

- w związku z opóźnieniami w realizacji projektów konieczne było wydanie decyzji zmieniających decyzje o przyznaniu dofinansowania dla projektów realizowanych w Ministerstwie Infrastruktury dotyczących zmian w harmonogramie rzeczowo finansowym. W niektórych projektach istniało zagrożenie utraty środków zaalokowanych na lata 2005 i 2006 z powodu ich niewykorzystania lub wstrzymania realizacji projektów. Prace nad decyzjami zmieniającymi decyzje o przyznaniu dofinansowania zostały wstrzymane ze względu na brak podpisanych porozumień pomiędzy Instytucją Zarządzającą a Instytucją Pośredniczącą oraz pomiędzy Instytucją Zarządzającą a Instytucją Płatniczą,
- ze względu na reorganizację w Ministerstwie Transportu wnioski o udzielenie Zamówienia Publicznego w ramach realizacji projektów Pomocy technicznej SPOT zostały czasowo zawieszone – niezrealizowanie zadań w ramach ww. zamówień mogło spowodować niewydatkowanie wszystkich środków w ramach zatwierdzonych projektów pomocy technicznej Programu i znaczne wydłużenie realizacji projektów.

Problemy we wdrażaniu programu w **2007 r.:**

- niewywiązywanie się wykonawców z zapisów umów, np. w projekcie *SPOT/1.1.1/82/04* niedotrzymywanie przez biura projektów terminów opracowania projektów budowlanych i terminów pozyskania pozwoleń na budowę,
- złe warunki atmosferyczne lub gruntowe np.:
  - projekt *SPOT/1.2.1/110/04*, gdzie wystąpiły trudności i opóźnienia wynikające z niekorzystnych warunków atmosferycznych (wysoki stan wody i duże falowanie);
  - w projekcie *SPOT/1.2.2/17/04* wysoki stan wody w kanale spowodował niemożność wykonywania w planowanym terminie konstrukcji żelbetowej nadbudowy;
  - w projekcie *SPOT/1.2.2/19/04* w niektórych miejscach placów i dróg konieczna okazała się wymiana istniejącego gruntu, gdyż nie spełniał on warunków wbudowania w konstrukcję nawierzchni;
- odkrycie zabytków w miejscu realizacji inwestycji - z projektu *SPOT/1.2.2/19/04* wyłączono Zadanie 2: *Przebudowa węzła drogowego na przedpolu terminalu*, ponieważ na terenie realizowanej inwestycji odkryto fragmenty fundamentów obiektów Wojskowej Składnicy Tranzytowej, a Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków zakazał ich rozbiórki lub przesunięcia,
- konieczność wprowadzenia zmian projektowych - w projekcie *SPOT/1.2.2/3/04* realizacja inwestycji została przedłużona w związku z koniecznością opracowania projektów zamiennych dotyczących budowy drogi dojazdowej oraz toru kolejowego z grupą torów z uwagi na niekorzystne warunki gruntowe,
- nieprzewidziany wzrost cen - w wyniku wzrostu na początku 2007 r. cen za wykonanie autobusów szynowych (szacowania wysokości cen dokonano w 2006 r.), wystąpiła konieczność pozyskania przez Beneficjenta projektu *SPOT/1.1.2/105/04* dodatkowych środków na jego realizację, w związku z czym umowa z wykonawcą została podpisana w terminie późniejszym niż pierwotnie przewidywano i zmieniony został także harmonogram dostaw autobusów szynowych,
- wydłużające się procedury administracyjne wydania decyzji lokalizacyjnych i środowiskowych - fakt nieotrzymania przez Beneficjenta projektu *SPOT/1.1.1/162/05* decyzji lokalizacyjnych i środowiskowych uniemożliwił zakończenie projektu i był przyczyną przedłużenia terminu zakończenia projektu oraz podpisania aneksu do umowy o dofinansowanie,
- wystąpienie nieprzewidzianych trudności technicznych, np. w ramach projektu *SPOT/1.1.3/182/07* nie wykonano planowanego zakresu robót związanych z montażem nawierzchni torowej i instalacji elektro - energetycznych na szlaku B20 ze względu na stwierdzenie nieprzewidzianych przemieszczeń pionowych i poziomych wykonanego tunelu B20. Stan taki spowodował wstrzymanie robót związanych z montażem nawierzchni torowej,

- konieczność wykonania robót dodatkowych, np. w ramach projektu *SPOT/1.2.2/19/04* wystąpiła konieczność rozszerzenia prac hydrotechnicznych o zakresy niezbędnych robót dodatkowych: wzmocnienie żeber, montaż listew dylatacyjnych, wymianę istniejących pali żelbetowych,
- długie terminy dostawy urządzeń, planowanych do zakupu w ramach projektu, np. w projekcie *SPOT/1.3.1/141/05* ze względu na długi termin dostawy suwnicy bramowej wystąpiła konieczność przedłużenia terminu zakończenia projektu,
- niedobory kadrowe w dziedzinie robót mostowych, niedobór profesjonalnego średniego nadzoru (majstrów) oraz rotacje na poszczególnych stanowiskach, np. Kierownika Robót Mostowych w projekcie nr *SPOT/2.1/74/04,*
- niedostateczne zasoby technologiczne wykonawców (np. projekt nr *SPOT/2.2/55/04),*
- przedłużające się uzgodnienia aneksów do umów z wykonawcami, konieczność opracowania nowych umów (np. w projekcie nr *SPOT/2.2/51/04*),
- nieterminowe uzyskiwanie pozwoleń na budowę, brak dostępu do części działek lub nieruchomości powodował opóźnienia w realizacji niektórych robót (np. dla projektu nr *SPOT/2.1/150/05*),
- opóźnienia w aktualizacji dokumentacji projektowo technicznej, jak np. w projekcie nr *SPOT/2.2/27/04*,
- brak jednolitej interpretacji dotyczącej sposobu traktowania kar umownych występujących w ramach projektów SPOT. IPZ wstrzymywała wypłaty środków Beneficjentom w części odnoszącej się do kar umownych należnych Beneficjentowi z tytułu realizacji umowy z wykonawcą na podstawie ustawy Prawo zamówień publicznych. do czasu otrzymania oficjalnego stanowiska Komisji Europejskiej w przedmiotowej sprawie, np. projekt nr *SPOT/2.3.2/86/04,*
- w priorytecie 3 wystąpiły następujące problemy:
  - przeszacowanie planów realizacji (np. brak konieczności wykonania założonej liczby tłumaczeń);
  - opóźnione podpisanie umowy z wykonawcą (w celu skrócenia czasu niezbędnego do udzielenia zamówienia publicznego, Ministerstwo Infrastruktury dla projektów, których jest Beneficjentem, ograniczyło okres realizacji kontroli *ex-ante* zamówień publicznych do 10 dni);
  - nie udało się zrealizować zakładanej liczby szkoleń, co było spowodowane odwołaniem przez Wykonawców kilku z zaplanowanych szkoleń lub koniecznością ograniczenia ilości osób uczestniczących w szkoleniu;
  - nie osiągnięto pełnej zakładanej ilości zatrudnienia zakładanego w projekcie SPOT/3.1/176/06 ze względu na rotację kadr;
  - nie wpłynęła żadna oferta w przewidzianym terminie na ogłoszony przetarg nieograniczony na dostawę sprzętu multimedialnego oraz oprogramowania wraz z instalacją na potrzeby pracowników zaangażowanych we wdrażanie SPOT w ramach projektu nr SPOT/3.1/177/07;
  - w ramach projektu nr SPOT/3.1/2/IZ/2007 z planowanych w 2007 r. 4 posiedzeń KM zorganizowane zostały 2 posiedzenia (powodem był brak istotnych tematów do przedstawienia członkom KM).

<u>Problemy we wdrażaniu programu w **2008 r.:**</u>

- Opóźnienia w wydawaniu przez organy administracji państwowej decyzji lokalizacyjnych oraz pozwoleń na budowę - w projekcie *SPOT/1.1.1/82/04* realizacja robót według założonego harmonogramu prac oraz działania związane ze skompletowaniem dokumentów odbiorowych i dokumentacji powykonawczej (geodezyjnej) musiały ulec przesunięciu,
- przedłużająca się procedura uzyskania pozwolenia na realizację robót dodatkowych, problem związany z możliwością przeprowadzenia ruchów testowych nawrotu pociągów, trudności z przekazaniem do MPWiK kanalizacji przebiegającej przez plac targowy przy ul. Wolumen, przedłużająca się procedura aktualizacji pozwolenia na budowę węzła komunikacyjnego „Młociny" w związku z brakiem decyzji o LICP dla nowego układu drogowego wokół WKM

oraz przedłużające się terminy uzgodnień dokumentacji z gestorami sieci (MPWiK, SPEC) i ZDM w projekcie *SPOT/1.1.3/182/07,*

- konieczność powtórzenia postępowania przetargowego oraz konieczność wykonania robót dodatkowych w związku z faktem prowadzenia robót w trudnych warunkach atmosferycznych okresu jesienno-zimowego, licznymi niezinwentaryzowanymi kolizjami kablowymi i często dużo większą korozją obiektów będących przedmiotem modernizacji w projekcie *SPOT/1.1.1/160/05,*
- prawie dwuletnie opóźnienie wykonawcy firmy Sudop Praha a. s. w realizacji zakresu rzeczowego umowy (nieudolność wykonawcy w realizacji procesu inwestycyjnego zgodnie z polskim prawem, niestarannie przygotowana dokumentacja, która wielokrotnie kierowana była do poprawienia przez zamawiającego, zła koordynacja prac pomiędzy wykonawcą a podwykonawcami) w ramach projektu *SPOT/1.1.1/161/05,*
- opóźnienia w realizacji wynikające z niedostarczenia przez Wykonawcę decyzji lokalizacyjnych i środowiskowych dla projektu *SPOT/1.1.1/162/05,*
- odsłonięcie elementów historycznych na terenie inwestycji spowodowało konieczność zmiany sposobu realizacji projektu *SPOT/1.2.2/19/04* i wydłużyło termin zakończenia robót,
- przedłużenie realizacji projektu *SPOT/1.3.2/170/05* wynikające z:
  - opóźnienia w postępowaniach przetargowych,
  - warunków atmosferycznych w trakcie prowadzenia prac budowlanych, przeszkód geodezyjnych i technicznych,
- opóźnienie w realizacji prac spowodowane problemami wykonawców z realizacją zadania oraz późniejsze, niż planowano wydanie pozwolenia na budowę w projekcie *SPOT/1.3/180/07,*
- przedłużający się proces wykupu działek budowlanych oraz niska mobilizacja wykonawców prac (np. *SPOT/2.1/150/05*), problemy kadrowe wykonawców prac,
- wydłużające się procedury przetargowe (procedury odwoławcze),
- w związku z oczekiwaniem na decyzję KE związaną z przedłużeniem terminu realizacji SPOT do 30 czerwca 2009 r., nie zostały przedstawione do akceptacji Ministra Infrastruktury zmiany decyzji dla projektów nr SPOT/3.1/120/05, SPOT/3.1/157/05, SPOT/3.1/183/07,
- w trakcie realizacji projektu nr SPOT/3.1/177/07 nie wpłynęła do Zamawiającego żadna oferta na dostawę akcesoriów komputerowych i postępowanie zostało unieważnione,
- nie udało się zrealizować zakładanej liczby szkoleń ramach projektu nr SPOT/3.1/157/05, co było spowodowane odwołaniem przez Wykonawców kilku z zaplanowanych szkoleń lub koniecznością ograniczenia ilości uczestniczących osób z uwagi na duże obciążenie pracą niewielkiej liczby pracowników.

Problemy we wdrażaniu programu w **2009 r.:**

- w końcowym etapie realizacji inwestycji nastąpiło opóźnienie, którego powodem było równoczesne wykonanie dwóch projektów *SPOT/1.3.1/141/05* i *SPOT/1.3/180/07* na tym samym obszarze. Wystąpiły kolizje robót budowlanych ze względu na ich technologię i jakość wykonania. Ponadto dla *SPOT/1.3/180/07* wystąpiły opóźnienia w wyborze dostawców wyposażenia magazynu,
- znaczne opóźnienia w realizacji projektu *SPOT/1.3.2/170/05* z powodu przedłużających się procedur postępowań przetargowych - beneficjent podjął decyzję o ograniczeniu rzeczowym realizacji projektu,
- znaczny wzrost wartości projektu *SPOT/1.2.1/110/04* wynikający z konieczności zlecenia prac innemu Wykonawcy – konieczność wystąpienia o zapewnienie finansowania z rezerwy celowej budżetu państwa na dalszą realizację przedmiotowego projektu,
- przedłużające się pozyskiwanie decyzji lokalizacyjnych i środowiskowych *SPOT/1.1.1/162/05* oraz pozwoleń na budowę *SPOT/1.1.1/161/05* wraz ze zmianą decyzji środowiskowej na zabudowę ekranów akustycznych.

10.6.8. Finansowe skutki nieprawidłowości oraz działania służące ich skorygowaniu oraz, o ile nastąpiły, związane z nimi zmiany dokonane w zakresie zarządzania i kontroli

Listę wszystkich korekt finansowych nałożonych z tytułu naruszeń przepisów krajowych i wspólnotowych przedstawia załącznik nr 8.

11. WYKORZYSTANIE POMOCY TECHNICZNEJ

W ramach Priorytetu 3 zrealizowano i rozliczono 32 projekty o łącznej wartości wydatków kwalifikowalnych 52 326 401,57 zł (13 025 812,42 euro), w tym w ramach dofinansowania EFRR 39 227 700,91 zł (9 764 959,16 euro). W działaniu 3.1 zrealizowano 29 projektów o wartości 45 388 678,39 zł (11 350 897,81 euro), w tym EFRR 34 024 408,57 zł (8 508 773,21 euro), a w działaniu 3.2 3 projekty o wartości 6 937 723,18 zł (1 674 914,61 euro), w tym EFRR 5 203 292,34 zł (1 256 185,95 euro). Lista projektów zrealizowanych w ramach działania 3.1 oraz 3.2 została przedstawiona w pkt 4.7 sprawozdania.

Beneficjentami Priorytetu 3 byli:

- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (7 projektów),
- Ministerstwo Infrastruktury (16 projektów),
- Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - Ministerstwo Infrastruktury (1 projekt),
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (1 projekt),
- Miasto Zabrze (1 projekt),
- Miasto Konin (1 projekt),
- Miasto Rzeszów (1 projekt),
- Miasto Grudziądz (1 projekt),
- Urząd Morski w Gdyni (1 projekt),
- Gmina Jaworzno (1 projekt),
- Miasto Grudziądz (1 projekt).

Poziom wydatków rozliczonych w ramach projektów z priorytetu 3 od początku realizacji Programu prezentuje z pkt. 4.4 sprawozdania.

Tabela 39 Szacunkowy podział wydatków EFRR na poszczególne zadania realizowane w ramach projektów Priorytetu 3 Pomoc Techniczna.

Zadania w projekcie	Liczba projektów objętych decyzjami/ umowami	Wydatki EFRR (w tym bezgotówkowe/ certyfikowane)	% środków wydatkowanych na poszczególne zadania w stosunku do całości
Szkolenia/studia	7	3 384 551,72	8,63%
Zatrudnienie (pracownicy)	6	14 694 275,62	37,46%
Sprzęt komputerowy/biurowy/remont/etc.	9	1 609 273,43	4,10%
Promocja	3	5 203 292,34	13,26%
Ekspertyzy/Doradztwo/ewaluacje	4	1 638 959,08	4,18%
KM/KS/ ocena projektów	6	599 367,96	1,53%
Audyt i kontrola	2	530 907,36	1,35%
Inne zadania (w tym umowy zlecenia)*	6	11 567 073,40	29,49%
Razem Priorytet 3	**32****	**39 227 700,91**	**100,00%**

Zadania w projekcie	Liczba projektów objętych decyzjami/ umowami	Wydatki EFRR (w tym bezgotówkowe/ certyfikowane)	% środków wydatkowanych na poszczególne zadania w stosunku do całości

* W ramach innych zadań ujęto m.in. przygotowanie dokumentacji projektowej w ramach dwóch projektów: SPOT/3.1/208/08 oraz SPOT/3.1/198/08

** W ramach niektórych projektów realizowane było więcej niż jedno zadanie.

Łączna wartość wydatków z EFRR stanowi 108,5% dostępnej w Priorytecie alokacji[70], w tym:

- w działaniu 3.1 wyniosła 8 508 773,21 euro, tj. 108,44%
- w działaniu 3.2 wyniosła 1 256 185,95 euro, tj. 108,89%.

Najważniejsze cele osiągnięte dzięki zrealizowanym projektom to:

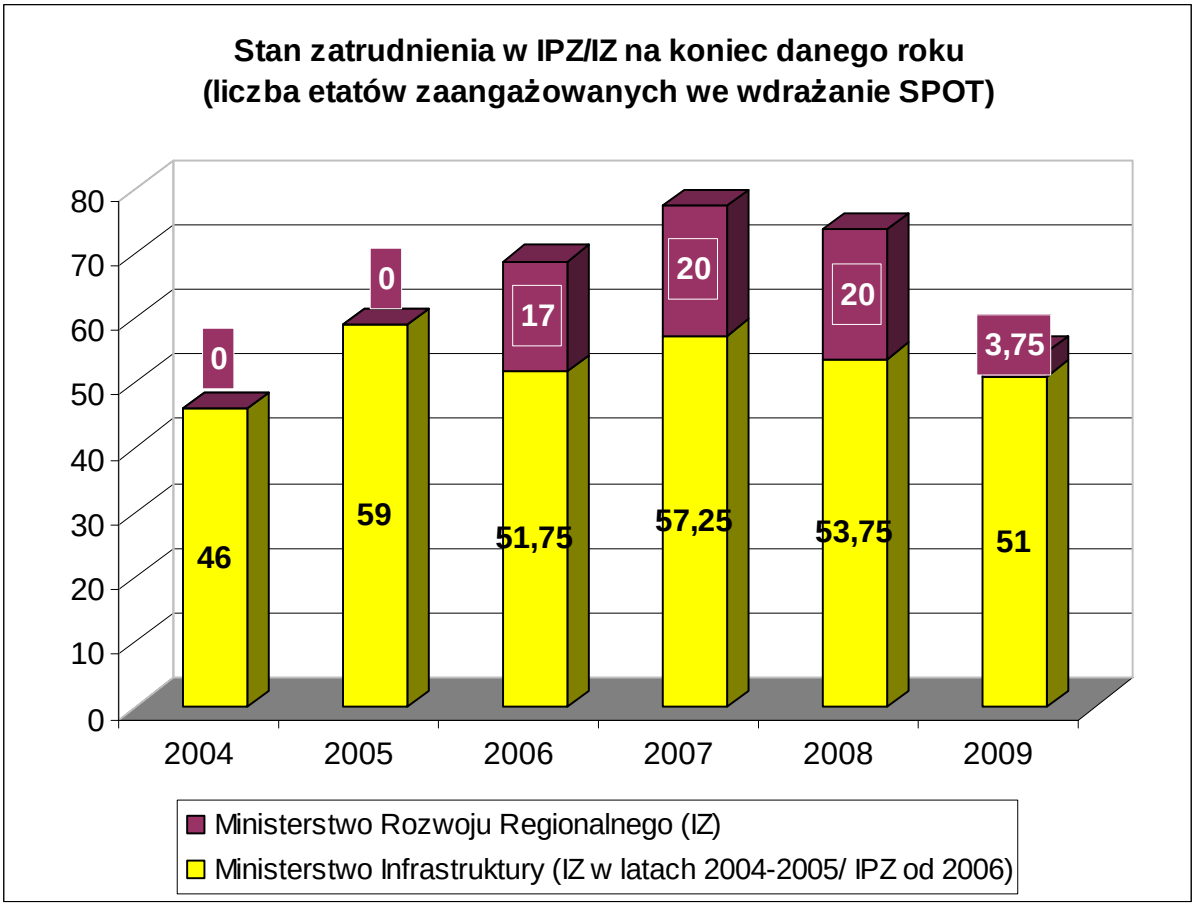
- podniesienie kwalifikacji i kompetencji merytorycznych pracowników zaangażowanych we wdrażanie Programu (IZ, IPZ i beneficjenci),
- możliwość organizacji szkoleń dla beneficjentów i konferencji regionalnych w celu sprawnej realizacji projektów i pełnego wykorzystania dostępnych środków,
- wsparcie dla działań IZ i IPZ w zakresie kontroli i monitorowania projektów,
- zapewnienie wsparcia eksperckiego usprawniającego i ułatwiającego funkcjonowanie IZ i IPZ,
- ewaluacja i podsumowanie efektów realizacji programu w celu opracowania rekomendacji dla nowej perspektywy finansowej,
- wsparcie kosztów zatrudnienia pracowników IZ i IPZ,
- zakup materiałów i wyposażenia biurowego w celu zapewnienia niezbędnych materiałów usprawniających codzienną pracę w IZ, IPZ i u beneficjentów.
- działania informacyjno-promocyjne mające na celu zwiększające świadomość wśród społeczeństwa na temat działań i rezultatów projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach SPOT,
- działania informacyjne, w szczególności wśród dzieci i młodzieży szkolnej, w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,

Szczegółowa informacja na temat osiągniętych wskaźników została zaprezentowana w pkt. 4.6 sprawozdania.

[70] Zgodnie z Uzupełnieniem SPOT wartość alokacji z EFRR dla priorytetu wynosi 9 000 000,00 EUR, w tym dla działania 3.1 7 846 386,20 euro, a działania 3.2 1 153 613,80 euro.

Zasoby ludzkie

Wykres 31 Stan zatrudnienia w IPZ/IZ na koniec danego roku (liczba etatów zaangażowanych we wdrażanie SPOT)



Kompetencje pracowników

W trakcie realizacji projektów pracownicy zaangażowani w obsługę SPOT zarówno po stronie IZ i IPZ jak również beneficjenci uczestniczyli w szkoleniach niezbędnych do sprawnego wykonywania obowiązków, w szczególności w zakresie:

- zamówienia publiczne,
- prawo budowlane i FIDIC,
- ocena oddziaływania na środowisko oraz NATURA 2000,
- audyt i kontrola projektów unijnych,
- finanse publiczne i rozliczanie projektów unijnych,
- ewaluacja i monitorowanie projektów/programów.

Ponadto pracownicy brali również udział w szkoleniach językowych. Część pracowników skierowanych zostało na studia podyplomowe i doktoranckie, ukierunkowane na obszary tematyczne leżące w zakresie pełnionych obowiązków. Wszystkie ww. szkolenia były ściśle powiązane z tematyką funduszy strukturalnych.

Wyposażenie i sprzęt

W całym okresie wdrażania SPOT stanowiska pracy były stosunkowo dobrze wyposażone, a pracownicy mogli wykonywać swoje zadania bez przeszkód natury technicznej. Wraz ze zwiększającymi się obowiązkami oraz liczbą osób zatrudnionych w poszczególnych instytucjach na potrzeby instytucji dokonywano zakupu: komputerów stacjonarnych, notebooków

oprogramowania i licencji, aparatów cyfrowych, urządzeń wielofunkcyjnych i innego sprzętu biurowego.

12. WYPEŁNIANIE ZOBOWIĄZAŃ W ZAKRESIE INFORMACJI I PROMOCJI PROGRAMU

Obowiązek prowadzenia przez Państwa Członkowskie działań informacyjnych i reklamowych dotyczących pomocy udzielanej z funduszy strukturalnych wynika z Rozporządzenia Komisji (WE) 1159/2000 z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie prowadzenia przez państwa członkowskie działań informacyjnych i promocyjnych dotyczących pomocy udzielanej z funduszy strukturalnych (zwane dalej rozporządzeniem 1159/2000).

Celem działań informacyjno – promocyjnych było rozpowszechnienie informacji na temat SPOT. Zadania informacji i promocji były wykonywane na poziomie:

- instytucji: dedykowane (kampania informacyjno-promocyjna SPOT, serwis internetowy na temat SPOT, szkolenia dla pracowników IZ, IPZ oraz beneficjentów)
- beneficjenta poprzez realizację stosownych obowiązków wynikających z umowy o dofinansowanie i innych

Instytucje oraz beneficjenci SPOT zobowiązani byli do stosowania przepisów dotyczących środków informacyjnych i promocyjnych, określonych w:

- Rozporządzeniu Rady Nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającym przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych;
- Rozporządzeniu 1159/2000;
- Programie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (Program) i Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Uzupełnienie SPOT);
- Umowie o dofinansowaniu projektu.

W ramach Priorytetu 3 Pomoc Techniczna dla SPOT Działanie 3.2 Informacja i promocja SPOT wysokość przyznanej alokacji wynosiła 1,2 mln euro. W ramach działania 3.2 zarejestrowano 5 wniosków o dofinansowanie z czego na 3 projekty podpisano umowy o dofinansowanie.

12.1. Zasady ogólne

Zgodnie z rozporządzeniem 1159/2000 oraz Uzupełnieniem SPOT, w celu wywiązania się ze zobowiązań w zakresie informacji i promocji Programu oraz zapewnienia dostrzegalności inwestycji współfinansowanych ze SPOT, beneficjenci powinni :

- umieszczać w miejscu realizacji inwestycji tablice reklamowe;
- umieszczać tablice pamiątkowe po zakończeniu inwestycji;
- prezentować plakaty informujące o roli jaką odgrywa UE;
- przy wysyłaniu powiadomień dotyczących pomocy wskazywać na fakt częściowego finansowania przez UE;
- umieszczać informację o udziale UE w realizacji projektu oraz godło UE w materiałach informacyjnych (ulotki, plakaty, broszury) na stronie tytułowej;
- wspominać o uczestnictwie UE, jeśli to możliwe - zaangażowanego funduszu, na stronach internetowych dotyczących projektów oraz zawierać odsyłacz do pozostałych stron internetowych Komisji dotyczących funduszy strukturalnych;
- uwidaczniać wkład wspólnoty przy organizacji spotkań informacyjnych takich, jak konferencje, seminaria, targi, wystawy.

Zgodnie z rozporządzeniem 1159/2000, organy zarządzające powinny podjąć starania w celu zapewnienia, że materiały informacyjne i reklamowe będą przedstawiane w jednolitej formie i w zgodzie przepisami odnoszącymi się do działań informacyjnych i reklamowych oraz będą zawierały następujące opisy zadań EFRR:

- pomoc w redukowaniu różnic w poziomach rozwoju i standardach życia między regionami oraz stopnia opóźnienia regionów mających najmniej korzystne warunki;
- pomoc w zmniejszaniu podstawowych dysproporcji regionalnych we Wspólnocie poprzez udział w rozwoju i dostosowaniu strukturalnym regionów opóźnionych w rozwoju oraz społecznej i gospodarczej konwersji regionów.

12.2. Działania informacyjno - promocyjne określone w dokumentach systemowych

W trakcie trwania Programu w ramach poszczególnych Priorytetów realizowano działania, które wynikały z zapisów umowy o dofinansowanie i miały na celu podniesienie świadomości społecznej o roli Unii Europejskiej w rozwoju polskiej infrastruktury poprzez następujące działania:

Priorytet 1 i 2:

- prowadzenie efektywnej współpracy beneficjentów z IZ oraz IPZ w zakresie realizacji zadań informacyjno – promocyjnych wynikających z Planu działań informacyjno – promocyjnych zapisanego w Uzupełnieniu SPOT,
- odnotowanie wielkości dofinansowania z EFRR we wszystkich zawieranych w celu realizacji projektu umowach,
- umieszczanie przez beneficjentów w miejscach, gdzie realizowane są projekty tablic informacyjnych i po zakończeniu realizacji projektów - tablic pamiątkowych (wyprodukowanych zgodnie z wytycznymi UE w tym zakresie), do których stawiania zobligowani zostali podpisując umowę o dofinansowanie;
- trwałe oklejanie naklejkami w formie tablicy pamiątkowej zakupionych w ramach projektu pojazdów;

Ponadto przeprowadzono inne działania, do których beneficjenci zobowiązali się we wniosku o dofinansowanie, tj.:

- oznaczanie miejsc oraz segregatorów, w których przechowywana jest dokumentacja dotycząca projektów godłem UE, logo SPOT oraz informacją o współfinansowaniu projektu z UE;
- desygnowanie godłem Unii Europejskiej, logo SPOT oraz napisem informującym o współfinansowaniu projektu przez UE w ramach EFRR dokumentacji dotyczącej projektów w szczególności umów z wykonawcami lub kontrahentami, wszelkiej korespondencji papierowej oraz elektronicznej;
- utworzenie i bieżącą aktualizację przez beneficjentów stron internetowych poświęconych projektom realizowanym w ramach SPOT lub umieszczanie na ww. stronach internetowych baneru informującego o projekcie, utworzenie osobnej strony internetowej poświęconej realizacji projektu, umieszczanie przez beneficjentów linka do strony www.spot.gov.pl lub godła UE i logo SPOT;
- utrzymywanie stałego kontaktu z prasą w celu informowania społeczeństwa odnośnie postępu prac, zmian w organizacji ruchu oraz zakończenia realizacji inwestycji i oddaniu jej do użytku publicznego;
- organizowanie uroczystości oficjalnego rozpoczęcia realizacji projektów, organizowanie konsultacji społecznych i wywiadów, gdzie prezentowano plany inwestycji oraz podkreślano udział funduszy UE;
- organizowanie uroczystości oficjalnego zakończenia realizacji projektów i przeznaczenia ich do użytku publicznego, gdzie prezentowano rezultaty oraz podkreślano udział funduszy UE;
- współpracę beneficjentów z IZ i IPZ w organizacji wizytacji projektów przy okazji odbywających się Komitetów Monitorujących ds. SPOT(KM SPOT);
- emisję spotów reklamowych w regionalnych stacjach radiowych;
- emisję spotów reklamowych w regionalnych stacjach telewizyjnych;
- spotkania informacyjne z mieszkańcami, studentami i grupami zainteresowanymi projektami realizowanymi w ramach SPOT;
- produkcję materiałów promocyjnych oznaczonych logotypem UE i SPOT oraz zawierających informację o współfinansowaniu projektu z UE;

- dystrybucję materiałów zawierających informacje o projekcie na konferencjach, targach i seminariach, spotkaniach biznesowych;
- produkcję filmów dokumentalnych dotyczących etapów realizacji projektów;
- prezentacje cyklu artykułów dotyczących projektów w prasie branżowej, regionalnej, krajowej i zagranicznej;
- oficjalne przejazdy zmodernizowanymi jednostkami podczas, których były rozdawane ulotki, foldery oraz przedstawiciele beneficjentów opowiadali o projektach w tym o pochodzeniu środków na inwestycję;
- stałą ogólnodostępną ekspozycję broszur, ulotek i folderów promocyjnych w siedzibie beneficjenta;
- organizowanie dni otwartych inwestycji podczas których społeczeństwo mogło zapoznać się z przebiegiem inwestycji dzięki przedstawicielom beneficjenta, którzy oprowadzali po projekcie;
- uruchomienie specjalnych numerów telefonu pod którymi osoby zainteresowane mogły uzyskać informacje dotyczące inwestycji.

Priorytet 3

W ramach Działania 3.1:

- sygnowanie godłem UE, logo SPOT oraz napisem informującym o współfinansowaniu projektu przez UE w ramach EFRR dokumentacji dotyczącej projektów w szczególności umów z wykonawcami lub kontrahentami, wszelkiej korespondencji papierowej oraz elektronicznej;
- oznaczanie miejsc oraz segregatorów, w których przechowywana jest dokumentacja dotycząca projektów godłem UE, logo SPOT oraz informacją o współfinansowaniu projektu z UE;
- dystrybucję w trakcie szkoleń gadżetów promocyjnych oznaczonych odpowiednimi logotypami;
- informowanie uczestników o unijnym pochodzeniu środków, z których finansowane są szkolenia i kursy,
- odpowiednie oznaczenia sali, w której odbywały się szkolenia i kursy poprzez umieszczanie na sali flagi UE;
- trwałe oznaczanie w widocznym miejscu naklejkami informacyjnymi, sprzętu komputerowego oraz innych urządzeń technicznych dofinansowanych ze środków UE;
- współpracę z przedstawicielami różnych jednostek samorządowych, rządowych i biznesowych w organizacji wizytacji projektów przy okazji odbywających się szkoleń oraz KM SPOT;
- spotkania robocze i oficjalne dotyczące zarządzania i wdrażania SPOT;
- informowanie nowozatrudnionych pracowników o współfinansowaniu ich stanowiska pracy ze środków pochodzących z Unii Europejskiej z EFRR.

W ramach działania 3.2. związanego z informacją i promocją SPOT:

- desygnowanie godłem UE, logo SPOT oraz napisem informującym o współfinansowaniu projektu przez UE w ramach EFRR dokumentacji dotyczącej projektów w szczególności umów z wykonawcami lub kontrahentami, wszelkiej korespondencji papierowej oraz elektronicznej;
- oznaczanie miejsc oraz segregatorów, w których przechowywana jest dokumentacja dotycząca projektów godłem UE, logo SPOT oraz informacją o współfinansowaniu projektu z UE;
- monitorowanie przez IZ/IPZ w trakcie kontroli doraźnych projektów, działań promocyjnych realizowanych przez beneficjentów, które zobowiązali się prowadzić we wniosku o dofinansowanie. IZ/IPZ kontrolowała również zgodność tych działań z wytycznymi UE w tym zakresie;
- oznaczanie logo SPOT, flagą UE i informacją nt. współfinansowania projektu ze środków UE oraz utrzymywanie w odpowiednim standardzie kolorystycznym wszelkich wyprodukowanych przez beneficjentów materiałów (biuletynów, albumów, publikacji, analiz, ekspertyz itp.) przygotowywanych na potrzeby Programu;

- projektowanie, aktualizację i kolportaż kalendarzy, książek, folderów promocyjnych, ulotek, płyt CD, newslettera;
- współudział w organizowaniu uroczystości oficjalnego zakończenia realizacji projektów i przeznaczenia ich do użytku publicznego, gdzie prezentowano rezultaty oraz podkreślano udział funduszy UE;
- organizowanie konferencji prasowych, promocyjnych, ewaluacyjnych oraz udział w konferencjach i uroczystościach organizowanych przez inne podmioty w celu promowania projektów i Programu;
- przygotowywanie prezentacji multimedialnych, które przedstawiano podczas np. spotkań biznesowych, krajowych i zagranicznych;
- bieżącą aktualizację działań informacyjno – promocyjnych;
- współpracę IZ/IPZ z beneficjentami w organizacji wizytacji projektów przy okazji odbywających się KM SPOT;
- przygotowanie dokumentacji fotograficznej oraz filmów informacyjnych o projektach, emisję spotów reklamowych, udział w wywiadach promujących projekty;
- emisję spotów reklamowych w regionalnych stacjach radiowych;
- prezentację projektów podczas szkoleń organizowanych przez IZ/IPZ SPOT oraz beneficjentów;
- produkcję i dystrybucję gadżetów promocyjnych oznaczonych odpowiednimi logotypami;
- inicjowanie spotkań informacyjnych z mieszkańcami, studentami i grupami zainteresowanymi projektami realizowanymi w ramach SPOT;
- utrzymywanie w siedzibach instytucji stałej ogólnodostępnej ekspozycji materiałów promocyjnych.

12.3. Działania informacyjno - promocyjne IZ i IPZ

12.3.1. Okres od stycznia do grudnia 2004 r.

IZ przygotowała niezbędną dokumentację dla zamówienia publicznego na „Opracowanie serwisu internetowego na temat SPOT oraz przeprowadzenie internetowej kampanii informacyjno-promocyjnej w Internecie”.

W grudniu 2004 r. opracowano Szczegółowy Plan działań informacyjno-promocyjnych dla SPOT. Ponadto uruchomione zostało świadczenie usług doradczych w zakresie Public Relations.

W 2004 r. został wybrany logotyp SPOT oraz standard kolorystyki dla wydawanych materiałów informacyjno-promocyjnych dotyczących SPOT.

12.3.2. Okres od stycznia do grudnia 2005 r.

W marcu 2005 r. w IZ (ówcześnie Ministerstwo Infrastruktury) odbyło się spotkanie z beneficjentami, na którym m. in. omówiono zagadnienia związane z promocja programu i z obowiązkiem promowania projektów współfinansowanych w ramach funduszy strukturalnych przez beneficjentów zgodnie z Rozporządzeniem 1159/2000, stosowanym przez Państwa Członkowskie odnośnie pomocy z funduszy strukturalnych. IZ wysłała wszystkim beneficjentom Książkę znaku dla logotypu SPOT. Beneficjenci zostali zobowiązani do stosowania określonego logo-typu przesłanego przez IZ w ramach realizacji kampanii informacyjno-promocyjnej Programu.

Przygotowano dokumentację dotyczącą realizacji Działania 3.2 obejmującego: zorganizowanie konferencji prasowych, opracowanie materiałów prasowych, dystrybucję materiałów promocyjnych, opracowanie artykułów sponsorowanych, dystrybucję materiałów audio-video dla mediów, wydawanie numerów Biuletynów Informacyjnych SPOT oraz wykonanie projektów billboardów (powierzchni reklamowej typu outdoor). Przygotowano projekty SIWZ dla postępowań o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonych w ramach kilku etapów projektu nr SPOT/3.2/119/05 pt. Kampania informacyjno - promocyjna SPOT w latach 2005 – 2006.

Zakończono prace nad logo SPOT, wydrukowano broszury: Uzupełnienie SPOT i Zasady Prowadzenia Działań Informacyjno-Promocyjnych dla Beneficjentów Końcowych. Obie publikacje zostały wysłane do beneficjentów.

IZ zamówiła 4 000 pustych płyt CD z nadrukiem w opakowaniach, wydrukowano i rozdysponowano materiały informacyjno – promocyjne SPOT;

Uaktualniano na bieżąco serwis internetowy www.spot.gov.pl, na którym znajdują się wszelkie niezbędne informacje na temat SPOT.

12.3.3. Okres od stycznia do grudnia 2006 r.

W 2006 r. podjęto następujące działania promocyjne:

- w dniu 24 maja 2006 r. odbyła się konferencja prasowa IPZ dotycząca wdrażania SPOT, w trakcie której przedstawiono dotychczasowy oraz planowany stan wykorzystania funduszy unijnych w ramach SPOT;
- w dniu 14 lipca 2006 r. – odbyła się konferencja prasowa IZ dotycząca wdrażania SPOT;
- w dniu 20 lipca 2006 r. – zorganizowano konferencję prasową dotyczącą analizy procedur w zakresie rozliczeń wydatków refundowanych z funduszy strukturalnych w poszczególnych programach operacyjnych, w której udział wzięli przedstawiciele MRR oraz KE z Dyrekcji Generalnej ds. polityki regionalnej;
- w lipcu 2006 – odbyło się uroczyste spotkanie inauguracyjne prace w ramach projektu nr SPOT/1.1/82/04 pt. Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Etap I odcinek Skierniewice - Łódź Widzew, w spotkaniu wziął udział Pan Jerzy Polaczek, Minister Transportu*;*
- w dniu 21 września 2006 r. – odbyła się konferencja prasowa dotycząca realizacji programów współfinansowanych ze środków unijnych;
- w dniu 4 października 2006 r. – odbyła się konferencja prasowa Ministra Transportu;
- w dniu 7 listopada 2006 r. – zorganizowano konferencję prasową z okazji pierwszej rocznicy funkcjonowania resortu rozwoju regionalnego;
- dnia 20 grudnia 2006 r. w specjalnym dodatku do *Rzeczpospolitej* pt. *Infrastruktura – energia – środowisko* zostały zamieszczone artykuły na temat wykorzystania funduszy unijnych w Polsce , w tym środków z EFRR w ramach SPOT.

Podczas każdego z posiedzeń KM SPOT prezentowane były wybrane projekty realizowane w ramach SPOT.

12.3.4. Okres od stycznia do grudnia 2007 r.

W 2007 roku podjęto m.in. następujące działania promocyjne:

- organizowano 4 spotkania z beneficjentami SPOT oraz 15 szkoleń dla 849 pracowników zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz dla beneficjentów, a także uroczystości prezentujące efekty realizacji projektów lub przebieg realizacji projektów w ramach projektu Szkolenia pracowników zaangażowanych we wdrażanie SPOT współfinansowanego ze środków SPOT, IPZ zorganizowała trzy dwudniowe szkolenia dla beneficjentów i pracowników zaangażowanych we wdrażanie programu. Jedna z prezentacji przedstawiona podczas pierwszej sesji szkoleń, która odbyła się 23 -24 maja 2007 r. dotyczyła omówienia zasad prowadzenia działań informacyjno – promocyjnych. W trakcie wszystkich szkoleń beneficjenci prezentowali realizowane przez nich projekty oraz wymieniali doświadczenia;
- podczas udziału w targach, konferencjach, spotkaniach i szkoleniach informowano o realizowanych projektach SPOT;
- przygotowano i wyemitowano w programach o zasięgu ogólnokrajowym (TVP, TVN oraz TVN24) telewizyjne spoty reklamowe, program tematyczny o SPOT, sponsorowane programy informacyjne, wywiad telewizyjny promujący projekty; ponadto informowano o Programie za pomocą reklam radiowych emitowanych przez lokalne rozgłośnie oraz filmów i spotów reklamowych nadawanych przez lokalne stacje;

- zamieszczano informacje nt. Programu i realizowanych projektów w prasie branżowej i ogólnej, (np. Przegląd Komunikacyjny nr 5/2007, Gazeta Wyborcza z dnia 18 września 2007 r., dodatek Eurofundusze);
- dwukrotnie wydano Biuletyn Informacyjny w nakładzie 3 000 szt. biuletyn został rozdysponowany na konferencjach oraz spotkaniach szkoleniowych SPOT beneficjentom SPOT;
- zamieszczono szczegółowe opisy realizowanych projektów w „Raportach Rocznych" PKP Przewozy Regionalne oraz Grupy PKP, które zostały przesłane m.in. do przedstawicieli administracji rządowej, parlamentarzystów polskich i europejskich, szefów urzędów państwowych, firm państwowych i prywatnych, szeregu organizacji, stowarzyszeń oraz redakcji ogólnopolskich i lokalnych;
- w pierwszym półroczu 2007 r. podjęto działania mające na celu rozszerzeniu kampanii promocyjnej w Internecie (w tym celu dokonano zmiany dostawcy usług hostingu strony internetowej www.spot.gov.pl zawierającej informacje dotyczące Programu, realizacji poszczególnych projektów, zagadnień formalnych, aktualnych wydarzeń dotyczących SPOT; do dnia 8 grudnia 2007 r. liczba odsłon strony Programu wynosiła 411 314), jednocześnie – zamieszczano informacje o projektach SPOT na stronach internetowych beneficjentów, MRR oraz MI;
- informowano o działaniach realizowanych w ramach SPOT za pomocą tablic informacyjnych i pamiątkowych, billboardów, materiałów reklamowych, materiałów promocyjnych oraz broszur i gadżetów związanych z SPOT oraz prowadzonymi projektami;
- oznaczano dokumentację dotyczącą projektów godłem UE oraz logo SPOT, a także napisem informującym o współfinansowaniu projektu przez UE w ramach EFRR.

12.3.5. Okres od stycznia do grudnia 2008 r.

W 2008 r. zarówno beneficjenci, jak IZ i IPZ prowadzili działania informacyjno-promocyjne, wśród których należy wymienić:

- organizację i udział w konferencjach prasowych, promocyjnych i ewaluacyjnych, spotkaniach biznesowych krajowych i zagranicznych, targach (np. 15 – 17 października 2008 r. przedstawiciele IPZ wzięli udział w VI Międzynarodowych Targach INFRASTRUKTURA, które odbyły się w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie, gdzie zostało wystawione stoisko Programu SPOT), seminariach, forach (np. I Forum Funduszy Europejskich);
- przygotowanie produkcji i emisja w Telewizji TVN 24 w okresie od 1 marca do 31 maja 2008 r. cyklicznej audycji telewizyjnej „Traffic" i „Traffic Extra" promującej SPOT; udział w finansowaniu produkcji i emisji w TVP1, TVP2 oraz TVP INFO w okresie od 15 marca 2008 r. do 15 czerwca 2008 r. (termin realizacji umowy został przedłużony do dnia 15 lipca 2008 r.) cyklicznych audycji telewizyjnych promujących SPOT, produkcję oraz emisję w TVN i TVN 24 w okresie od 14 kwietnia do 31 maja 2008 r. materiałów programowych promujących SPOT;
- przygotowanie materiałów informacyjnych publikowanych w prasie regionalnej oraz o zasięgu ogólnopolskim; (np. miesięczniki „Quality News", „Nasze Bielany"), radiowych (np. Radiu Wawa, Radiu Eska i Vox FM) i telewizyjnych (np. „Europa dla zuchwałych" w TVN CNBC Biznes i TVN 24 oraz „Z Europą na Ty" w TVP 1);
- prowadzenie i aktualizacja przez IZ/IPZ strony internetowej Programu (www.spot.gov.pl). Zamieszczanie informacji nt. SPOT na stronach Ministerstwa Infrastruktury (www.mi.gov.pl), Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (www.mrr.gov.pl) oraz funduszy strukturalnych (www.funduszestrukturalne.gov.pl);
- zorganizowanie i przeprowadzenie 6 spotkań dzieci z terenów wiejskich i małych miast z przedstawicielami straży pożarnej – beneficjentem SPOT. W sumie w spotkaniach udział wzięło około 700 osób, które miały okazję obejrzeć specjalistyczne wozy ratownictwa technicznego i chemicznego zakupione w ramach Programu;
- projektowanie, aktualizacja i kolportaż kalendarzy, książek, folderów promocyjnych, biuletynów informacyjnych, ulotek;

- bieżącą aktualizację stron internetowych poświęconych projektom realizowanym w ramach SPOT, przygotowanie banerów promocyjnych na strony internetowe, dystrybucja newsletter wśród internautów;
- utrzymywanie przez beneficjentów stałego kontaktu z prasą w celu informowania opinii publicznej odnośnie postępu prac, zmian w organizacji ruchu oraz zakończenia realizacji inwestycji i oddaniu jej do użytku publicznego;
- wykonanie i montaż tablic informacyjnych i pamiątkowych projektów;
- organizację uroczystości oficjalnego zakończenia prac;
- zbieranie i przechowywanie dokumentacji związanej z Projektem w segregatorach opisanych pełną nazwą Projektu, opatrzonych godłem UE, znakiem SPOT oraz napisem informującym o współfinansowaniu Projektu przez UE w ramach EFRR.

Dla projektów realizowanych w ramach tzw. dodatkowego naboru beneficjenci zobowiązali się (we wnioskach o dofinansowanie projektu stanowiących załącznik do umowy o dofinansowanie) do prowadzenia działań informacyjno – promocyjnych informujących opinię społeczną o częściowym finansowaniu projektu ze środków UE z EFRR w ramach SPOT po faktycznym otrzymaniu refundacji środków.

Wydano również III edycję Biuletynu informacyjnego o SPOT zawierającego podstawowe dane finansowe Programu oraz informacje dotyczące stanu realizacji projektów ich różnorodności oraz prezentacji niektórych z nich.

Ponadto wydano Album Projektów SPOT przedstawiający głównie w formie graficznej wszystkie inwestycje realizowane w ramach Programu.

Publikowane materiały dystrybuowano głównie do beneficjentów, zainteresowanych instytucji, partnerów ekonomicznych oraz wystawiane były w trakcie spotkań promocyjnych (np. targi, konferencje).

12.4. Badania opinii publicznej

Pierwsze badanie opinii świadomości społecznej nt. SPOT zostało przeprowadzone w maju i grudniu 2005 r., badanie wykonano na grupie docelowej beneficjentów reprezentującej ogół społeczeństwa.

Drugie badanie opinii świadomości społecznej nt. SPOT przeprowadzono w lutym 2008 r. Na podstawie przeprowadzonego badania stwierdzono, że wspomagana znajomość nazwy Sektorowy Program Operacyjny Transport wynosi 3 %, a znajomość logo 4 % wśród ogółu Polaków w wieku 15+. Respondenci, którzy znali nazwę SPOT najczęściej spotkali się z nią w telewizji oraz w Internecie. Wartość wskaźnika wzrostu świadomości społecznej na temat SPOT wśród ogółu społeczeństwa osiągnęła wysoki poziom 5 %. Ponad trzy czwarte Polaków informacje o rodzajach pomocy Unii Europejskiej dla Polski czerpało z telewizji, niemal jedna czwarta z radia, a blisko jedna piąta dowiadywała się z prasy (głównie prasy codziennej i tygodników opinii) oraz z Internetu. Blisko połowa Polaków uważała, że środki na realizację tych inwestycji pochodzą z funduszy Unii Europejskiej. Większość beneficjentów programu oraz partnerów społecznych uważała, że w ramach SPOT buduje się głównie drogi. Nieliczni wspomnieli również między innymi o takich inwestycjach jak modernizacja linii kolejowych, czy zakup taboru kolejowego.

Powyższe badanie zlecono w celu odpowiedniego doboru narzędzi dzięki którym poziom świadomości społeczeństwa o SPOT wzrośnie do poziomu 15 %.

Zgodnie z wnioskami wynikającymi z badania niezbędne było przeprowadzenie odpowiednio intensywnej i szerokiej kampanii informacyjno - promocyjnej. W kampanii tej należało promować zarówno nazwę, logotyp jak i ogólną ideę SPOT. Kampanię informacyjną powinno się więc przeprowadzić za pośrednictwem telewizji, a w celu zapewnienia większej skuteczności przekazu należało ją wesprzeć w przynajmniej jednym z mediów: radio, prasie lub Internecie.

Trzecie z badań opinii publicznej nt. SPOT zostało przeprowadzone w listopadzie 2008 r. Jego celem był pomiar świadomości społecznej nt. SPOT po przeprowadzeniu kampanii informacyjno – promocyjnej realizowanej przez IZ/IPZ.

Uzyskane wyniki potwierdziły skuteczność prowadzonych w ramach Programu działań informacyjno - promocyjnych.

13. ZGODNOŚĆ W ZAKRESIE POLITYK WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

13.1. Zgodność z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych

Z chwilą rozpoczęcia realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport zbiegły się w czasie dwa wydarzenia: uchwalenie w dniu 29 stycznia 2004 r. ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz publikacja nowych dyrektyw wspólnotowych regulujących kwestie zamówień publicznych. Prawo polskie na przestrzeni funkcjonowania Programu nie było w pełni zharmonizowane z prawem unijnym, więc ustawa – Prawo zamówień publicznych była wielokrotnie nowelizowana.

Beneficjenci oraz instytucje zaangażowane we wdrażanie SPOT podczas realizacji projektów byli zobligowani do stosowania przepisów ustawy – Prawo Zamówień Publicznych pod rygorem utraty dofinansowania otrzymanego w ramach Programu. Istniejący wielostopniowy system kontroli, w szczególności podczas weryfikacji wniosków o płatność oraz kontroli przeprowadzonych na miejscu realizacji projektu, umożliwił wykrycie ewentualnych nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie. Beneficjenci zobligowani byli również do zgłaszania w przygotowywanych przez siebie sprawozdaniach okresowych, rocznych i końcowych informacji o ewentualnych naruszeniach przepisów dotyczących zamówień publicznych.

W niniejszym podrozdziale w punkcie drugim przedstawiono proces nowelizacji ustawy – Prawo zamówień publicznych uwzględniając wyłącznie przepisy mające na celu harmonizację prawa polskiego z prawem wspólnotowym. W punkcie trzecim opisano działania systemowe, które umożliwiły zapewnienie zgodności działań beneficjentów SPOT z przepisami z zakresu zamówień publicznych. W punkcie czwartym zostały opisane kontrole zamówień publicznych przeprowadzone w ramach audytów Komisji Europejskiej, proces kontroli instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie SPOT oraz kontrole Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, natomiast działania innych organów kontrolnych, które w mniejszym zakresie dotyczyły postępowań o udzielenie zamówienia publicznego zostały opisane w podrozdziale dotyczącym kontroli. W ostatnim punkcie przedstawiono proces nakładania korekt finansowych za naruszenia przepisów z zakresu zamówień publicznych.

13.1.1. Działania legislacyjne mające na celu implementację prawa wspólnotowego

13.1.1.1. Uchwalenie w dniu 29 stycznia 2004 r. ustawy – Prawo zamówień publicznych

W związku ze zbliżającą się akcesją do Unii Europejskiej podjęto działania mające na celu pełne dostosowanie polskiego prawa o zamówieniach publicznych do wymogów wspólnotowych. W zakresie harmonizacji polskiego systemu zamówień publicznych z prawem europejskim projekt ustawy uwzględniał następujące akty z zakresu acquis communautaire:

- Dyrektywę Rady 93/37/EWG z 14 czerwca 1993 r. dotyczącą koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane (Dz. Urz. WE Nr L 199 z 9 sierpnia 1993 r., s. 54),
- Dyrektywę Rady 93/36/EWG z 14 czerwca 1993 r. dotyczącą koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na dostawy (Dz. Urz. WE Nr L 199 z 9 sierpnia 1993 r., s. 1),
- Dyrektywę Rady 92/50/EWG z 18 czerwca 1992 r. dotyczącą koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na usługi (Dz. Urz. WE Nr L 209 z 9 lipca 1992 r., s. 1),
- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 97/52/WE z 13 października 1993 r. zmieniającą dyrektywę 92/50/EWG, dyrektywę 93/36/EWG oraz dyrektywę 93/37/EWG dotyczące koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych odpowiednio na usługi, dostawy oraz roboty budowlane (Dz. U. WE nr L z 28 listopada 1997 r., s. 1),
- Dyrektywę Rady 89/665/EWG z 21 grudnia 1989 r. koordynującą przepisy i regulacje administracyjne dotyczące stosowania procedur odwoławczych w udzielaniu zamówień publicznych (Dz. Urz. WE nr L 395 z 30 grudnia 1989 r., s. 33),
- Dyrektywę Rady 92/13/EWG z 25 lutego 1992 r. koordynującą przepisy i regulacje administracyjne dotyczące stosowania zasad Wspólnoty w zakresie procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji (Dz. Urz. WE nr L 76 z 23 marca 1992 r., s. 13),
- Dyrektywę Rady 93/38/EWG z 14 czerwca 1993 r. koordynującą procedury udzielania zamówień w sektorach gospodarki wodnej, energetycznej, transportu i telekomunikacji (Dz. Urz. WE nr L 101 z 1 kwietnia 1998 r., str. 1),

- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 98/4/WE z 16 lutego 1998 r. zmieniającą dyrektywę 93/38/EWG koordynującą procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji (Dz. Urz. WE Nr L 101 z 1 kwietnia 1998 r., s. 1),
- Dyrektywę Komisji 2001/78/WE z 13 września 2001 r. zmieniającą Aneks IV do dyrektywy Rady 93/36/EWG, Aneksy IV, V, VI do dyrektywy Rady 93/37/EWG, Aneksy III, IV do dyrektywy Rady 92/50/EWG zmienionej przez dyrektywę 97/52/WE, oraz Aneksy od XII do XV i od XVII do XVIII do dyrektywy Rady 93/38/EWG zmienionej przez dyrektywę 98/4/WE (Dz. Urz. WE Nr L 285, z 29 października 2001 r.),
- Rozporządzenie Nr 2195/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz. Urz. WE Nr L 340 z 16 grudnia 2002 r.).

W opracowywaniu projektu ustawy zostały wykorzystane ponadto projektowane dyrektywy będące wówczas przedmiotem prac Parlamentu Europejskiego i Rady, tzn. projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na dostawy, usługi i roboty budowlane oraz projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej koordynacji procedur udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych.

W dniu 29 stycznia 2004 r. uchwalono ustawę – Prawo zamówień publicznych, która wprowadzała znaczące zmiany do dotychczas obowiązującej ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych[71]:

- zmieniono katalog podmiotów obowiązanych do stosowania ustawy (wdrożono do polskiego porządku prawnego unijne pojęcie "instytucji prawa publicznego", które ma kluczowe znaczenie przy określaniu zakresu zastosowania unijnych przepisów o zamówieniach publicznych),
- ograniczono do minimum wyłączenia z obowiązku stosowania przepisów ustawy,
- wskazano dwa podstawowe tryby udzielania zamówień (przetarg nieograniczony i przetarg ograniczony,
- wprowadzono zakaz określania przedmiotu zamówienia w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję,
- enumeratywne określono przesłanki uzasadniające wykluczenie wykonawców z postępowania o udzielenie zamówienia,
- zmieniono terminy składania ofert w przetargu nieograniczonym,
- zmieniono długość terminów składania ofert oraz sposób ich liczenia,
- wprowadzono tryb zamówienia z wolnej ręki odpowiadającemu unijnej procedurze negocjacyjnej bez publikacji ogłoszenia,
- wprowadzono możliwość złożenia oferty w postaci elektronicznej opatrzoną bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu, (jeżeli zamawiający wyrazi zgodę),
- przewidziano możliwość składania ofert wariantowych,
- wprowadzono obowiązek stosowania procedur zamówień publicznych do koncesji na roboty budowlane,
- wprowadzono rozdział dotyczący zamówień sektorowych.

13.1.1.2. Nowelizacja ustawy z dnia 07.04.2006 r.

Konieczność nowelizacji została spowodowana faktem publikacji w niespełna dwa miesiące po wejściu w życie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. nowych dyrektyw dotyczących zamówień publicznych, które zastąpiły dotychczasowe regulacje unijne. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do wdrożenia nowych dyrektyw do dnia 31 stycznia 2006 r. W związku z tym projekt

[71] Zastosowano kolejność wynikającą z uszeregowania przepisów w ustawie.

ustawy uwzględnił, obowiązujące od 30 kwietnia 2004 r., następujące dyrektywy Wspólnot Europejskich:

- dyrektywę 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielenia zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz. Urz. UE L 134 z 30.04.2004, str. 114), zmienioną rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1874/2004 z dnia 28 października 2004 r. zmieniającym dyrektywy 2004/17/WE i 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do progów ich stosowania w zakresie procedur udzielania zamówień (Dz. Urz. UE L 326 z 29.10.2004, str. 17), zwaną dalej "dyrektywą klasyczną",
- dyrektywę 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz. Urz. UE L 134 z 30.04.2004, str. 1), zmienioną rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1874/2004 z dnia 28 października 2004 r. zmieniającym dyrektywy 2004/17/WE i 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do progów ich stosowania w zakresie procedur udzielania zamówień (Dz. Urz. UE L 326 z 29.10.2004, str. 17), zwaną dalej "dyrektywą sektorową".

Wprowadzono następujące zmiany[72]:

- rozszerzono katalog podmiotów zobowiązanych do stosowania ustawy o związki złożone z jednej lub wielu jednostek Państwa, samorządu terytorialnego lub podmiotów prawa publicznego,
- zmieniono katalog wyłączeń stosowania przepisów ustawy (m.in. wprowadzono wyłączenie dla nabycia, przygotowania, produkcji lub koprodukcji materiałów programowych przeznaczonych do emisji przez nadawców radiowych lub telewizyjnych),
- zmieniono przepisy dotyczące kwot progowych od przekroczenia których jest uzależniony obowiązek publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej,
- wprowadzono instytucję centralnego zamawiającego,
- zmodyfikowano przesłanki dotyczące wykluczenia wykonawcy,
- zmieniono regulacje dotyczące opisu przedmiotu zamówienia,
- wprowadzono dla zamawiającego możliwość udostępnienia specyfikacji istotnych warunków zamówienia na własnej stronie internetowej,
- zmieniono przepisy regulujące tryb negocjacji z ogłoszeniem,
- wprowadzono nowy tryb udzielania zamówień publicznych – dialog konkurencyjny, który miał umożliwić udzielanie złożonych i skomplikowanych zamówień (np. przy projektach związanych z partnerstwem publiczno-prywatnym), w szczególności związanych z projektami infrastrukturalnymi,
- wprowadzono nowe przesłanki umożliwiające udzielenie zamówienia w trybie z wolnej ręki,
- wprowadzono możliwość zawierania umów ramowych również dla zamówień klasycznych,
- w celu uwzględnienia orzecznictwa ETS zmieniono definicję praw szczególnych lub wyłącznych.

13.1.1.3. Nowelizacja ustawy z dnia 13.04.2007 r.

Nowelizacja z dnia 13.04.2007 r. miała na celu dokonanie głębokiej reformy systemu środków ochrony prawnej w zakresie rozpatrywania odwołań, a w konsekwencji uproszczenie i przyspieszenie procesu udzielania zamówień. Przewidywano, że nowelizacja będzie miała również duże znaczenie dla sprawnego wykorzystania przez Polskę funduszy strukturalnych i dotrzymania zobowiązań wynikających z zasady n+2.

[72] Zastosowano kolejność wynikającą z uszeregowania przepisów w ustawie.

Wprowadzono następujące zmiany[73]:

- wprowadzono możliwość, a nie tak jak dotychczas obowiązek przekazywania Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich wstępnego ogłoszenia informacyjnego o planowanych zamówieniach,
- z uwagi na zalecenia Komisji Europejskiej wprowadzono zmiany związane z wadium i jego zwrotem (umożliwiono wykonawcy, który złożył wniosek o zwrot wadium wniesienie protestu),
- wprowadzono sankcję nieważności umowy zawartej przed upływem 7-dniowego terminu od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze najkorzystniejszej oferty.

13.1.1.4. Nowelizacja ustawy z dnia 04.09.2008 r.

Konieczność nowelizacji była związana z zastrzeżeniami zgłoszonymi przez Komisję Europejską dotyczącymi niezgodności przepisów ustawy z dyrektywami wspólnotowymi oraz Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską. Odpowiedź Rządu Rzeczypospolitej Polskiej na zastrzeżenia została przekazana po akceptacji Komitetu Europejskiego Rady Ministrów do Komisji Europejskiej[74] dnia 23 sierpnia 2007 r.

Wprowadzono następujące zmiany[75]:

- doprecyzowano definicję "usług", w celu uzyskania pełnej spójności z definicją zawartą w dyrektywach przez odesłanie odpowiednio do załączników dyrektywy klasycznej i sektorowej,
- doprecyzowano przepis dotyczący wyłączenia stosowania ustawy w przypadku zamówień na usługi badawcze lub rozwojowe,
- wprowadzono bezpośrednie odniesienie do katalogu usług niepriorytetowych określonych w załącznikach do dyrektyw,
- wprowadzono nowe zasady dokonywania zmian w treści ogłoszenia o zamówieniu,
- umożliwiono wykonawcom poleganie na potencjale technicznym i osobach zdolnych do wykonania zamówienia będących w dyspozycji innych podmiotów,
- uchylono zapis umożliwiający zamawiającemu odstąpienie od stosowania przepisów dotyczących żądania dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu w przypadku zamówień, których przedmiotem są usługi bankowe i usługi ubezpieczeniowe,
- wprowadzono obowiązek zmiany ogłoszenia w każdym przypadku, gdy zmiana specyfikacji istotnych warunków zamówienia dotyczy informacji ujawnionych w ogłoszeniu o zamówieniu,
- zmieniono przepisy dotyczące przedłużenia terminu składania ofert w przypadku dokonania zmian w specyfikacji istotnych warunków zamówienia,
- wprowadzono zasadę, że dla zamówień, w których przewidziana jest możliwość udzielenia zamówień uzupełniających, podstawą dla określenia wysokości wadium jest wartość zamówienia bez uwzględniania zamówień uzupełniających,
- zmieniono przesłankę pozwalającą na udzielenie zamówienia uzupełniającego na roboty budowlane lub usługi z wolnej ręki (informację o zamiarze udzielenia zamówień uzupełniających należy podać w ogłoszeniu o zamówieniu),
- zmieniono zasady przedłużenia terminu związania ofertą (przyznano wykonawcy uprawnienia do samodzielnego przedłużania terminu związania ofertą),
- wprowadzono istotne zmiany dotyczące sposobu poprawiania oczywistych omyłek pisarskich i rachunkowych,
- uchylono przepis pozwalający dokonanie zmiany sposobu spełnienia świadczenia wykonawcy po wyborze oferty, ale przed podpisaniem umowy w sprawie zamówienia publicznego,

[73] Zastosowano kolejność wynikającą z uszeregowania przepisów w ustawie.

[74] Odpowiedzią na wszystkie zarzuty KE były również Zalecenia dla beneficjentów funduszy UE dotyczące interpretacji przepisów ustawy prawo zamówień publicznych.

[75] Zastosowano kolejność wynikającą z uszeregowania przepisów w ustawie.

- zmieniono przepis dotyczący uchylenia zakazu zawarcia umowy przed ostatecznym rozstrzygnięciem protestu (Krajowej Izbie Odwoławczej może wyrazić zgodę na zawarcie umowy przed ostatecznym rozstrzygnięciem protestu, bez względu na wartość zamówienia, wyłącznie w wyjątkowych sytuacjach - jeżeli negatywne konsekwencje zakazu dla interesu publicznego mogłoby przewyższyć wynikające z zakazu korzyści dla ochrony wszystkich interesów, co do których zachodzi przypuszczenie doznania uszczerbku w wyniku czynności podjętych przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia),
- zrezygnowano z obligatoryjnych kontroli uprzednich za wyjątkiem zamówień o największych wartościach (10.000.000 euro dla dostaw i usług, 20.000.000 euro dla robót budowlanych), współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Całkowite odstąpienie od kontroli uprzedniej zamówień o największych wartościach stanowiłoby poważną nieprawidłowość systemową, powodującą realne zagrożenie nałożenia przez Komisję Europejską na Polskę korekty na wszystkie programy operacyjne. Z prowadzeniem kontroli uprzedniej wiąże się zakaz zawarcia umowy do czasu otrzymania przez zamawiającego informacji o jej wyniku, co ma m.in. na celu uniknięcie konieczności nakładania korekt finansowych,
- przewidziano możliwość odstąpienia od przeprowadzenia kontroli uprzedniej na wniosek instytucji zarządzającej programem, z którego współfinansowane jest zamówienie, jeżeli w ocenie tej instytucji postępowanie zostało przeprowadzone w sposób zgodny z przepisami ustawy. Regulacja ta miała na celu przyśpieszenie kontraktacji np. zamówień szczególnie pilnych, które podlegały kontroli instytucji zaangażowanych we wdrażanie środków europejskich oraz ograniczenie sytuacji prowadzenia wielokrotnych kontroli tego samego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego przez różne organy,
- umożliwiono składanie protestu na ogłoszenie o konkursie, czynności podjęte przez zamawiającego w toku konkursu oraz na regulamin konkursu,
- ujednolicono zasady wnoszenia środków ochrony prawnej dla zamówień o wartości mniejszej niż progi określone w dyrektywach, tak aby wykonawca miał zagwarantowane prawo do wnoszenia efektywnych środków ochrony prawnej dotyczących jego najistotniejszych interesów,
- zmieniono przepisy dotyczące terminów na wnoszenie środków ochrony prawnej w celu zapewnienia zgodności z Porozumieniem w sprawie zamówień rządowych z dnia 15 kwietnia 1994 r. (GPA).

Opisane powyżej nowelizacje zapewniły zgodność prawa polskiego z ustawodawstwem wspólnotowym oraz przyspieszyły i usprawniły realizacje projektów finansowanych ze środków wspólnotowych.

13.1.2. Działania systemowe

13.1.2.1. Umowy o dofinansowanie

Zapisy zawarte we wzorach umów o dofinansowanie obowiązujących do 05.02.2007 r.[76] obligowały beneficjentów do stosowania przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych. Beneficjent jako zamawiający był odpowiedzialny za przeprowadzenie procedury o udzielenie zamówienia publicznego oraz zobowiązany był do opracowania i stosowania procedur udzielania zamówień publicznych zgodnych z obowiązującym prawem, które powinny stanowić wyodrębnioną część wewnętrznych procedur zarządzania i kontroli. Beneficjenci mieli również obowiązek poddania się kontroli uprzedniej zamówień publicznych sprawowanej przez Instytucji Zarządzającej, a także przekazywania do Instytucji Zarządzającej ogłoszeń o prowadzonych postępowaniach, informacji o gotowości poddania się kontroli uprzedniej oraz protokołu prac komisji przetargowej.

[76] W Programie obowiązywały 3 wzory umów o dofinansowanie: w okresie 23.12.2004 - 01.06.2006 obowiązywał wzór przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24.11.2004 *w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006* (Dz. U. Nr 270, poz. 2683), w okresie 02.06.2006 - 05.02.2007 obowiązywał wzór przyjęty rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 25.05.2006 *w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (*Dz. U. Nr 93, poz. 647) oraz dla umów dla umów zawartych po 05.02.2007 r. obowiązywał wzór przyjęty komunikatem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 19.01.2007 *w sprawie wzoru wniosku o dofinansowanie realizacji projektu oraz wzoru umowy o dofinansowanie projektu w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006* (M. P. Nr 7, poz. 89).

We wzorze umowy obowiązującym od 06.02.2007 r. obowiązki beneficjentów w zakresie stosowania procedur zamówień publicznych zostały bardziej precyzyjnie określone. Beneficjenci byli zobligowani w szczególności do:

- udostępniania dowodów stosowania procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych oraz regulaminu komisji przetargowej na żądanie Instytucji Zarządzającej, Instytucji Pośredniczącej lub innych upoważnionych organów,
- przekazywania do Instytucji Pośredniczącej treści ogłoszenia o zamówieniu publicznym, a także, na pisemne żądanie Instytucji Pośredniczącej, specyfikacji istotnych warunków zamówienia,
- przekazywania do Instytucji Pośredniczącej informacji o wszczynanych postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego,
- przekazywania do Instytucji Pośredniczącej informacji o wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego przed zawarciem umowy z wykonawcą wraz z protokołem postępowania oraz wybraną ofertą,
- przekazywania do Instytucji Pośredniczącej projektów umów i projektów aneksów do umów z wykonawcą,
- stosowania się do zaleceń zawartych w opinii Instytucji Pośredniczącej,
- niezwłocznego przekazywania Instytucji Pośredniczącej informacji o wynikach kontroli oraz zaleceniach pokontrolnych Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych.

Wyżej wymienione obowiązki umożliwiły bieżący nadzór i kontrolowanie postępowań o udzielenie zamówienia publicznego nie tylko organom kontrolnym, ale również instytucjom odpowiedzialnym za wdrażanie Programu.

13.1.2.2. Porozumienia międzyinstytucjonalne zawierane w SPOT

W dniu 4 kwietnia 2004 r. zostało zawarte Porozumienie pomiędzy Ministrem Finansów a Ministrem Infrastruktury, w którym określono obowiązki beneficjentów i IZ związane z procedurą udzielania zamówień publicznych, w tym m.in.:

- konieczność odstąpienia od umowy o dofinansowanie, w przypadku nieprzestrzegania ustawy – Prawo zamówień publicznych,
- przekazywanie przez IZ informacji o nieprawidłowościach do Urzędu Zamówień Publicznych,
- przekazywanie przez beneficjenta do IZ informacji o planowanych i ogłaszanych postępowaniach oraz o wynikach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

W dniu 1 stycznia 2006 r. Instytucją Zarządzającą SPOT został minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego, natomiast minister właściwy do spraw transportu został Instytucją Pośredniczącą. W związku z powyższym w 2006 r. zostały zawarte dwa Porozumienia opisane poniżej.

Dnia 30 marca 2006 r. zostało zawarte kolejne Porozumienie w zakresie systemu realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 pomiędzy Ministrem Finansów a Ministrem Rozwoju Regionalnego w którym określono obowiązki IZ związane z zapewnieniem przestrzegania przepisów zamówień publicznych przez beneficjentów. IZ była zobowiązana w szczególności do:

1. zapewnienia stosowania przez beneficjentów przepisów dotyczących zamówień publicznych, również w przypadku, gdy udział środków publicznych w wartości zamówienia był niższy niż 50%, jeżeli wartość zamówienia przekraczał wartość kwoty 100.000 euro,
2. przekazywania do Urzędu Zamówień Publicznych informacji o nieprawidłowościach w zakresie postępowania o udzielenie zamówienia,
3. zamieszczania na swojej stronie internetowej ogłoszeń o postępowaniach realizowanych z udziałem środków publicznych w ramach Programu, w tym o wartości poniżej 60.000 euro, albo informacji o zamieszczeniu ogłoszeń o przedmiotowych postępowaniach na innych stronach internetowych niż strony IZ.

IZ mogła również zastrzec na swoją rzecz uprawnienia do:

1. zatwierdzania specyfikacji istotnych warunków zamówienia przed ogłoszeniem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego,

2. udziału przedstawiciela IZ w pracach komisji przetargowej w charakterze obserwatora komisji przetargowej w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego,
3. zatwierdzania umowy zawieranej przez beneficjenta z wykonawcą.

Natomiast w dniu 26 kwietnia 2006 r. zawarto Porozumienie pomiędzy Ministrem Rozwoju Regionalnego a Ministrem Transportu i Budownictwa, w którym określono obowiązki Instytucji Pośredniczącej oraz beneficjentów w zakresie dokonywania kontroli uprzedniej. W Porozumieniu odwołano się do dokumentu pn. *Zasady kontroli ex ante zamówień publicznych prowadzonych w ramach projektów Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – Sektorowego Programu Operacyjnego Transport*., który był obowiązkowym załącznikiem do umowy o dofinansowanie projektu.

W dniu 13 listopada 2007 r. zawarto nowe Porozumienie w sprawie zarządzania Sektorowym Programem Operacyjnym Transport na lata 2004-2006 pomiędzy Ministrem Rozwoju Regionalnego, Ministrem Transportu oraz Ministrem Finansów (uchylające poprzednie dwa Porozumienia). Zostały w zawarte zapisy dotyczące zapewniania odpowiedniego systemu kontroli postępowań o udzielenie zamówienia publicznego. Osobny paragraf poświęcono na przedstawienie schematu kontroli ex-atne zamówień publicznych.

Porozumienie stanowiło podstawowy dokument określający podział zadań pomiędzy instytucjami odpowiedzialnymi za wdrażanie Programu precyzujący obowiązki w zakresie badania zgodności postępowania beneficjentów z przepisami z zakresu zamówień publicznych.

13.1.3. Zalecenia dla beneficjentów funduszy UE dotyczące interpretacji przepisów ustawy prawo zamówień publicznych

W związku z zarzutami Komisji Europejskiej dotyczącymi niezgodności polskiego ustawodawstwa z zakresu zamówień publicznych z dyrektywami wspólnotowymi oraz TWE, a także w celu zminimalizowania ryzyka podejmowania przez beneficjentów działań naruszających prawo unijne, które mogłyby prowadzić do konieczności nakładania korekt finansowych z inicjatywy Ministerstwa Rozwoju Regionalnego we współpracy z Urzędem Zamówień Publicznym wydano dokument pn. Zalecenia dla beneficjentów funduszy UE dotyczące interpretacji przepisów ustawy prawo zamówień publicznych, który obowiązywał od 29 lutego 2008 r. do momentu wejścia w życie ustawy z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw, która miała na celu pełną harmonizację polskiej ustawy z prawem wspólnotowym. Zalecenia zostały wydane zgodnie z zasadą wywiedzioną z orzecznictwa ETS stanowiącą, iż „stosując prawo krajowe, niezależnie czy dane przepisy zostały przyjęte przed czy po wejściu w życie dyrektywy, organy państwowe wezwane do przeprowadzenia ich wykładni zobowiązane są zrobić to, w największym możliwym stopniu, w świetle treści i celu dyrektywy, dla osiągnięcia jej rezultatu i przez to uzyskania zgodności z art. 249 akapit trzeci TWE" i zawierały wskazówki w jaki sposób stosować ustawę – Prawo zamówień publicznych działając w możliwie najszerszym zakresie w zgodzie z prawem wspólnotowym. Zalecenia regulowały następujące zagadnienia:

- kwestię dotyczącą dokumentów potwierdzających udział w postępowaniu,
- modyfikację istotnych warunków zamówienia po jego opublikowaniu,
- możliwość udzielenia zamówienia uzupełniającego na roboty budowlane i usługi,
- zmianę sposobu spełnienia świadczenia oferenta przed zawarciem umowy,
- zmianę postanowień zawartej umowy.

13.1.4. Opinie i ekspertyzy z zakresu zamówień publicznych sporządzone na zlecenie IZ SPOT

Podczas realizacji Programu na zlecenie IZ SPOT zostały sporządzone następujące ekspertyzy z zakresu zamówień publicznych[77]:

- opinia prawna w sprawie prawidłowości postępowania o udzielenie zamówienia publicznego przeprowadzonego przez GDDKiA oddział w Zielonej Górze o wykonanie dokumentacji wykonawczej dla zadania pod nazwą „Wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej S3 na odcinku Sulechów-Racula od km 272+392 do km 293+ 930",

[77] Opinie wymienione są chronologicznie (wg dat sporządzenia).

- ekspertyza dotycząca oceny zgodności realizacji projektu z zapisami wniosku o dofinansowanie i umowy o dofinansowanie dla projektu nr SPOT/2.2/137/05,
- raport z analizy prawniczej udzielonych zamówień publicznych w wybranych projektach SPOT,
- opinia dotycząca uwag do dokumentu „Metodologia oraz zakres kontroli ex-ante zamówień publicznych udzielanych w ramach SPOT" opracowanego przez Ministerstwo Transportu we wrześniu 2007 r.,
- opinia prawna dotycząca zasadności zastosowania trybu „z wolnej ręki" przy udzieleniu przez PKP PLK S.A. zamówienia na opracowanie „Koncepcji wielobranżowej bezkolizyjnego skrzyżowania w km 97.346 linii nr 1 Warszawa Łódź (szlak Rogów- Koluszki),
- uwagi do metodologii przeprowadzania kontroli realizacji projektu SPOT (u beneficjenta pomocy i na miejscu realizacji projektu),
- opinia prawna w sprawie kwalifikowalności wydatków w projekcie SPOT/2.2/22/07 w związku z podejrzeniem naruszenia przepisów ustawy o zamówieniach publicznych,
- opinia dotycząca Wytycznych IPZ dotyczących realizacji rocznego planu kontroli,
- opinia dotycząca Wytycznych dotyczących przeprowadzania kontroli przez IPZ,
- propozycja działań dla IZ w związku ze stwierdzonymi naruszeniami ustawy PZP,
- opinia dotycząca Wytycznych w sprawie nakładania na Beneficjentów SPOT korekt finansowych po stwierdzeniu nieprawidłowości lub uchybień w trakcie lub po realizacji projektu,
- opinia prawna w sprawie wyników kontroli w projekcie SPOT/2.2/26/04,
- analiza prawidłowości przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych oraz montażowych polegających na budowie terminalu kontenerowego przylegającego do szlaku kolejowego Kuźnica-Sokółka obejmującego budowę trzech bocznic kolejowych, budynku technicznego, budynku magazynowego, dróg i placów na składowanie kontenerów,
- opinia uwzględniająca zarzuty Centrum Logistycznego w Łosośnej dotycząca analizy prawidłowości przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych oraz montażowych polegających na budowie terminalu kontenerowego przylegającego do szlaku kolejowego Kuźnica-Sokółka obejmującego budowę trzech bocznic kolejowych, budynku technicznego, budynku magazynowego, dróg i placów na składowanie kontenerów,
- opinia w sprawie przetargu nieograniczonego na przeprowadzenie i przygotowanie kampanii informacyjnej dotyczącej projektu inwestycyjnego współfinansowanego ze środków SPOT- nr SPOT/2.2/121/05,
- opinia dotycząca ustalenia czy doszło do udzielenia zamówienia niezgodnie z przepisami dyrektyw unijnych, w szczególności poprzez niezamieszczenie zaproszenia do składania ofert w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w projekcie nr SPOT/2.2/51/04,
- analiza prawna dokumentacji pokontrolnej oraz ustosunkowanie się do zarzutów Komisji Europejskiej w zakresie przestrzegania prawa zamówień publicznych w 12 projektach realizowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport,
- analiza prawna informacji pokontrolnych i sprawozdań z audytów w zakresie zgodności z przepisami o zamówieniach publicznych projektów realizowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport,
- opinia w sprawie trybu postępowania przy udzielaniu zamówienia publicznego w przedmiocie przeprowadzenia kontroli postępowań o udzielenie zamówień publicznych w projektach realizowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT) w związku z jego unieważnieniem - przy uwzględnieniu dyspozycji art. 5 Pzp (zamówień niepriorytetowych),
- analiza wpływu procedur udzielania zamówień publicznych na realizację projektów w ramach SPOT (łączna ilość projektów – 113, łączna ilość postępowań o udzielenie zamówienia publicznego – ok. 1500),

- opinia w sprawie oceny skutków wyroku unieważniającego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego dla korekt finansowych za naruszenia przepisów o zamówieniach publicznych,
- opracowanie katalogu naruszeń w zakresie prawa zamówień publicznych, w których wina za błędy leżała po stronie państwa członkowskiego.

Wyżej wymienione opinie i ekspertyzy były pomocne w działaniach mających na celu badanie zgodności postępowań o udzielenie zamówienia publicznego realizowanych w ramach SPOT z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych oraz przy tworzeniu dokumentów systemowych regulujących kwestię zarówno prawidłowości realizacji postępowań jak i nakładania korekt finansowych za naruszania przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych.

13.1.5. Komunikat Wyjaśniający Komisji Europejskiej

Mając na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu transparentności oraz zachowania uczciwej konkurencji również w przypadku zamówień nieobjętych przepisami dyrektyw wspólnotowych oraz usług niepriorytetowych strona Polska podczas nowelizacji ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz tworzenia dokumentów systemowych regulujących kwestie zamówień publicznych brała pod uwagę *Komunikat Wyjaśniający Komisji dotyczący prawa wspólnotowego obowiązującego w dziedzinie udzielania zamówień, które nie są lub są jedynie częściowo objęte dyrektywami w sprawie udzielania zamówień publicznych* (2006/C179/02).

13.1.6. Kontrole i audyty

13.1.6.1. Audyty Komisji Europejskiej

Naruszenia przepisów z zakresu zamówień publicznych wykryte w ramach audytów systemowych KE:

- brak pełnej kontroli ex ante w odniesieniu do najważniejszych zamówień (przekraczających progi unijne),
- niewystarczający zakres kontroli,
- brak list sprawdzających dla przeprowadzanych na miejscu kontroli projektów oraz nieodpowiednie listy sprawdzające dla kontroli ex-post zamówień publicznych.

Podjęte działania:

- sporządzono listy sprawdzające do kontroli na miejscu realizacji projektu,
- aktualizowano na bieżąco działania mające na celu ujednolicenie list sprawdzających, uwzględnienie wszystkich badanych obszarów oraz harmonizację z nowelizacjami ustawy – Prawo zamówień publicznych,
- zaczęto przeprowadzać kontrole na liczniejszej próbie postępowań na wszystkich etapach danego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego,
- przekazano do KE: zestawienie kontroli przeprowadzonych w okresie 2004-2006 przez IZ oraz IPZ oraz zestawienie nieprawidłowości na koniec II kwartału 2007 r. (w tym 49 kontroli ex ante zamówień publicznych), a także Metodologię oraz zakres kontroli zamówień publicznych w ramach SPOT wraz z listami kontrolnymi,
- poinformowano służby KE, że stwierdzenie nieprawidłowości w projekcie skutkuje zobowiązaniem beneficjenta do zastosowania się do zaleceń pokontrolnych. W takim przypadku zastosowanie się do zaleceń sformułowanych przez jednostkę kontrolującą oraz korekta wniosku o refundację stanowią warunek konieczny do otrzymania refundacji.

Służby Komisji uznały powyższe działania za wystarczające do zapewnienia prawidłowej realizacji projektów SPOT w przedmiotowym zakresie.

Główne naruszenia przepisów z zakresu zamówień publicznych wykryte podczas audytu projektów SPOT[78]:

- stosowanie dyskryminujących oraz/lub zniechęcających warunków udziału w postępowaniu wymagających członkowstwa w Polskiej Izbie Inżynierów oraz/lub posiadania uprawnień budowlanych w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane,
- wymóg dyspozycyjności sprzętu już w momencie przeprowadzenia procedury przetargowej,

[78] Kolejność naruszeń odpowiada kolejności zarzutów zgłaszanych w raportach z audytu.

- brak informacji w ogłoszeniu o zamówieniu o tym, że oferenci z innych państwa członkowskich mogą dostarczyć dokumenty takie jak wyciąg z Krajowego Rejestru Karnego, ZUS, Urzędu Skarbowego itp. Wydane zgodnie z systemami prawnymi innych państw pochodzenia,
- możliwe dyskryminujące ograniczenia co do możliwości spełnienia niektórych warunków udziału w postępowaniu łącznie przez wszystkich członów konsorcjum,
- nielegalne ograniczenie możliwości podwykonawstwa,
- znaczące zmiany informacji zawartej w ogłoszeniu o zamówieniu bez opublikowania erraty w Dzienniku Urzędowym UE,
- bezprawne udzielenie zamówienia z wolnej ręki,
- bezprawny podział zamówienia na części,
- zastosowanie bez uzasadnienia przyspieszonej procedury udzielenia zamówienia.

Podjęte działania: w przypadku, gdy naruszenie wynikało z nieprawidłowego stosowania przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych podjęto działania mające na celu oszacowanie i nałożenie korekty finansowej za dane naruszenie.

W przypadku naruszeń określonych w pkt 2, 5 i 6, które były spowodowane nieprawidłową implementacją prawa wspólnotowego podjęto działania mające na celu harmonizację ustawy – Prawo zamówień publicznych z unijnymi dyrektywami. Nowelizacją z dnia 04.09.2008 r. wprowadzono do niniejszej ustawy przepisy zapewniające zachowanie uczciwej konkurencji poprzez ustatuowanie zasady pełnej dopuszczalności podwykonawstwa, umożliwienia polegania na potencjale technicznym i osobach zdolnych do wykonania zamówienia innych podmiotów, a także przewidziano możliwość zmiany ogłoszenia zamieszczonego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, jeżeli zachodzi potrzeba zamieszczenia dodatkowych informacji lub sprostowania. Do czasu wejścia w życie nowelizacji (24.10.2008 r.) w Zaleceniach dla beneficjentów funduszy UE dotyczących interpretacji przepisów ustawy prawo zamówień publicznych zawarto wskazówki, w jaki sposób stosować ustawę – Prawo zamówień publicznych, aby działać w jak najszerszym zakresie w zgodzie z prawem wspólnotowym.

Kwestia kontroli spełniania warunków udziału w postępowaniu przez konsorcja została ujęta w listach sprawdzających do kontroli zamówień publicznych, które stanowiły załącznik do Podręcznika Procedur Instytucji Pośredniczącej dla Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Instytucje zaangażowane we wdrażanie SPOT we wszystkich kontrolach zamówień publicznych badały zagadnienia związane z uczestnictwem konsorcjów w przetargach. Przypadki zamówień, w których zamawiający próbował ograniczyć możliwość składania ofert przez konsorcja traktowane były jako nieprawidłowości. Ponadto również kwestia erraty w Dzienniku Urzędowym UE została uwzględniona w listach sprawdzających do kontroli zamówień publicznych.

13.1.6.2. Kontrole instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie SPOT

Schemat kontroli został opisany m.in. w Porozumieniu, o którym mowa w ppkt. 11.1.4., w którym ustalono, że IPZ jest odpowiedzialna za bieżącą kontrolę79 projektów na podstawie otrzymanych sprawozdań okresowych, rocznych i końcowych oraz za prowadzenie kontroli na miejscu realizacji projektów zgodnie z postanowieniami art. 4 rozporządzenia Komisji, o którym mowa w pkt 3 Preambuły nr 438/2001 oraz zgodnie z rocznym planem kontroli IPZ.

Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego były kontrolowane w trybie kontroli uprzedniej i doraźnej z uwzględnieniem wyników kontroli organów uprawnionych do kontroli projektów realizowanych w ramach SPOT.

W związku z dużą ilością prowadzonych postępowań IZ SPOT prowadziła działania mające na celu wsparcie IPZ w badaniu zgodności postępowań beneficjentów SPOT z przepisami z zakresu zamówień publicznych. IZ SPOT przeprowadziła następujące kontrole i audyty (korzystano pomocy ekspertów zewnętrznych):

- audyt prawidłowości realizacji projektu nr SPOT/1.2.1/110/04 pt. Przebudowa Falochronu głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego w zakresie obowiązków wynikających z prawa krajowego oraz prawa wspólnotowego,

[79] Z wyjątkiem projektów realizowanych przez IZ.

- kontrola postępowań o udzielenie zamówień publicznych w 28 projektach realizowanych w ramach SPOT,
- audyt prawidłowości realizacji 3 projektów rezerwowych w zakresie obowiązków wynikających z prawa krajowego oraz prawa wspólnotowego w ramach SPOT,
- analiza prawna w zakresie zgodności z przepisami o zamówieniach publicznych (kontrola) postępowań o udzielenie zamówień publicznych 43 projektów realizowanych w ramach SPOT.

W wielu projektach błędy popełniane przez Beneficjentów w zakresie prawa zamówień publicznych powtarzały się. Załącznik Nr 7 przedstawia najczęściej występujące naruszenia prawa zamówień publicznych.

13.1.6.3. Kontrole Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych

Kontrole Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych były bardzo ważnym elementem w systemie kontroli projektów realizowanych przez beneficjentów SPOT.

Uprawnienia kontrolne Prezesa UZP[80] mają na celu ułatwienie monitorowania rynku zamówień publicznych, pomoc w ujawnianiu obszarów patologicznych narażonych na zachowania korupcyjne, a w konsekwencji zapobieganie nieprawidłowościom w gospodarowaniu środkami publicznymi i naruszeniom przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Zgodnie z przepisami ustawy – Prawo zamówień publicznych do dnia wejścia w życie nowelizacji z dnia 04.09.2008 r. Prezes zobligowany był do przeprowadzenia kontroli postępowania o udzielenie zamówienia publicznego jeżeli jego wartość była równa lub przekraczała 20 000 000 euro (roboty budowlane) lub 10 000 000 euro (dostawy i usługi)[81]. Nowelizacją ustawy z dnia 04.09.2008 r. wprowadzono oddział pn. *Kontrola uprzednia zamówień współfinansowanych ze środków europejskich* i utrzymano w mocy przepisy dotyczące obligatoryjnej kontroli uprzedniej, ale wyłącznie dla zamówień współfinansowanych ze środków wspólnotowych. Kontrola ta ma charakter prewencyjny, ponieważ jest wszczynana przed zawarciem umowy w sprawie zamówienia publicznego. Po zakończeniu kontroli zamawiającemu była dostarczona informacja o wyniku kontroli w której były wskazywane wykryte naruszenia oraz zalecenia pokontrolne. Na kierownika zamawiającego nałożono obowiązek poinformowania o wykorzystaniu zaleceń pokontrolnych Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych i wykonawcę, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą. Celem kontroli uprzedniej jest zidentyfikowanie ewentualnych naruszeń przed zaciągnięciem zobowiązań i zapobieżenie podpisaniu umowy, która w świetle przepisów ustawy byłaby nieważna z mocy prawa. Prezes Urzędu Zamówień Publicznych jest jedynym organem uprawnionym do przeprowadzenia kontroli ex-ante. Pozostałe organy uprawnione do kontroli projektów realizowanych w ramach SPOT - Najwyższa Izba Kontroli i regionalne izby obrachunkowe posiadają kompetencje do kontroli tylko ex post. Dlatego też przedmiotowa kontrola była bardzo ważnym instrumentem pomocnym w zapewnieniu zgodności działań beneficjentów z przepisami z zakresu zamówień publicznych.

Dla przykładu w 2008 r. Prezes Urzędu Zamówień Publicznych przeprowadził 10 kontroli postępowań o udzielenie zamówienia publicznego realizowanych w ramach SPOT w ramach których wykryto m.in.: bezprawne udzielenie zamówienia uzupełniającego w niekonkurencyjnym trybie z wolnej ręki oraz dokonanie wyboru oferty z rażącym naruszeniem przepisów ustawy.

13.1.7. Wytyczne do zasad kontroli w kontekście ustawy Prawo zamówień publicznych

Wytyczne do zasad kontroli w kontekście ustawy Prawo zamówień publicznych zostały przygotowane przez Urząd Zamówień Publicznych. Po uzgodnieniach resortowych zostały przyjęte dnia 15 grudnia 2006 r. przez Komitet Europejski Rady Ministrów (KERM). Dokument ten stanowił aktualizację przyjętych przez KERM w dniu 27 kwietnia 2006 r. *Wytycznych do zasad kontroli ex-ante w kontekście ustawy Prawo zamówień Publicznych*, które określały sposób postępowania Instytucji Zarządzającej w zakresie wykonywania wynikających z porozumień zadań związanych z prowadzeniem kontroli uprzedniej udzielania zamówień z udziałem środków pochodzących z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności.

W dokumencie zostały określone wytyczne, które powinny być uwzględnione w treści porozumień lub umów zawartych przez każdą z Instytucji Zarządzających z innymi instytucjami, dotyczących

[80] Prezes jest uprawniony do przeprowadzenia zarówno kontroli uprzedniej jak i kontroli doraźnej.
[81] W początkowym etapie obowiązywania ustawy były to kwoty odpowiednio: 10 000 000 EUR i 5 000 000 euro.

zarządzania programami współfinansowanymi ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. W wytycznych znalazły się informacje dotyczące:

- wymagań co do osób przeprowadzających kontrole postępowań o udzielenie zamówienia publicznego,
- zakresu kontroli postępowań,
- kształtowania umowy o dofinansowanie projektu (określenie skutków nieprzestrzegania przepisów z zakresu zamówień publicznych).

13.1.8. Korekty finansowe za naruszenia przepisów z zakresu zamówień publicznych

13.1.8.1. Taryfikator

W celu zapewnienia sprawnych i jednolitych zasad wymierzania korekt za naruszenie prawa zamówień publicznych Ministerstwo Rozwoju Regionalnego opracowało dokument pn. Wymierzanie korekt finansowych za naruszenia prawa zamówień publicznych związane z realizacją projektów współfinansowanych ze środków funduszy UE (Taryfikator), przekazany do IPZ SPOT przy piśmie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 14 marca 2008 r. Taryfikator został przygotowany w oparciu o Wytyczne do określania korekt finansowych nakładanych na wydatki ponoszone z funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności w przypadku naruszenia przepisów prawa zamówień publicznych (COCOF/07/0037/00). Dokument uwzględnia dotychczasowe doświadczenia instytucji zaangażowanych w proces realizacji programów operacyjnych, w wyniku czego katalog naruszeń jest szerszy i bardziej zdywersyfikowany niż ten opracowany przez Komisję Europejską. Jednocześnie przyjęto brak obowiązku nakładania korekt za naruszenia mające charakter formalny i niepowodujące skutków finansowych.

Dokument opisuje dwie metody nakładania korekt:

- metoda dyferencyjna – w celu ustalenia wysokości szkody należy porównać wysokość środków rzeczywiście wydatkowanych (lub zakontraktowanych środków) a stanem jaki by istniał, gdyby nie nastąpiło naruszenie,
- metoda wskaźnikowa (mająca zastosowanie w przypadku niemożności zastosowania metody dyferencyjnej) – wysokość korekty oblicza się jako iloczyn wskaźnika procentowego nałożonej korekty, wskaźnika współfinansowania ze środków UE i wysokości faktycznych wydatków kwalifikowanych.

Z uwagi na fakt, iż Taryfikator jest wyłącznie wskazówką jaką wartość korekty należy zastosować (określa jedynie przedział - od 1% do maksymalnej stawki określonej w Taryfikatorze), każdy przypadek nałożenia korekty poprzedzony był dogłębną i indywidualną oceną danego przypadku, z uwzględnieniem zasady proporcjonalności i miarkowania znaczenia błędu względem jego skutków dla funduszy UE.

13.1.8.2. Nowelizacja ustawy o Narodowym Planie Rozwoju[82]

W celu rozwiania wszelkich wątpliwości interpretacyjnych i stworzenia podstawy prawnej do nakładania korekt finansowych w dniu 7 listopada 2008 r. przyjęto ustawę o zmianie niektórych ustaw w związku z wdrażaniem funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności, która wprowadziła do ustawy o Narodowym Planie Rozwoju przepis który *expressis verbis* stwierdza, że nakładanie korekt finansowych należy do zadań Instytucji Zarządzającej.

Nowelizacja była również odpowiedzią na zarzuty Komisji Europejskiej zawarte w projekcie *Planu działań na okres 2000-2006 w Polsce*, w którym zauważono, że „różne organy (…) podczas przeprowadzania kontroli zamówień publicznych nie są upoważnione do stosowania korekt finansowych w razie braków/nieprawidłowości związanych z unijnymi zasadami zamówień publicznych.”.

13.1.8.3. Podsumowanie

Działania opisane powyżej pozwoliły stworzyć sprawny i jednolity system nakładania korekt finansowych za naruszenia przepisów z zakresu zamówień publicznych. Oszacowanie korekty finansowej na odpowiednio wczesnym etapie pozwoliło na przeznaczenie środków finansowych pochodzących z ewentualnych korekt finansowych na działania w których nie stwierdzono naruszeń.

[82] Dz.U. z 2004 r., Nr 116, poz. 1206, z późn. zm.

13.2. Zgodność z polityką ochrony środowiska

13.2.1. Regulacje prawne

Realizacja inwestycji infrastrukturalnych wymaga pełnego poszanowania unijnych standardów w zakresie ochrony środowiska. Działania Wspólnoty w obszarze ochrony środowiska opierają się na: działaniach zapobiegawczych, likwidacji powstałych szkód w środowisku, zwłaszcza u źródła ich powstawania, zasadzie pokrywania kosztów szkód przez sprawcę. Dotyczą one ochrony wód, gospodarki odpadami, ochrony przed hałasem, ograniczenia zanieczyszczeń przemysłowych i zarządzanie ryzykiem, substancji chemicznych i organizmów modyfikowanych genetycznie. Podczas realizacji inwestycji infrastrukturalnych największe znaczenie ma ochrona przed hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

Podstawą przepisów dotyczących Europejskiej Polityki Proekologicznej są zasady zrównoważonego rozwoju, które stanowią obowiązek konstytucyjny w Polsce. Mają na celu stworzenie takich warunków rozwoju, które pozwolą na zaspokojenie obecnych potrzeb bez poświęcania zdolności przyszłych pokoleń do zaspokajania swoich potrzeb. Do grupy tych zasad należą zasady: stosowania najlepszych dostępnych technologii (NDT), dostępności do informacji o stanie środowiska, zapobiegania zanieczyszczeniom lub unieszkodliwiania ich u źródła, odpowiedzialności zanieczyszczającego za szkodę "zanieczyszczający płaci", przezorności, zintegrowanego ujęcia ochrony środowiska. Polityka ochrony środowiska obejmuje następujące dyrektywy i konwencje:

- Dyrektywa Rady z dnia 2 kwietnia 1979 r. nr 79/409/EWG w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (dyrektywa Ptasia),
- Dyrektywa Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. nr 85/337/EWG w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne[83] (dyrektywa OOŚ),
- Dyrektywa Rady z dnia 21 maja 1992 r. nr 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory[84] (dyrektywa Siedliskowa),
- Dyrektywa Rady UE Dyrektywa Rady UE nr 97/11/EC z 3 marca 1997 r. zmieniająca Dyrektywę nr 85/337 z 3 marca 1997 r.,
- Dyrektywa 2001/42/WE z 2001 r. w sprawie oceny oddziaływania pewnych planów i programów na środowisko,
- Dyrektywa Rady 2003/35/WE z 2003 r. ustanawiająca udział społeczeństwa w przygotowaniu niektórych planów i programów dotyczących środowiska oraz zmieniająca Dyrektywy Rady: 85/337/EWG i 96/61/WE w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości
- Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG,
- Konwencja EKG ONZ o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, podpisana w 1991 r. w Espoo i ratyfikowana przez Polskę w 1997 r.,
- Konwencja EKG ONZ o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, podpisana w Aarhus w 1998 r. i ratyfikowana przez Polskę w 2001 r.

Działania współfinansowane przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego muszą być zgodne z postanowieniami Traktatu Akcesyjnego, a także z wynikającym z niego wtórnym prawem wspólnotowym m.in. z zakresu ochrony środowiska oraz z ustawodawstwem krajowym w tej dziedzinie. Realizacja SPOT w zakresie ochrony środowiska musi odbywać się zgodnie z wymogami Unii Europejskiej, tj. m. in. z wymogami Rozporządzenia Rady nr 1260/99 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych, gdzie już preambuła i art. 1 stanowią, że przy realizacji celów Wspólnota winna przyczyniać się do harmonijnego i zrównoważonego rozwoju działalności gospodarczej, ochrony i poprawy stanu środowiska. Założenia

[83] Dz. Urz. UE L 175 z 5.7.1985, z poźn. zm.; nowelizacja dyrektywy OOŚ z 26 maja 2003 r. wprowadza postanowienia Konwencji z Aarhus o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do wymiaru sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska

[84] Dz. Urz. UE L 206 z 22.7.1992, z poźn. zm.

te zostały potwierdzone w Rozporządzeniu Rady nr 1083/2006 ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności. Zgodnie z nim wkład funduszy może być kształtowany w świetle ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez stosowanie zasady ostrożności, zasady działania zapobiegawczego oraz zasady „zanieczyszczający płaci". Zasady te realizowane są poprzez instrument oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ). Przeprowadzenie prawidłowej oceny oddziaływania na środowisko jest jednym z obligatoryjnych wymogów uzyskania dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Wytycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi przygotowania raportów OOŚ są: Guidance on EIA, EIS Review, June 2001, Environmental Resources Management, Ocena planów i przedsięwzięć znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000. Wytyczne metodyczne dotyczące przepisów Artykułu 6(3) i (4) Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG.

W dokumencie Agenda 2000 został ujęty zakres procesu dostosowawczego, wg którego można ogólnie wyróżnić cztery grupy przepisów: regulacje dotyczące produktów (np. kontrola hałasu z urządzeń budowlanych, transport odpadów, kontrola emisji z pojazdów, kontrolę zawartości niebezpiecznych substancji chemicznych w niektórych wyrobach, kontrola niebezpiecznych substancji chemicznych i preparatów, warunków importu i eksportu gatunków zagrożonych), regulacje dotyczące ochrony jakości środowiska (np. ochronę przyrody i zasobów naturalnych oraz różnorodności biologicznej, ograniczenie ilości substancji niebezpiecznych w powietrzu, wodzie i glebie), działania lub procesy produkcyjne (mogące wpływać na środowisko lub zdrowie – budownictwo, eksploatacja zakładów przemysłowych, składowanie odpadów, ochrona przyrody), procedury lub prawa proceduralne (np. ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, dostęp do informacji i konsultacji społecznych).

Zagadnienia dotyczące polityki ochrony środowiska zostały zawarte m. in. w następujących aktach prawa polskiego:

- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska[85] (UPoŚ),
- ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody[86] (UoP),
- ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[87],
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane[88],
- ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne[89],
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych[90],
- ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym[91],
- ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych[92],
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko[93] (rozporządzenie OOŚ).
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko[94] (Dz.U.08.199.1227).

[85] Tekst jedn. Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, z poźn. zm.
[86] Dz. U. Nr 92, poz. 880, z poźn. zm.
[87] Dz. U. Nr 80, poz. 717, z poźn. zm.
[88] Tekst jedn. Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z poźn. zm.
[89] Tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019, z poźn. zm.
[90] Tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z poźn. zm.
[91] Tekst jedn. Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z poźn. zm.
[92] Dz. U. Nr 80, poz. 721, z poźn. zm.
[93] Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z poźn. zm.
[94] Dz.U.08.199.1227, poz. 1227, z poźn. zm.

Realizując projekty współfinansowane ze środków EFRR należało uwzględnić w szczególności następujące obszary: ochronę przed hałasem, ochronę wód, ochrona przyrody, a ponadto dostęp do informacji o środowisku i ochronę powietrza.

Unijna polityka w zakresie ochrony przed hałasem ma na celu standaryzację wyrobów będących źródłem hałasu. Różnicują one dopuszczalny poziom hałasu w zależności od pory dnia (dzień i noc) oraz charakteru obszaru (miasto, teren pozamiejski). Polskie wymagania nie różnią się w tym przypadku od unijnych. Ustawa Prawo ochrony środowiska definiuje hałas jako dźwięki o częstotliwościach od 16 Hz do 16 tys. Hz. W inwestycjach transportowych spotykamy się z dwoma rodzajami źródeł hałasu: hałas o źródle liniowym (powstający w fazie eksploatacji drogi) i hałas o źródle punktowym (związany głównie z fazą budowy inwestycji).

Polityka Wspólnoty dotycząca ochrony wód koncentruje się na zintegrowanym systemie ochrony wód przed zanieczyszczeniami oraz wyznacza standardy jakości wód powierzchniowych i podziemnych. Obejmuje wiele dyrektyw, z których kluczową jest dyrektywa 76/464/EWG z 4 maja 1976 r. Ma ona na celu doprowadzenie do osiągnięcia przez wszystkie wody powierzchniowe i podziemne dobrego stanu do 2010 r. Szczegółowe regulacje określają dyrektywy regulujące poszczególne zagadnienia: standardy wód pobieranych do konsumpcji, wód w kąpieliskach oraz wymagań dla zachowania życia ryb, mięczaków i skorupiaków, wymagania w zakresie kanalizacji i oczyszczania ścieków komunalnych, zanieczyszczeń wód azotanami pochodzenia rolniczego, warunków, sposobu i częstotliwości pobierania próbek do analiz oraz metod oznaczania zawartości substancji w wodach i ściekach, zrzutów do wód niektórych substancji niebezpiecznych np. metali ciężkich. detergentów, pestycydów. W przypadku substancji niebezpiecznych nieujętych w dyrektywach konieczne jest stosownie wewnętrznych przepisów poszczególnych krajów członkowskich. Ustalenie dopuszczalnych wielkości zanieczyszczeń odbywa się przy zastosowaniu NDT. Wskaźniki wymienione w dyrektywach są zróżnicowanymi branżowo wartościami maksymalnymi i nieprzekraczalnymi. Stawiane są wymagania dotyczące jakości i częstotliwości pomiarów. Drogi asfaltowe i z asfaltobetonu, a także te o powierzchni betonowej są powierzchniami nieprzepuszczalnymi dla wody, dlatego też profiluje się je w sposób umożliwiający jak najszybsze odprowadzenie z nich wód opadowych. Utrzymywanie się wód opadowych na powierzchni dróg jest niekorzystne dla nawierzchni i niebezpieczne dla użytkowników dróg. Stosuje się następujące urządzenia zabezpieczające środowisko przed zanieczyszczeniem spływami z dróg: zbiorniki retencyjno – infiltracyjne, piaskowniki, osadniki, separatory substancji ropopochodnych, zbiorniki infiltracyjne, rowy infiltracyjne, rowy trawiaste lub powierzchnie trawiaste.

Ochronę przyrody obejmują: ochrona siedlisk fauny i flory, dzikiego ptactwa. Reguluje je m.in. Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków, Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony naturalnych siedlisk oraz dzikiej fauny i flory. Dyrektywy te nakładają obowiązek wyznaczenia Sieci Obszarów Chronionych NATURA 2000, o których będzie mowa poniżej.

Dostęp do informacji o środowisku jest jednym z podstawowych elementów systemu prawa i polityki ekologicznej UE. Reguluje je m.in. Dyrektywa Rady 90/313/EWG z 7 czerwca 1990 r. w sprawie swobodnego dostępu do informacji o środowisku, Dyrektywa Rady 91/692/EWG z 23 grudnia 1991 r. w sprawie standaryzacji i racjonalizacji raportów z wprowadzania w życie postanowień niektórych dyrektyw, Dyrektywa Rady 96/62/EWG z 27 września 1996 r. w sprawie oceny i zarządzania jakością powietrza, Dyrektywa Rady 96/61/EWG z 24 września 1996 r. w sprawie zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska. Szczegółową oceną oddziaływania skutków niektórych przedsięwzięć na środowisko w UE jest Dyrektywa Rady 85/337/EWG z 27 czerwca 1985 r. zmieniona Dyrektywą Rady 97/11/WE. Jest to nowe zagadnienie w prawie polskim, w pierwszej wersji ujęte w ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. (Dz. U. nr 109, poz.1157), a następnie prawie w całości w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Wymagania nakładają obowiązek wykonywania prognoz, jak projektowana inwestycja będzie oddziaływać na środowisko. Dotyczą one również dokumentów prawnych i planów strategicznych. Dotyczy to większości przedsięwzięć, szczególnie w zakresie zagospodarowania i zabudowy terenu, pozwoleń na budowę lub rozbiórkę budynków, pozwoleń wodno-prawnych, projektów scalania gruntów, lokalizacji autostrad, planów urządzania lasów itp. Konieczny jest również udział społeczeństwa w procesie inwestycyjnym w zakresie opiniowania projektu inwestycyjnego.

Standardem w zakresie ochrony środowiska dotyczącym ochrony powietrza jest dyrektywa ramowa 96/62/WE, która określa jakość powietrza w UE. Wytycza cele jakości powietrza w celu uniknięcia lub ograniczenia szkodliwych skutków dla zdrowia ludzi oraz środowiska. Wprowadza metody i kryteria oceny jakości powietrza wspólne dla wszystkich krajów członkowskich.

Pewne rozstrzygnięcia w ramach projektów SPOT miały miejsce w starych uwarunkowaniach prawnych, często obowiązujących jeszcze przed 1 maja 2004 r., czyli przed wejściem Polski do Unii Europejskiej. Oznaczało to, że beneficjenci zgłaszali do dofinansowania projekty znajdujące się w różnych fazach przygotowania dokumentacji oraz w różnych fazach realizacji, nieraz znajdujących się w końcowym stadium budowy. Tym samym załączali do wniosku o dofinansowanie dokumenty (decyzje, zezwolenia, pozwolenia i postanowienia uzgadniające) sprzed kilku lat, wydane w różnych okresach obowiązywania prawa środowiskowego.

Pomimo wejścia w życie od 1 stycznia 2001 r. do polskiego prawa przepisów transponujących przepisy wspólnotowe w zakresie OOŚ, z różnych względów przepisy te ulegały znacznym zmianom, przede wszystkim przy okazji wprowadzania nowych ustaw:

- ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (obowiązującej od 11 lipca 2003 r.),

- ustawy z 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (obowiązującej od 25 maja 2003 r.)

- ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (obowiązującej od 1 maja 2004 r.).

W celu ponownego ujednolicenia przepisów w zakresie OOŚ oraz doprecyzowania zapisów m.in. do dyrektywy 85/337/EWG i dyrektywy 92/43/EWG, przyjęta została ustawa z dnia 18 maja 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw, która weszła w życie w dniu 28 lipca 2005 r. Ustawa ta w zasadniczy sposób zmieniła dotychczasowe prawo w zakresie OOŚ, ustanawiając nowy rodzaj decyzji **–** decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Taki stan rzeczy spowodował, iż Instytucja Zarządzająca SPOT postanowiła przygotować szczegółowe wytyczne dla beneficjentów w zakresie udokumentowania przeprowadzenia postępowania OOŚ, w których uznano za konieczne podzielenie stanu prawnego dotyczącego OOŚ w procesie inwestycyjnym na pięć okresów, z których każdy wymagał szczegółowego udokumentowania. Wydzielono następujące okresy:

- okres I - przed 1 stycznia 2001 r. (przed wejściem w życie przepisów krajowych transponujących przepisy unijne dotyczące OOŚ),

- okres II - od 1 stycznia 2001 r. do 24 maja 2003 r. (25 maja 2003 r. weszła w życie ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych)

- okres III - od 25 maja 2003 r. do 30 kwietnia 2004 r. (1 maja 2004 r. weszła w życie ustawa o ochronie przyrody)

- okres IV - od 1 maja 2004 r. do 27 lipca 2005 r. (28 lipca 2005 r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw)

- okres V - od 28 lipca 2005 r. –procedura OOŚ przeprowadzana była na podstawie ustawy – Prawo ochrony środowiska w pełni zgodnej ze wspomnianymi dyrektywami.

Wytyczne stanowiły pomoc w celu wyeliminowania ewentualnych błędów, które mogły powstać w udokumentowaniu procedury OOŚ. W wytycznych uznano za konieczne podzielenie sytuacji prawnej dotyczącej OOŚ w procesie inwestycyjnym na kilka okresów (I-V), z których każdy wymagał szczegółowego udokumentowania.

Dodatkowo w ww. wytycznych odniesiono się do tych zagadnień związanych z postępowaniem OOŚ i dokumentowaniem jego kolejnych etapów, na które Komisja Europejska zwracała szczególną uwagę, przyznając dofinansowanie, m.in.:

- ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- kwalifikowanie przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko,
- rola raportu środowiskowego w procedurze OOŚ,
- udział społeczeństwa – konsultacje społeczne w procedurze OOŚ,
- transgraniczna ocena oddziaływania,
- postępowanie OOŚ dla przedsięwzięć oddziałujących na obszary Natura 2000.

Na etapie programowania SPOT została przeprowadzona przez niezależnych ekspertów ocena ex-ante pod kątem wpływu programowania na środowisko. Natomiast na etapie implementacji, realizacja priorytetu ochrony środowiska przejawiała się w nałożonym na każdego beneficjenta obowiązku przedkładania, wraz ze zgłaszanym projektem inwestycyjnym, dowodów na przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ), zgodnie z odpowiednimi polskimi regulacjami prawnymi.

13.2.2. Działania podejmowane w projektach priorytetu 1 SPOT w celu realizacji polityki ochrony środowiska

W celu realizacji polityki ochrony środowiska w projektach realizowanych w ramach Priorytetu 1 SPOT przeprowadzono postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ) (np. dla projektów: SPOT/1.2.2/17/04 SPOT/1.2.2/18/04), opracowywano raporty oddziaływania na środowisko (np. dla projektu: SPOT/1.2.2/3/04, SPOT/1.2.1/20/04), przeprowadzano kontrole realizacji projektu z polityką ochrony środowiska (np. dla projektu nr: SPOT/1.2.1/20/04).

W projektach realizowanych w ramach Priorytetu 1 zastosowano m.in. urządzenia mitygujące dotyczące:

1. ochrony przed hałasem:

- ograniczono hałas wywoływany podczas ruchu taboru kolejowego (np. dla projektów nr: SPOT/1.1.2/93/04, SPOT/1.1.2/99/04),
- instalowano konstrukcje antywibracyjne podtorzy oraz ekrany akustyczne (np. dla projektu nr: SPOT/1.1.1/82/04),

2. ochrony wód i gleby:

- wykonywano nasadzenia zieleni i krzewów (np. dla projektu nr: SPOT/1.2.2/4/04),
- wykonywano nasadzenie zastępcze drzew (np. dla projektu nr: SPOT/1.1.1/82/04),
- wykorzystywano (po odpowiednim przygotowaniu) odpady z rozbiórek w postaci gruzu betonowego do wbudowania utwardzenia terenu, a odpady powstałe w trakcie rozbiórek torów kolejowych (żelazo, stal) i odpady asfaltu z rozbiórek drogowych przekazywano do unieszkodliwienia firmom specjalistycznym (np. dla projektu nr: SPOT/1.2.2/4/04),
- przeprowadzano prace związane z uzbrojeniem terenu, m.in. siecią kanalizacji deszczowej i sanitarnej, zgodnie z posiadanymi pozwoleniami wodnoprawnymi na odprowadzanie wód deszczowych z tego terenu, a wody opadowe odprowadzane z terenu zrealizowanego przedsięwzięcia objęto monitoringiem (np. dla projektu nr: SPOT/1.2.2/4/04),
- prowadzono gospodarkę odpadami w oparciu o zasady minimalizujące ilości powstających odpadów (np. dla projektu nr: SPOT/1.1.1/82/04),
- wyeliminowano zanieczyszczenia gruntu ściekami z toalet pokładowych (np. dla projektów nr: SPOT/1.1.2/93/04, SPOT/1.1.2/99/04),
- wyeliminowano opiłki z żeliwnych i kompozytowych wstawek hamulcowych (np. dla projektów nr: SPOT/1.1.2/93/04, SPOT/1.1.2/99/04),

3. ochrony zwierząt:

- adaptowano istniejące mosty, wiadukty i przepusty dla pełnienia funkcji przejść dla zwierząt (np. dla projektu nr: SPOT/1.1.1/82/04),

ponadto:

- przeprowadzano konsultacje społeczne dotyczące realizowanych projektów (np. dla projektu nr: SPOT/1.2.1/20/04),
- zmniejszono zużycie energii przez pociągi (np. dla projektów nr: SPOT/1.1.2/93/04, SPOT/1.1.2/99/04),
- poprzez udoskonalenie transportu kolejowego, przyczyniono się do ograniczenia ruchu samochodowego i jego szkodliwego wpływu na środowisko (np. dla projektów nr: SPOT/1.1.1/82/04, SPOT/1.1.2/93/04, SPOT/1.1.2/100/04).

Szczególnym przykładem zapewnienia zgodności z polityką ochrony środowiska był projekt nr SPOT/1.2.1/110/04 Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego (beneficjent: Urząd Morski w Gdyni) wykonano następujące działania w celu zapewnienia zgodności ww. projektu z polityka ochrony środowiska:

1. w czerwcu 2004 r. zlecono opracowanie Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
2. w maju 2005 r. zlecono Zakładowi Ornitologii PAN opracowanie opinii, której przedmiotem był wpływ Przebudowy Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego na Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Zatoka Pucka PLB 220005 w sieci NATURA 2000,
3. dnia 16 lutego 2006 r. w Urzędzie Morskim w Gdyni przeprowadzono konsultacje społeczne dotyczące Projektu mające na celu zobrazowanie bieżącej sytuacji wejścia do portu z uwzględnieniem kwestii specjalnej ochrony ptaków, stanu falochronu (dokumentacja fotograficzna) oraz uzasadnienie celu realizacji Projektu,
4. dnia 12 czerwca 2006 r. został wydana przez Minister Środowiska decyzja (z uwagi na pojawienie się chronionych ptaków morskich na miejscu realizacji projektu) zezwalającą m.in. pracownikom firmy wykonującej roboty budowlane na Falochronie Głównym w Gdyni (Wayss & Freytag, Colcrete von Essen) na m.in.: płoszenie i niepokojenie osobników rybitwy czubatej, mewy śmieszki oraz ohara podczas realizacji robót budowlanych oraz nakazującą wykonanie działań kompensujących, zgodnych zaleceniami komisji złożonej z przedstawicieli: Wojewódzkiego Konserwatora przyrody w Gdańsku, Zakładu Ornitologii Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku, Grupy Badawczej Ptaków Wodnych Kulig i Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków
5. dnia 15 lipca 2007 r. Komisja ornitologiczna zezwoliła na rozpoczęcie prac I etapu robót budowlanych (dnia 17 lipca 2006 r. nastąpiło przekazanie placu budowy),
6. Urząd Morski w Gdyni wystąpił do Ministra Środowiska z prośbą o zmianę terminu zezwolenia na płoszenie i niepokojenie osobników rybitwy czubatej na termin od dnia 7 sierpnia 2006 r. na terenie całego falochronu,
7. dnia 1 sierpnia 2006 r. odbyła się narada ww. Komisji podczas której wyrażono zgodę na rozpoczęcie robót budowlanych na całej długości falochronu (od 1.08.2006 r. na sekcjach 1-33, a od 7.08.2006 r. na wszystkich sekcjach falochronu),
8. dnia 1 sierpnia 2006 r. na naradzie z Komisją Ornitologiczna zezwolono na prace - od dnia 1 sierpnia 2006 r. do skrzyni nr 33, a od dnia 7 sierpnia 2006 r. na całej długości falochronu,
9. dnia 29 września 2006 r. odbyła się narada robocza, dotycząca ustalenia szczegółów kompensacji przyrodniczych - tymczasowych na 2007 r. i stałego rozwiązania po zakończeniu realizacji Projektu (ustalono tymczasowe rozwiązanie – jednostkę pływającą zacumowaną w odpowiednim miejscu lub przygotowanie siedliska dla ptaków na falochronie wyspowym Marynarki Wojennej),
10. dnia 18 października 2006 r. na spotkaniu omówiono koncepcję docelowego siedliska ptaków,
11. dnia 17 listopada 2006r. na ustalono następujące kwestie:
    - lokalizację kompensacji tymczasowej w 2007 r. na Falochronie Północnym (Marynarki Wojennej),
    - koncepcję konstrukcji tymczasowego lęgowiska (po konsultacjach z ornitologami),
    - koncepcję kompensacji trwałej dla ptaków o parametrach ustalonych na spotkaniach z Komisją Ornitologiczną,
    - listy kontrolne dla weryfikacji zgodności realizacji Projektu z polityką ochrony środowiska określających szczegółowy zakres porównania stanu faktycznego ze stanem pożądanym (kontrole wykonywano na podstawie ustalonego harmonogramu kontroli raz w miesiącu na terenie realizacji Projektu w okresie od 26 września 2006 r. do 26 czerwca 2009 r.),
12. dnia 16 lutego 2007 r. została wydana przez Ministra Środowiska decyzja zezwalającą m.in. pracownikom firmy wykonującej roboty budowlane na Falochronie Głównym w Gdyni, Wayss

& Freytag, Colcrete von Essen, na płoszenie i niepokojenie osobników rybitwy czubatej, mewy śmieszki oraz ohara podczas realizacji robót budowlanych,

13. dnia 17 października 2007 r. została wypowiedziana umowa przez wykonawcę (Wayss & Freytag, Colcrete von Essen),
14. dnia 30 stycznia 2008 r. została wydana decyzja przez Ministra Środowiska zezwalająca pracownikom firmy Hydrobudowa S.A na płoszenie i niepokojenie osobników rybitwy czubatej, mewy śmieszki oraz ohara podczas realizacji robót budowlanych,
15. dnia 26 marca 2009 r. została wydana decyzja przez Ministra Środowiska zezwalająca pracownikom firmy Hydrobudowa S.A na płoszenie i niepokojenie osobników rybitwy czubatej, mewy śmieszki oraz ohara podczas realizacji robót budowlanych (w związku z upływem ważności w/w decyzji),
16. dnia 30 stycznia 2008 r. (zgodnie z zaleceniami ww. decyzji), do Ministra Środowiska oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska zostało przesłana informacja nt. sposobu wykorzystania w/w decyzji.

13.2.3. Działania podejmowane w projektach priorytetu 2 SPOT w celu realizacji polityki ochrony środowiska

W projektach realizowanych w ramach Priorytetu 2 zastosowano m.in. urządzenia mitygujące, tj.:

- ekrany akustyczne (skuteczność potwierdzona badaniami) (np.: SPOT/2.2/36/04, SPOT/2.1/72/04, SPOT/2.2/128/05, SPOT/2.1/152/05), „cicha" nawierzchnia bitumiczna (np.: SPOT/2.1/72/04), wał ziemny (SPOT/2.2/36/04),
- wymiana istniejących okien na okna o podwyższonej izolacyjności akustycznej (lecz dopiero po potwierdzeniu przekroczeń przez analizę porealizacyjną) (SPOT/2.1/73/04),
- pasy izolacyjne z drzew i krzewów (np.: SPOT/2.2/36/04, SPOT/2.1/73/04, SPOT/2.1/152/05),
- rowy trawiaste, zbiorniki retencyjne, separatory i podczyszczania wód deszczowych (np.: SPOT/2.1/73/04, SPOT/2.1/152/05),
- odwadnianie drogi i podczyszczanie ścieków odpadowych (np.: SPOT/2.1/72/04),
- uszczelnienie dna rowów drogowych i zbiorników (np.: SPOT/2.1/73/04) i stosowanie urządzeń podczyszczających (np.: SPOT/2.2/36/04, SPOT/2.2/64/04),
- zabezpieczenie GZWP – skierowanie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji miasta (np.: SPOT/2.2/128/05),
- bezkolizyjne przejścia dla zwierząt różnej wielkości, w tym największe, regionalne przejście dla łosi, danieli i saren w Suchej o szerokości 50 m (np.: SPOT/2.1/152/05),
- przejścia dla zwierząt (np.: SPOT/2.1/73/04), obustronne wygrodzenie drogi, zapobiegające próbom przekroczenia drogi przez zwierzęta i ludzi (np.: SPOT/2.1/152/05).

Istnieje wiele różnych sposobów na unikanie negatywnych oddziaływań akustycznych, do których możemy zaliczyć m.in.:

- odpowiednie planowanie inwestycji, tak aby w jak największym stopniu ochronić obszary zabudowane i wrażliwe,
- właściwe usytuowanie inwestycji w terenie,
- stosowanie środków urządzeń ochrony przeciwhałasowej takich jak: tunele drogowe, przykrycia przeciwhałasowe, ekrany akustyczne, wymiana stolarki okiennej[95], pasy zieleni oraz ograniczenia prędkości ruchu pojazdów.

Przykłady naturalnej bariery zieleni chroniącej przed hałasem jest bariera inwestycji w Puławach (fot. 8 i 9, chociaż istnieją też fragmenty, gdzie nie zadbano o tę kwestie – fot. 10).

[95] Środki ochrony przeciwhałasowej zastosowano np. dla inwestycji: „Autostrada Poznańska" inwestycja w Puławach, na obwodnicy Legnicy, na trasie Klucz – Kijewo, w przypadku obwodnicy w Opolu

Fot. 8 Zieleń pełniąca funkcje izolacyjną - obwodnica Puław (projekt nr SPOT/2.1/73/04)

Fot. 9 Nasadzenia zieleni izolacyjnej – inwestycja w Puławach (projekt nr SPOT/2.1/73/04)

Fot. 10 Brak ochrony przed hałasem siedzib ludzkich na obwodnicy Puław (projekt nr SPOT/2.1/73/04)

Dobrym przykładem ochrony zadrzewień wzdłuż drogi jest ochrona pomnikowej alei na trasie Białobrzegi - Jedlińsk (projekt nr SPOT/2.1/152/05) w miejscowościach Pągowiec i Siekluki. Z kolei przykładem dodatkowego i naturalnego wzmocnienia ochrony przed hałasem poprzez wykorzystanie naturalnej zieleni, jest inwestycja na trasie Klucz-Kijewo (projekt nr SPOT/2.1/72/04).

Fot. 11: Inwestycja Klucz Kijewo – zabezpieczenia w postaci zieleni oraz ekran akustyczny (projekt nr SPOT/2.1/72/04)

Fot. 12: Ekran akustyczny na trasie Białobrzegi-Jedlińsk chroniący zwartą zabudowę mieszkaniową (projekt nr SPOT/2.1/152/05)

Fot. 13: Ekran akustyczny w Legnicy (skuteczność potwierdzona badaniami) (projekt nr SPOT/2.2/128/05)

Fot. 14: Ekran akustyczny na nasypie trasa Klucz Kijewo (projekt nr SPOT/2.1/72/04)

Fot. 15: Opole – ekran na nasypie (projekt nr SPOT/2.2/36/04)

Fot.16:Wał akustyczny – inwestycja Opole (projekt nr SPOT/2.2/36/04)

W przypadku projekt nr SPOT/2.2/36/04 (inwestycja w Opolu), zgodnie z zaleceniami ROŚ i pozwolenia na realizację inwestycji, w listopadzie 2007 r. wykonano monitoring oraz, w kwietniu 2008 r. analizę porealizacyjną oddziaływania drogi na środowisko i ludzi. Zalecone pomiary nie wykazały przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. W związku z tym, także w przypadku tej

inwestycji, możemy już mówić o skuteczności zastosowanych działań mitygujących w zakresie ochrony przed hałasem (fot. 15 i 16).

Ograniczenia emisji hałasu poprzez poprawę nawierzchni drogowej zastosowano w przypadku projektu nr SPOT/2.1/72/04 (inwestycja na trasie Klucz-Kijewo), gdzie przebudowano jezdnię z płyt betonowych na jezdnię z nawierzchnią bitumiczną. W tym przypadku także mieszkańcy wskazywali na skuteczność takiego działania w odniesieniu do redukcji odczuwalnego poziomu hałasu.

Ochrona wód i gleby. Kolejnym typem urządzeń mitygujących są zbiorniki wodne na wody deszczowe spływające z powierzchni dróg. Za przykład może posłużyć zbiornik na wody deszczowe wykonany w Puławach (fot. 17).

Fot. 17: Zbiornik na wody deszczowe spływające z powierzchni drogi – inwestycja Puławy (projekt nr SPOT/2.1/73/04)

W niektórych przypadkach, dopiero po realizacji inwestycji mogą ujawnić się niepożądane negatywne oddziaływania (także w punktach nie objętych wyznaczonym monitoringiem). Takie oddziaływanie zostało zidentyfikowane przez pracowników Parków Krajobrazowych Doliny Dolnej Odry w związku z modernizacją autostrady A6 na odcinku Klucz – Kijewo (projekt nr SPOT/2.1/72/04). Dopiero po zrealizowaniu inwestycji stwierdzono wystąpienie zjawiska niekorzystnego oddziaływania drogi na rezerwat Bukowe Zdroje (fragment łęgu należącego do sieci Natura 2000 Wzgórza Bukowe). Przepływający strumień Chojnówka jest zanieczyszczany wodami opadowymi spływającymi do niego bez oczyszczenia bezpośrednio z powierzchni autostrady. Zanieczyszczonymi wodami opadowymi zatapiany jest łęg[96]. Brudna woda stagnuje w łęgu, co przyczyniało się do zaburzenia jego naturalnego środowiska i w związku z tym należało jak najszybciej podjąć działania naprawcze i np. skierować wody opadowe nieco dalej oraz zbudować, pod zlokalizowanym nieopodal wiaduktem, odstojnik, który pełniłby także funkcje zbiornika wyrównawczego.

[96] Las olchowy rosnący na terenach okresowo podtapianych

Fot. 18: Sytuacja w łęgu rezerwat Bukowe Zdroje – Klucz – Kijewo (projekt nr SPOT/2.1/72/04)

Inne przykłady zabezpieczeń przed wodami opadowymi spływającymi z jedni znajdują się m.in. w inwestycji w Puławach (fot. 19 i 20).

Fot.19: Niezabezpieczony wlot do budowli systemu odwodnienia drogi – Puławy (projekt nr SPOT/2.1/73/04)

Fot. 20: Prawidłowo zabezpieczony odstojnik wód deszczowych na jednej z analizowanych inwestycji – Puławy (projekt nr SPOT/2.1/73/04)

Ochrona zwierząt. Metodami łagodzenia negatywnego wpływu inwestycji infrastrukturalnych na zwierzęta są:

- zapewnienie odpowiedniej lokalizacji ww. inwestycji,
- oznakowanie i ograniczenie prędkości,
- kompensacje negatywnych oddziaływań na zwierzęta,
- kanalizowanie przekraczania drogi przez zwierzęta.

Najskuteczniejszym sposobem zabezpieczenia przed wtargnięciem zwierząt na drogę o dużym natężeniu ruchu jest grodzenie. Ten rodzaj zabezpieczenia zastosowano w wielu projektach drogowych realizowanych w ramach SPOT.

Największym obiektem inżynierskim zbudowanym dla potrzeb zwierząt w analizowanych inwestycjach jest regionalne przejście dla zwierząt na trasie Białobrzegi - Jedlińsk w miejscowości Sucha (projekt nr SPOT/2.1/152/05). Budowa przejścia dla zwierząt przy trasie Białobrzegi-Jedlińsk spowodowało niezadowolenie społeczności mieszkającej w otoczeniu inwestycji. Mieszkańcy uważają, że inwestor powinien zapewnić więcej przejść dla ludzi, niż budować potężne i kosztowne przejście dla zwierząt. W przypadku inwestycji Białobrzegi – Jedlińsk przejście dla zwierząt jest często wykorzystywane przez ludzi (m.in. poruszających się na motorach i skuterach), którzy preferują przemieszczanie się pod drogą, niż po kładce naziemnej.

Fot. 21: Grodzenia drogi na odcinku inwestycji Białobrzegi – Jedlińsk (projekt nr SPOT/2.1/152/05)

Fot. 22: Przejście dla zwierząt Białobrzegi – Jedlińsk (projekt nr SPOT/2.1/152/05)

W przypadku obwodnicy Puław brak zabezpieczeń dla zwierząt stanowi realne zagrożenie związane z możliwością ich wtargnięcia na jezdnie. Podczas wizji lokalnej przeprowadzanej na potrzeby badania ewaluacyjnego, na obwodnicy Puław napotkano na dwa martwe zwierzęta: lisa i dzika. Brak siatek uniemożliwiających wtargnięcie zwierząt na jezdnie był przyczyną niewykorzystywania przez nie przejść, które zostały dla nich specjalnie wybudowane.

Skutecznym sposobem przeprowadzenia trasy drogi ekspresowej i autostrady w terenie, najmniej ingerującym w powiązania przyrodnicze jest budowanie dróg na estakadach. Takie rozwiązania zastosowano w Opolu i w Puławach, gdzie przeprowadzenie drogi po długiej estakadzie – wiadukcie nad linią kolejową stworzyło warunki do budowy przejścia dla zwierząt.

Fot. 23: Przejście pod estakadą wiaduktu nad linia kolejową – Puławy (projekt nr SPOT/2.1/73/04)

W przypadku obwodnicy Puław (projekt nr SPOT/2.1/73/04), dzięki zastosowaniu estakady w rejonie tarasu zalewowego Wisły utworzono przejście dla zwierząt migrujących doliną: jeleni, łosi, wydr. Zastosowanie estakady zamiast nasypu pozwoliło na utrzymanie drożności tego ważnego korytarza łączącego obszary NATURA 2000 Małopolski przełom Wisły i środkową Dolinę Wisły. Zmiana planów budowy mostu nastąpiła po konsultacjach społecznych, w których wzięła udział organizacja

pozarządowa - Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, postulujące budowę mostu na estakadzie.

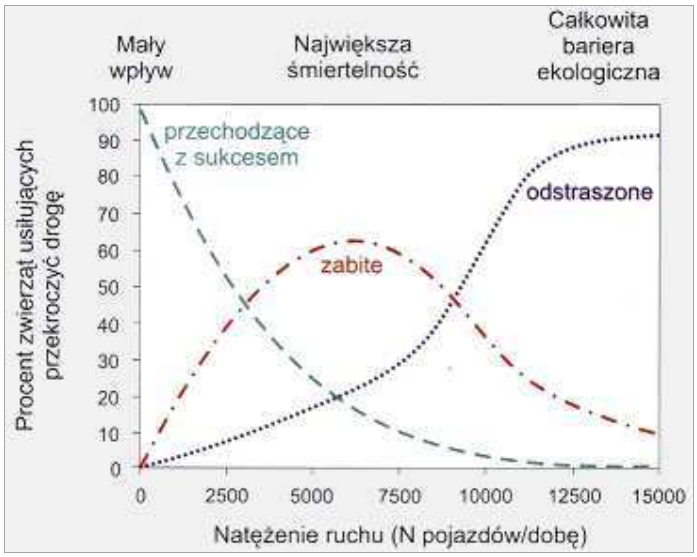
13.2.4. Obszary NATURA 2000

Obszary Natura 2000 na terenie Unii Europejskiej mają za zadanie utworzenie sieci, która ma zapewnić ochronę siedlisk i stworzenie powiązanych ze sobą korytarzy ekologicznych. Obszary Natura 2000 zostały powołane na terenie Polski w wyniku obowiązku ochrony cennych siedlisk i zbiorowisk roślinnych, terenów lęgowych zagrożonych gatunków ptaków i siedlisk innych zwierząt przez członków Wspólnot Europejskich.

Inwestycje infrastrukturalne mogą oddziaływać niekorzystnie na obszary Natura 2000 poprzez:

- emisję zanieczyszczeń do powietrza, które skażają wody i gleby prowadząc do ich zatrucia i zaburzenia wrażliwych stosunków ekologicznych w siedliskach cennych przyrodniczo (np. poprzez zmianę pH roztworu glebowego, co może powodować zmianę gatunkową siedliska niektórych gatunków roślin i możliwość utraty pokarmu dla niektórych gatunków zwierząt, poprzez przyczynianie się do powstawania chorób i mutacji genetycznych w populacjach),
- przecinanie szlaków migracji zwierząt – korytarzy ekologicznych,

Wykres 32 Procent zwierząt chcących przekroczyć drogi o różnym natężeniu ruchu



- wypłaszanie zwierząt z ich miejsc lęgowych, kryjówek, ograniczanie areałów żerowisk i łęgów, płoszenie ptaków z miejsc lęgowych i zagrożenie łęgów.

Dodatkowym utrudnieniem realizacji inwestycji w obszarach Natura 2000 jest fakt, iż w trakcie realizacji projektów, nie zostały wyznaczone i zgłoszone do Komisji Europejskiej wszystkie planowane obszary. Od momentu zgłoszenia takiego obszaru do Komisji Europejskiej, jeśli znajduje się on na liście obszarów planowanych lub na tzw. Shadow List obszarów proponowanych przez organizacje pozarządowe, Komisja Europejska jest zobowiązana do wstrzymywania wypłaty funduszy unijnych na jakiekolwiek projekty inwestycyjne znajdujące się na tych obszarach. Nie stosuje się w tym przypadku zapisów Dyrektywy siedliskowej (art. 6, ust 4).

W celu eliminacji niekorzystnego wpływu ww. inwestycji na środowisko, podejmowane są środki kompensacyjne, o których zastosowaniu należy poinformować Komisję Europejską. Zasady te mają szczególne znaczenie w sytuacji, kiedy inwestycja przebiegała w bezpośrednim sąsiedztwie z obszarami Natura 2000 lub gdy nadrzędny interes publiczny, ochrona zdrowia ludzkiego, ochrona bezpieczeństwa publicznego, przemawia nad lokalizacją inwestycji na terenie obszaru Natura 2000. Analizując wpływ inwestycji na obszary cenne przyrodniczo należy wziąć pod uwagę skumulowane efekty niekorzystne oraz to, że dana inwestycja, nie przechodząc przez obszar Natura 2000, może powodować niekorzystne zmiany na jego terenie.

Przykładami projektów realizowanych w ramach SPOT przecinających obszary Natura 2000 i o bezpośrednim wpływie na nie są:

- projekt nr SPOT/2.2/64/04 Przebudowa ulicy Autostrada Poznańska, Etap I i II - budowa nowych mostów przez rzekę Odrę i Regalicę przecina obszary Obszar Specjalnej Ochrony (OSO) Dolina Dolnej Odry (zgłoszona do KE w 2004 r., powołana rozporządzeniem Ministra Środowiska 21 lipca 2004 r.), Specjalny Obszar Ochrony (SOO) Dolina Dolnej Odry (Shadow List z 2004 r.),
- projekt nr SPOT/2.1/72/04 Przebudowa autostrady A6 na odc. Klucz-Kijewo przecina obszar SOO Wzgórza Bukowe (zgłoszone do KE w 2004 r.) w dwóch miejscach, a w trzech biegnie północnymi granicami tego obszaru,
- projekt nr SPOT/2.1/73/04 Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb przecina obszar SOO Puławy utworzony dla ochrony kolonii rozrodczej nietoperzy (Shadow List z 2004 r., w Shadow List z 2006 r. - propozycja powiększenia obszaru o żerowiska) - inwestycja przecina ww. obszar i biegnie przez teren lasu na północ od Puław, na prawym brzegu Wisły.

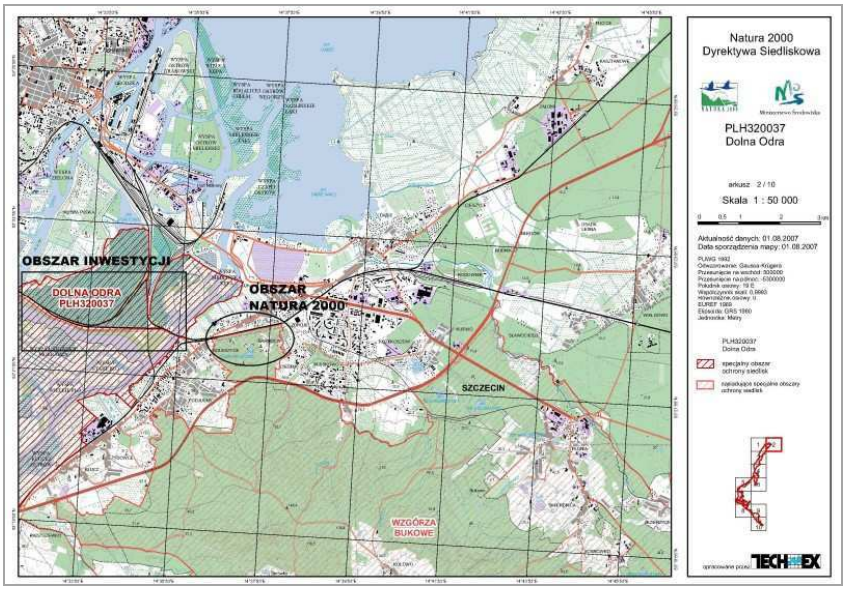
Projekty nie przecinające obszarów Natura 2000, ale mogące oddziaływać na obszary pośrednio:

- projekt nr SPOT/2.2/64/04 Przebudowa ulicy Autostrada Poznańska, Etap I i II - budowa nowych mostów przez rzekę Odrę i Regalicę sąsiaduje z obszarem SOO Wzgórza Bukowe (zgłoszone do KE w 2004 r.) - modernizacja i przebudowa drogi wpłynie na zwiększenie przepustowości trasy, która przebiega po północnej granicy obszaru,
- projekt nr SPOT/2.1/72/04 Przebudowa autostrady A6 na odc. Klucz-Kijewo może oddziaływać pośrednio na OSO Dolina Dolnej Odry (zgłoszona do KE w 2004 r., powołana rozporządzeniem Ministra Środowiska 21 lipca 2004 r.) przez zwiększenie natężenia ruchu na jej dalszym odcinku przechodzącym przez obszar, co będzie związane z poprawą warunków technicznych odcinka Klucz - Kijewo,
- projekt nr SPOT/2.1/73/04 Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb przecina korytarz ekologiczny łączący OSO Dolina Środkowej Wisły z dwoma obszarami Natura 2000: Dolina Zwolenki (zgłoszona do KE w 2004 r.) i Małopolski Przełom Wisły na południe od Puław (zgłoszony do KE w 2004 r., ustanowiony rozporządzeniem Ministra Środowiska z 21 lipca 2004 r.),
- projekt nr SPOT/2.1/152/05 Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk oddziałuje pośrednio na obszary: SOO Dolina Dolnej Pilicy (Shadow List z 2004 r.) i OSO Dolina Pilicy (zgłoszone do KE w 2004 r., ustanowione rozporządzeniem Ministra Środowiska z 21 lipca 2004 r.) poprzez zwiększenie przepustowości i modernizację drogi biegnącej dalej w kierunku Warszawy i przecinającej oba obszary.

Modernizacja drogi S7 w ramach realizacji projektu nr SPOT/2.1/152/05 Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi - Jedlińsk nie obejmowała obszaru Natura 2000. Pomimo to, ww. inwestycja wpływa pośrednio na te obszary, ponieważ poprawienie warunków technicznych trasy (przez poszerzenie szos i dobudowanie dodatkowego pasa) przyczynia się do zwiększenia natężenia ruchu na obwodnicy miasta Białobrzegi, która przechodzi już przez dwa obszary Natura 2000: Obszar Specjalnej Ochrony (OSO) Ptaków i Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOO) Dolina Dolnej Pilicy. W raporcie oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano położenie inwestycji względem obszarów Natura 2000 znajdujących się w otoczeniu inwestycji. Wskazano, że oddziaływanie negatywne drogi ekspresowej może być znaczące w promieniu 20 km od inwestycji (OSO i SOO „Dolina Dolnej Pilicy"). Przeanalizowano niekorzystny wpływ na obszar z terenu modernizowanego fragmentu drogi oraz wpływ fragmentu nie należącego do danej inwestycji, ale stanowiącego jej kontynuację w kierunku północnym – obwodnicy miasta Białobrzegi. Zwrócono uwagę na zły stan infrastruktury ochrony środowiska dla tego fragmentu drogi i na jego niekorzystne bezpośrednie oddziaływanie na obszar Natura 2000.

Podobna sytuacja miała miejsce w przypadku modernizacji ulicy Autostrada Poznańska w Szczecinie (projekt nr projekt nr SPOT/2.2/64/04 Przebudowa ulicy Autostrada Poznańska, Etap I i II - budowa nowych mostów przez rzekę Odrę i Regalicę), która przebiega przez Obszar Natura 2000. Jej modernizacja przyczynia się do poprawy ruchu drogowego na tym odcinku i powoduje równocześnie zwiększenie ruchu na całej trasie, także dalej w kierunku wschodnim, gdzie biegnie ona na obrzeżach obszaru Natura 2000 (mapa poniżej).

Mapa 3 Pośredni wpływ modernizacji ulicy Autostrada Poznańska (projekt nr SPOT/2.2/64/04) na obszar Natura 2000 Wzgórza Bukowe



Zdarza się, że podczas realizacji inwestycji infrastrukturalnych uwadze umykają pojedyncze stanowiska gatunków chronionych. Podczas wizji lokalnej przy trasie inwestycji Białobrzegi – Jedlińsk (projekt nr SPOT/2.1/152/05) Wykonawca zauważył i udokumentował obecność gniazda bociana białego (fot. 24). Gniazdo znajduje się blisko ekranów akustycznych i kładki dla pieszych. Podczas wywiadu z mieszkańcami i przedstawicielami samorządu uzyskano informację, że bocian powrócił na gniazdo w następnym roku po zakończeniu robót. Nie wiadomo jednak, czy prace pod gniazdem przeprowadzane były z uwzględnieniem okresu lęgowego tych ptaków. Raport oceny oddziaływania na środowisko nie wspomina o tym gnieździe. W sąsiedztwie budowana była kładka dla pieszych, co niewątpliwe wiązało się z emisją hałasu podczas wbijania pali. Z powodu nadmiernej emisji hałasu przy wbijaniu pali w okolicy szkoły przesunięto czas wykonywania tych prac na godziny popołudniowe i skrócono czas lekcji w szkole.

Fot. 24: Gniazdo bociana białego przy trasie Białobrzegi-Jedlińsk (projekt nr SPOT/2.1/152/05)

Dobrymi przykładami, w których analizowano oddziaływanie pośrednie są inwestycje: w Puławach (projekt nr SPOT/2.1/73/04 Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb). Inwestycja nie przecina żadnego z tych obszarów, ale budowa mostu powodowałaby utrudnienia w migracji zwierząt doliną Wisły z jednego obszaru Natura 2000 do drugiego. Uniknięto tego niekorzystnego oddziaływania pośredniego zmieniając projekt mostu na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk, gdzie w ROŚ zwrócono uwagę na to, że mimo tego, iż modernizowany odcinek nie przebiega przez obszary Natura 2000, to kontynuacja trasy S7 w okolicy Białobrzegów przecina już obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Pilicy i w ten sposób

inwestycja będzie oddziaływać na obszar Natura 2000. Skupiono się jednak tylko na złym stanie technicznym urządzeń ochrony środowiska na tym odcinku trasy. Nie analizowano jak poprawa warunków na trasie inwestycji wpłynie na poziom emisji na terenie przebiegającym przez obszar Natura 2000. Analizowano tylko bezpośrednią emisję z terenu inwestycji i wywnioskowano, że inwestycja nie będzie oddziaływać na obszar Natura 2000, ponieważ nie sięgną tam bezpośrednie oddziaływania.

Dla inwestycji Klucz – Kijewo (projekt nr SPOT/2.1/72/04 Przebudowa autostrady A6 na odc. Klucz-Kijewo) w ww. raporcie nie wzięto pod uwagę faktu, że kontynuacja tej samej drogi w kierunku zachodnim przecina obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry i że modernizacja nawet fragmentu tej trasy znajdującego się poza granicami obszaru naturowego zmieni poziom emisji we fragmencie przecinającym obszar chroniony.

W niektórych przypadkach ocena wpływu inwestycji prowadziła do wniosków przemawiającym za wybraniem wariantu lokalizacji przebiegającego przez obszar Natura 2000. Tak jak to miało miejsce w Szczecinie (inwestycje Klucz - Kijewo – projekt nr SPOT/2.1/72/04 i Autostrada Poznańska – projekt nr SPOT/2.2/64/04), gdzie przez zawężenie analizy oddziaływania tylko do oddziaływania bezpośredniego wywnioskowano, że inwestycja powinna biec po śladzie drogi pomimo, że prowadzi ona przez obszar Natura 2000, ponieważ droga ta istniała w tym miejscu od około 70 lat i była zawsze intensywnie użytkowana. Ze względu na fakt, że zmiany w środowisku wywołane przez istniejącą już drogę obniżyły wartość przyrodniczą terenów przylegających na tyle, iż uznano, że kontynuowanie negatywnych oddziaływań (mimo zwiększenia ich intensywności wraz ze wzrostem natężenia ruchu) nie przyniesie im większej szkody.

13.2.5. Konsultacje społeczne

Prawo unijne szczególny nacisk kładzie na udział społeczeństwa w procesie inwestycyjnym. W analizowanych raportach OOŚ, jak np. dla projektów nr: SPOT/2.1/73/04, SPOT/2.1/152/05, znajdują się sprawozdania z przeprowadzonych spotkań informacyjnych z mieszkańcami miejscowości przez które przebiega droga. W projektach budowlanych tych inwestycji uwzględniono postulaty społeczności lokalnej odnośnie dróg dojazdowych, dróg serwisowych, przystanków autobusowych, lokalizacji przejść dla pieszych i kładek dla pieszych, lokalizacji ekranów. Ponadto w przypadku inwestycji realizowanej w Puławach w projekcie mostu uwzględniono uwagi Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków dotyczące zachowania walorów cennych przyrodniczo w otoczeniu planowanego mostu.

Uzgodnienia lokalizacji inwestycji ze społeczeństwem prowadzone były przez władze właściwych gmin. W praktyce, stopień szczegółowości i zakres konsultacji w mniejszych gminach w dużej mierze zależał od zaangażowania lokalnych władz. Jednak szerszy zakres uzgodnień nie zawsze przynosił większy stopień zadowolenia z przyjętych rozwiązań (np. zdarzały się sytuacje, kiedy grupa sąsiadów wnioskowała za postawieniem ekranu akustycznego, a równocześnie inna osoba sprzeciwiała się jego budowie. W praktyce, w konsultacjach społecznych zabrakło zaangażowania ze strony inwestora oraz projektanta. Widoczny był brak stosownej pomocy ze strony profesjonalnego mediatora.

Można stwierdzić, że obowiązek informowania społeczeństwa w większości inwestycji był spełniony, lecz raczej trudno jest tu mówić o dobrych praktykach w zakresie konsultowania i uzgadniania inwestycji ze społeczeństwem. Należy pamiętać jednak, że prawo polskie, jakie obowiązywało w tym okresie nie było w pełni zgodne z unijną Dyrektywą. Polskie wymogi nakazywały tylko podać informację do publicznej wiadomości. Zaś zgodnie art. 6 ust. 2 dyrektywy 85/337/EWG pojęcie informowania, wskazuje na konieczność zapewnienia społeczności możliwości zapoznania się z tymi informacjami. Podanie do publicznej wiadomości uznane zostało za niewystarczające.

Dlatego też w 2008 r. nastąpiła pełna implementacja prawa polskiego w tym zakresie z przepisami unijnymi wraz z ich wejściem z życie. Przy inwestycjach przecinających obszary chronione, jak np.: w okolicach Szczecina (Klucz- Kijewo) były uzgadniane i opiniowane z Dyrekcją Parków Krajobrazowych Dolnej Odry. Pracownicy Parku podkreślali szeroki zakres przeprowadzonych gdyż stan drogi był bardzo zły i w efekcie jej modernizacji poprawie uległa jakość środowiska oraz jego szeroko rozumiane bezpieczeństwo.

13.2.6. Dodatkowe działania, analizy i badania ewaluacyjne w zakresie ochrony środowiska

W celu podnoszenia jakości ocen oddziaływania na środowisko IZ SPOT dokonała analizy w 2006 r. czy realizacja projektów w zakresie ochrony środowiska jest zgodna z wymogami procedury oceny oddziaływania na środowisko, określonymi w dyrektywach unijnych i implementujących je przepisach prawa krajowego.

Z analizy tej wynikało, iż występowały problemy z projektami, które były realizowane na tzw. „zgłoszenie". W ramach projektów inwestorzy we własnym zakresie przeprowadzili procedurę OOŚ biorąc pod uwagę przepisy prawa polskiego, gdyż wówczas obowiązujące prawo polskie nie przewidywało takiej możliwości przy prowadzeniu robót budowlanych na zgłoszenie. Postępowania OOŚ nie przeprowadzało się przed zgłoszeniem budowy czy robót budowlanych, dotyczących planowanego przedsięwzięcia z I lub II grupy, bez względu na ich charakter, rozmiary i lokalizację. Przeprowadzenie procedury OOŚ „post factum" służy potwierdzeniu dokonania przez ograny właściwej selekcji przedsięwzięć oraz w przypadku znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nałożenia obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej bądź dodatkowych zabezpieczeń np. ekranów przeciwhałasowych.

W celu umożliwienia beneficjentom spełnienia wymogów dyrektywy OOŚ również przed dokonaniem zgłoszenia robót w trybie znowelizowanej ustawy Prawo Ochrony Środowiska, która weszła w życie 19 sierpnia 2007 roku, procedura OOŚ przeprowadzona przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwalała na dokonanie ex-post oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko.

Dodatkowo IZ SPOT zleciła w 2008 r. wykonanie badania dotyczącego prawidłowości realizacji obowiązków wynikających z krajowego prawa środowiskowego oraz wspólnotowego przez Beneficjentów realizujące projekty w ramach SPOT. Zakres prac dotyczył wszystkich projektów realizowanych w SPOT, w ramach których realizowane były roboty budowlane. Celem tej analizy było zbadanie prawidłowości wypełnienia - w stosunku do badanych przedsięwzięć - wymagań dotyczących ocen oddziaływania na środowisko oraz ocen oddziaływania na obszary Natura 2000. Przeprowadzając badania brano pod uwagę wymagania prawa wspólnotowego dotyczącego OOŚ i oceny wpływu na obszary Natura 2000 (przede wszystkim dyrektywy 85/337 i dyrektywy habitatowej) oraz wymagania prawa polskiego obowiązującego w czasie przeprowadzania procedur OOŚ dla danego przedsięwzięcia.

Z przeprowadzonego powyżej badania wynikało m.in., iż w ramach oceny procedury OOŚ głównym problemem beneficjentów planujących realizację inwestycji transportowych dofinansowanych z funduszy UE, to problemy związane ze zmianami regulacji w zakresie planowania inwestycji i procedur oddziaływania na środowisko. Dodatkowo stwierdzono braki w dokumentacji projektowej, w związku z czym zobligowano beneficjentów do uzupełnienia dokumentacji. Następnie Instytucja Pośrednicząca w Zarządzaniu dokonała weryfikacji materiałów, otrzymanych od beneficjentów. Dokonano szczegółowego przeglądu przekazanych dokumentów, pod kątem stwierdzonych braków oraz przeanalizowano argumentację przedstawioną w pismach stanowiących odpowiedź na wezwanie IPZ do uzupełnienia dokumentacji. Po przedstawieniu przez beneficjentów materiałów do dokumentacji projektowej i ponownej ich analizie uznano, iż projekty te można uznać za kwalifikujące się do refundacji ze środków EFRR.

W myśl przepisów Rozporządzenia Rady nr 2988/95 z dnia 18 grudnia 1995 roku w sprawie ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich, beneficjenci odpowiadają za nieprawidłowości powstałe z jakiegokolwiek naruszenia przepisów prawa wspólnotowego, wynikającego z działania lub zaniedbania ze strony beneficjenta, które spowodowało lub mogło spowodować szkodę w ogólnym budżecie Wspólnot lub w budżetach, które są zarządzane przez Wspólnoty, albo poprzez zmniejszenie lub utratę przychodów, które pochodzą ze środków własnych pobieranych bezpośrednio w imieniu Wspólnot, albo też w związku z nieuzasadnionym wydatkiem (art. 1 ust. 2). Za nieprawidłowości mogą być uznane odstępstwa od obowiązujących procedur lub niezamierzone uchybienia w zakresie właściwego stosowania prawa wspólnotowego.

W związku z faktem, iż realizacja projektów w ramach SPOT powinna przyczyniać się do rozwoju transportu przy równoczesnym poszanowaniu i wypełnianiu wymogów wspólnotowych w zakresie ochrony środowiska IZ SPOT zorganizowała dodatkowe szkolenie z zakresu procedur oceny oddziaływania na środowisko, skierowane do beneficjentów, realizujących projekty w ramach SPOT. Główne zagadnienia, które zostały omówione na ww. szkoleniu dotyczyły m.in.:

wymagań dyrektyw unijnych i konwencji międzynarodowych w zakresie ocen oddziaływania na środowisko i tworzenia Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jako podstawę wczesnej identyfikacji konfliktów środowiskowych.

procedur administracyjnych w zakresie OOŚ - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia jako warunek uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę i innych decyzji administracyjnych.

Szkolenie prowadziły osoby, które są ekspertami z zakresu oceny oddziaływania inwestycji na środowisko oraz mają doświadczenie w prowadzeniu szkoleń/warsztatów z zakresu ochrony środowiska, a w szczególności w zakresie procedur oddziaływania na środowisko.

Dodatkowo IZ SPOT przeprowadziła w 2008 r. badanie ewaluacyjne nt. przewidywanego wpływu projektów dotyczących infrastruktury drogowej realizowanych w ramach SPOT na stan środowiska naturalnego oraz stan zdrowia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej. Badanie było prowadzone w dwóch obszarach badawczych:

1) ocena skuteczności, trafności, efektywności działań mitugujacych,

2) ocena wpływu projektów na środowisko naturalne oraz stan zdrowia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej pod kątem przewidywanych skutków, jakie niosłyby za sobą niezrealizowanie badanych projektów(wariant 0).

Ad.1) Powyższe badanie ewaluacyjne potwierdziło iż, przyjęte rozwiązania i działania mitygujące w ramach badanych projektów, faktycznie przyczyniają się do ochrony środowiska naturalnego oraz zdrowia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej. Nie zidentyfikowano działań zbędnych czy źle zlokalizowanych. Badane społeczności lokalne oraz przedstawiciele władz lokalnych uważają, że realizacja inwestycji, z którymi bezpośrednio sąsiadują, była jak najbardziej potrzebna i uzasadniona. Realizacja badanych inwestycji przyczyniła się do zmniejszenia ryzyka zagrożeń środowiska w wyniku katastrof komunikacyjnych, ochrony zdrowia ludzi przed negatywnymi oddziaływaniami komunikacyjnymi, a także wpłynęła na ograniczenie wpływu inwestycji transportowych na obszary cenne przyrodniczo.

Ad 2). Podsumowując analizę obszaru badawczego „ocena potencjalnego oddziaływania wariantów alternatywnych oraz wariantu zerowego” można stwierdzić, iż realizacja inwestycji drogowych nie tylko pociąga za sobą oddziaływania negatywne, ale ma na celu poprawę komfortu użytkowników drogi oraz rozwiązanie wstępujących problemów komunikacyjnych, społecznych i ekonomicznych. Analizowane inwestycje w większości przypadków dotyczyły problemu wyprowadzenia nadmiernego ruchu z centrów miast i związane były ze zmniejszeniem negatywnego oddziaływania przebiegów tras na tereny o gęstej zabudowie. Efektem realizacji tych inwestycji ma być przede wszystkim rozwiązanie problemu komunikacyjnego w miastach poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego, zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska w centrach, poprawa komfortu życia mieszkańców oraz skrócenie czasu podroży (zarówno dla tych poruszających się po mieście, jak i podróżnych, dla których przez miasto był koniecznością). Zaniechanie realizacji analizowanych inwestycji (tzw. wariant zero) wpłynąłby negatywnie na stan zdrowia i komfort życia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej. W żadnej z analizowanych inwestycji, przed jej realizacją nie istniały rozwiązania mitygujące negatywne oddziaływania (np. ekrany akustyczne). Tylko w niektórych przypadkach naturalną barierą przed niekorzystnym oddziaływaniem była roślinność. Poruszanie się po drogach w niezmienionym stanie związane byłoby dużym z zagrożeniem dla zwierząt, pieszych oraz kierowców. Ponadto, jeśli weźmiemy pod uwagę prognozowany Polsce wzrost natężenia ruchu w najbliższych latach, to moglibyśmy się spodziewać kumulowania się niepożądanych efektów na istniejących i dotychczas wykorzystywanych trasach.

Fot. 25: Przepust dla płazów wraz ze specjalnymi krawężnikami uniemożliwiającymi wtargnięcie płazów na drogę.

Fot. 26: Przejście dla ssaków średnich i małych.

Inwestycje infrastrukturalne realizowane w ramach SPOT generowały korzyści w wymiarze społeczno – gospodarczym oraz środowiskowym. Przedsięwzięcia były tak projektowane, by w jak najmniejszym stopniu ingerować w obszary unikatowe pod względem przyrodniczym. Tam, gdzie nie dało się wyeliminować szkodliwego wpływu inwestycji na środowisko, podejmowane były działania mające zrekompensować negatywny wpływ na środowisko. Tak było w ramach jednego z projektów SPOT *Przebudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Elbląg-Grzechotki,* który kolidował z obszarem specjalnej ochrony ptaków „Ostoja Warmińska". Jest to obszar, który jest cennym siedliskiem ptaków, m.in. bociana czarnego, czapli białej, puchacza. By utrzymać różnorodność siedliskową zastosowano odpowiednie działania kompensujące. Założono łąki kwietne, wykoszono trawy i wybudowano urządzenia spiętrzające wodę, by utrzymać podmokły charakter terenu. Oczyszczono też zarastające oczka wodne, zasadzono ponad 6,5 tys. krzewów tarniny i głogu, których owoce są pokarmem dla ptaków. Dodatkowo rozwieszono budki lęgowe oraz nawiercono otwory w pniach drzew, które stanowiły zaczątek dziupli.

Beneficjenci SPOT w celu wypełnienia standardów ochrony środowiska zapisanych w dokumentach unijnych podejmowali dodatkowe działania tj.:

- przeprowadzenie dodatkowych elementów konsultacji społecznych poza prowadzonymi procedurami administracyjnymi;

- udział przedstawicieli organizacji pozarządowych – ekspertów, na etapie przygotowania inwestycji,

- analizę rozwiązań powiązań między obszarami Natura 2000 pomimo tego, że inwestycja nie przecina żadnego z tych obszarów, dzięki czemu można uniknąć niekorzystnego oddziaływania pośredniego, zmieniając projekt inwestycji.

13.2.7. Działania naprawcze w związku z niezgodnością projektów z polityką wspólnotową w zakresie ochrony środowiska

W celu zachowania zgodności realizacji projektów w ramach SPOT z polityką ochrony środowiska, IPZ SPOT była zmuszona przedsięwziąć tak radykalne środki, jak rozwiązanie umowy o dofinansowanie dla trzech projektów Priorytetu 2, tzn. dla projektu nr:

- **SPOT/2.1/71/04** Przebudowa drogi krajowej nr 3 na odc. Sulechów – Racula umowa o dofinansowanie nr 22/05 podpisana dnia 26 kwietnia 2005 r. została rozwiązana dnia 26 marca 2009 r. (Beneficjent: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad),
- **SPOT/2.2/207/08** Usprawnienie przejazdu drogą krajową nr 70 w Skierniewicach umowa o dofinansowanie nr 119/08 podpisana dnia 21 października 2009 r. została rozwiązana dnia 31 grudnia 2008 r. (Beneficjent: Miasto Skierniewice),
- **SPOT/2.2/218/08** Usprawnienie drogi krajowej nr 6 na terenie m. Koszalina - przebudowa skrzyżowania ul. Bohaterów Warszawy - Morska oraz remont wiaduktu w ciągu ul. Monte Cassino umowa o dofinansowanie nr 130/08 podpisana dnia 31 grudzień 2008 r. została rozwiązana dnia 27 października 2009 r. (Beneficjent: Gmina Miasto Koszalin).

Ad. SPOT/2.1.2/71/04 Przebudowa drogi krajowej nr 3 na odc. Sulechów-Racula. Umowa została rozwiązana w związku z błędną kwalifikacją robót jako remontu, zamiast jako przebudowy, co było przyczyną realizacji projektu z naruszeniem przepisów z zakresu ochrony środowiska, w szczególności procedury oceny oddziaływania na środowisko. Beneficjent został zobowiązany do zwrotu wszystkich zrefundowanych w ramach projektu środków w wysokości 28 696 804,70 zł, wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych.

Zgodnie z prawem polskim realizacja projektu wymagała przeprowadzenia procedury OOŚ. Występując wnioskiem o przeprowadzenie procedury, beneficjent określił charakter przeprowadzonych robót jako remont, przez co umorzono postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej. IZ SPOT przekazała IPZ SPOT swoje wątpliwości dotyczące kwalifikacji robót jako remontu, zamiast jako przebudowy. Zdaniem IZ SPOT błędna kwalifikacja doprowadziła do wydania decyzji umarzającej postępowanie, w związku z czym konieczne było zobowiązanie beneficjenta do ponownego wystąpienia do właściwego organu w celu uzyskania decyzji środowiskowej. IPZ SPOT wystąpiła do GDDKiA z prośbą o ponowne wystąpienie do właściwego organu, jednakże w odpowiedzi otrzymała pismo, w którym była mowa m.in. o tym, że w wyniku przeprowadzonych robót nie zmienione zostały parametry drogi.

W związku z faktem, iż projekt w rzeczywistości polegał na remoncie, a nie przebudowie, zaszła wątpliwość odnośnie kwalifikowalności w ramach SPOT. W dniu 17 grudnia 2007 roku została wydana przez Wojewodę Lubuskiego decyzja umarzająca postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia w ramach przedmiotowego projektu. W uzasadnieniu podniesione zostało, iż „planowane przedsięwzięcie, w myśl § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, nie stanowi przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko" (punkt ten wyłączał spod procedury OOŚ remonty dróg). Zgodnie z wnioskiem o dofinansowanie przedmiotem inwestycji jest przebudowa odcinka drogi w celu dostosowania do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Sulechów – Racula. W świetle §2 ust. 1 pkt. 29 ww. rozporządzenia przedmiotowy projekt należało zaliczyć do kategorii przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tzw. grupa I), dla którego sporządzenie raportu OOŚ jest obligatoryjne.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz zapisy ww. decyzji IZ SPOT stwierdziła iż wnioskodawca błędnie wskazał we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, iż przedsięwzięcie będzie polegało na remoncie, a nie na przebudowie drogi. W takiej sytuacji beneficjent powinien wystąpić ponownie o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Powyższe stanowisko zostało przekazane beneficjentowi. Jednocześnie IZ SPOT zobligowała beneficjenta do wycofania z obrotu decyzji umarzającej postępowanie OOŚ oraz przeprowadzenie ponownej procedury i uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z faktem, iż beneficjent nie zgodził z argumentacją IZ SPOT oraz nie uzyskał decyzji środowiskowej wydatki poniesione przez beneficjenta w ramach przedmiotowego projektu zostały uznane za niezgodne z prawem wspólnotowym i tym samym niekwalifikowalne w ramach SPOT. IZ SPOT w piśmie z dnia 10 marca 2009 r. zarekomendowała rozwiązanie umowy i odzyskanie wszystkich wypłaconych beneficjentowi środków wraz z odsetkami w związku z naruszeniem przepisów w zakresie ochrony środowiska, w szczególności procedury oddziaływania na środowisko. Stąd w dniu w dniu 26 marca 2009 roku została rozwiązana z beneficjentem umowa o dofinansowanie.

Dnia 6 kwietnia 2009 r. Instytucja Pośrednicząca wystawiła Beneficjentowi – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wezwanie do zapłaty nr 3/SPOT/2009 r., a dnia 11 sierpnia 2009 r. wystawiono ponaglenie do wezwania do zapłaty.

W dniu 27 listopada 2009 r. Beneficjent dokonał zwrotu kwoty głównej w wysokości 28 696 804,70 zł na rachunek służący do obsługi Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.

Ad. SPOT/2.2/207/08 Usprawnienie przejazdu drogą krajową nr 70 w Skierniewicach. Umowa została rozwiązana w związku z brakiem przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jak również z realizacją inwestycji na podstawie zgłoszenia wykonania remontu odtworzeniowego, a nie na podstawie decyzji o udzieleniu pozwolenia na budowę, co potwierdza, że wszystkie etapy projektu miały charakter remontu, a zatem nie kwalifikowały się do współfinansowania ze środków EFRR w ramach SPOT.

Wątpliwości odnośnie charakteru inwestycji powstały na etapie weryfikacji dokumentacji, w tym. m.in. wniosku o płatność i sprawozdania końcowego. W odpowiedzi na pytania IPZ, beneficjent poinformował, że organ prowadzący postępowanie – Prezydent Miasta Skierniewice - w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydał decyzję o umorzeniu postępowania w tej sprawie dla wszystkich trzech etapów, będących przedmiotem projektu. Zostało to uzasadnione § 3 pkt. 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (DZ. U. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.), zgodnie z którym remont drogi wyłączony jest z obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Fakt zrealizowania wszystkich trzech etapów inwestycji na podstawie zgłoszenia wykonania remontu, a co za tym idzie bez oceny oddziaływania na środowisko i z umorzeniem postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia powoduje, że projekt nie kwalifikował się do współfinansowania w ramach SPOT.

Ad. SPOT/2.2/218/08 Usprawnienie drogi krajowej nr 6 na terenie m. Koszalina – przebudowa skrzyżowania ul. Bohaterów Warszawy – Morska oraz remont wiaduktu w ciągu ul. Monte Cassino. Umowa została rozwiązana w związku z faktem, iż projekt nie spełnił podstawowych celów Programu, tj. Uzupełnienie SPOT nie przewiduje współfinansowania projektów polegających wyłącznie na odtworzeniu stanu pierwotnego - remoncie.

Projekt składał się z dwóch etapów: Etap I Roboty budowlane Wiaduktu Monte Cassino, Etap II Roboty budowlane skrzyżowania Morska - Bohaterów Warszawy został wykonany na podstawie zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych (nie wymagających pozwolenia na budowę) i polegał na remoncie dylatacji oraz nawierzchni jezdni skrzyżowań i wiaduktu oraz chodników wiaduktu. W związku z tym, I Etap projektu nie kwalifikował się do współfinansowania ze środków EFRR w ramach SPOT.

Mimo zaklasyfikowania inwestycji w Etapie II jako remontu, de facto miała ona charakter przebudowy, gdyż docelowo przyczyniła się do zmiany parametrów technicznych modernizowanego skrzyżowania. II Etap inwestycji został zrealizowany poza obowiązującymi przepisami z zakresu ochrony środowiska, gdyż nie przeprowadzono postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

i nie uzyskano decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, jak również pozwolenia na budowę. Sposób działania nie spełnia norm wynikających z przepisów w zakresie ochrony środowiska, a w szczególności procedury oceny oddziaływania na środowisko, w związku z czym uznano, iż wydatki poniesione przez beneficjenta w ramach II Etapu projektu są niezgodne z prawem ochrony środowiska i tym samym niekwalifikowane w ramach Programu.

Dodatkowo podjęta została decyzja, iż z tytułu błędów w zakresie polityki ochrony środowiska w ramach SPOT rozliczone zostały dwie autokorekty. Autokorekty za lata 2004-2006 i 2007-2009 obejmują wszystkie rodzaje naruszeń stwierdzonych w ramach kontroli wyrywkowych UKS w latach 2004-2008, w tym naruszenia dotyczące ochrony środowiska.

13.2.8. Podsumowanie

W celu realizacji polityki ochrony środowiska projektach realizowanych w ramach Priorytetu 1 SPOT przeprowadzono postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ), opracowywano raporty oddziaływania na środowisko i monitorowano realizację projektów z polityką ochrony środowiska. Poprzez modernizacje taboru kolejowego i torów oraz sadzenie zieleni izolacyjnej przyczyniono się do ograniczenia hałasu. Ponadto, wykonawcy ww. projektów dbali o ponowne wykorzystanie lub odpowiednie odprowadzeni odpadów oraz minimalizowali zużycie energii. Adoptowano również obiekty inżynierskie do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Projekty realizowane w ramach Priorytetu 1 SPOT przyczyniły się do większego wykorzystania transportu kolejowego, który ma mniej szkodliwy wpływ na środowisko niż transport drogowy.

Zazwyczaj dla projektów z priorytetu 2 były rozpatrywane najmniej trzy warianty alternatywne, tzn. wariant: „nie robić nic", „minimum", „zrobić coś". Ocena potencjalnego oddziaływania inwestycji drogowych pociąga za sobą oddziaływania negatywne i równocześnie ma na celu poprawę komfortu użytkowników drogi oraz rozwiązanie występujących problemów komunikacyjnych, społecznych i ekonomicznych. Analizowane inwestycje w większości przypadków dotyczyły problemu wyprowadzenia nadmiernego ruchu z centrów miast i związane były ze zmniejszeniem negatywnego oddziaływania przebiegów tras na tereny o gęstej zabudowie. Tym celom miały służyć przede wszystkim inwestycje takie jak budowa obwodnic miast w Legnicy i Opolu, ale także budowa przeprawy mostowej przez Wisłę w Puławach. Efektem realizacji tych inwestycji ma być przede wszystkim rozwiązanie problemu komunikacyjnego w miastach poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego, zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska w centrach, poprawa komfortu życia mieszkańców oraz skrócenie czasu podróży (zarówno dla tych poruszających się po mieście, jak i podróżnych, dla których przez miasto był koniecznością). W przypadku inwestycji w Opolu i Puławach nastąpiło wyprowadzenie ruchu tranzytowego na nowe tereny, nie wywołało to jednak protestów społecznych.

Zaniechanie realizacji analizowanych inwestycji (tzw. wariant zero) wpłynąłby negatywnie na stan zdrowia i komfort życia ludzi narażonych na negatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej. W żadnej z analizowanych inwestycji, przed jej realizacją nie istniały rozwiązania mitygujące negatywne oddziaływania (np. ekrany akustyczne). Tylko w niektórych przypadkach naturalną barierą przed niekorzystnym oddziaływaniem była roślinność. Poruszanie się po drogach w niezmienionym stanie związane byłoby z dużym z zagrożeniem dla zwierząt, pieszych oraz kierowców. Ponadto, jeśli weźmiemy pod uwagę prognozowany Polsce wzrost natężenia ruchu w najbliższych latach, moglibyśmy się spodziewać kumulowania się niepożądanych efektów na istniejących i dotychczas wykorzystywanych trasach (np. korki i zatory drogowe, wzrost emisji spalin oraz hałasu).

13.3. Zgodność z polityką równych szans

Polityka równych szans ma na celu eliminowanie wszelkich form i przejawów dyskryminacji ale oznacza ona również propagowanie pełnego i równego uczestnictwa i dostępu we wszystkich dziedzinach społecznych.

13.3.1. Podstawy Prawne polityki równych szans

13.3.1.1. Prawo Wspólnoty Europejskiej

Traktat Amsterdamski (w szczególności art. 2, 3, 13, 137,141) oraz Strategia Lizbońska (Wytyczna nr 6) stanowią podstawowe uregulowania prawne UE dotyczące polityki równości szans rozumianej jako równych szans na rynku pracy kobiet i mężczyzn, ale także równych szans dla osób niepełnosprawnych fizycznie i umysłowo po to, aby przeciwdziałać wykluczeniu społecznemu grup

szczególnie narażonych na dyskryminację: kobiet, osób starszych lub o innej orientacji seksualnej, przekonaniach, pochodzeniu etnicznym czy wyznaniu.

Traktat Amsterdamski w art. 13 mówi, że „Rada (…) może podjąć środki niezbędne w celu zwalczania wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną". Art. 2, 3 oraz 141 dotyczą równości płci mężczyzn i kobiet. Art. 2 Traktatu Amsterdamskiego mówi, że „Zadaniem Wspólnoty jest (…) popieranie równości mężczyzn i kobiet", podobnie, jak art. 3: „We wszystkich działaniach Wspólnota zmierza do zniesienia nierówności oraz wspierania równości mężczyzn i kobiet".

Rozporządzenie nr 1260/1999/WE wskazuje, iż działania Wspólnoty powinny wspierać równość szans kobiet i mężczyzn, umożliwiać tworzenie zrównoważonego zatrudnienia oraz przyczyniać się do zwalczania wszelkich form dyskryminacji na tle rasowym, etnicznym, niepełnosprawności lub wieku, w szczególności za pomocą oceny potrzeb, zachęt finansowych oraz poszerzonego partnerstwa (Wstęp, pkt 5, 6, 27, 54, art. 8 pkt 1, art. 12, art. 29 pkt 1c.

Natomiast Rozporządzenie Rady 1080/2006 wskazuje, iż „na kolejnych etapach wdrażania programów operacyjnych współfinansowanych z EFRR państwa członkowskie i Komisja powinny zagwarantować niedyskryminację ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną" (Wstęp, pkt 8), a „(…) EFRR może przyczyniać się do propagowania (…) równości płci i równości szans" (art. 6).

Włączenie i ocena wszelkich działań pod kątem ich wpływu na pozycję kobiet i mężczyzn jest jednym z aspektów polityki równych szans. „Świadome, systematyczne włączanie problematyki płci do głównego nurtu każdej polityki na wszystkich jej etapach, tj. podczas planowania, realizacji i ewaluacji" gwarantuje Komunikat Komisji Europejskiej, 21/02/1996. Także Rozporządzeniu Rady 1083/2006, art. 16 zapewnia o wsparciu państw członkowskich i Komisji w przestrzeganiu zasady równości mężczyzn i kobiet oraz uwzględniania problematykę równości płci na poszczególnych etapach wdrażania funduszy. Zgodnie z Traktatem Amsterdamskim, podejście do równości płci opiera się na dwóch filarach: konkretnych działaniach *(specific actions*) np. w legislacji i finansowaniu programów oraz polityce równości płci (*gender mainstreaming*) przyjętej jako narzędzie (…) włączania kwestii związanych z płcią kulturową do każdego etapu tworzenia, planowania, wdrażania i ewaluacji programów" (Dokument Komisji Europejskiej DG EMPL A1 D/(2006) dotyczący EFS na lata 2007-2013). Pomimo, iż ww. dokument nie odnosi się bezpośrednio do EFRR, jest ściśle powiązany z założeniami polityki wspólnotowej na lata 2004-2006 dotyczącej równości szans dla EFRR. Z kolei art. 141 Traktatu Amsterdamskiego mówi, iż w celu zapewnienia pełnej równości między mężczyznami i kobietami w życiu zawodowym zasada równości traktowania nie stanowi przeszkody dla Państwa Członkowskiego w utrzymaniu lub przyjmowaniu środków przewidujących specyficzne korzyści, zmierzające do ułatwienia wykonywania działalności zawodowej przez osoby płci niedostatecznie reprezentowanej bądź zapobiegania niekorzystnym sytuacjom w karierze zawodowej i ich kompensowania".

13.3.1.2. Prawo polskie

Prawo polskie odnosi się do ww. polityki w Rozdziale II Kodeksu Pracy, gdzie jako jedną z podstawowych zasad prawa pracy wskazano zakaz dyskryminacji. Definiuje dyskryminację bezpośrednią: „Jakakolwiek dyskryminacja w zatrudnieniu, bezpośrednia lub pośrednia, w szczególności ze względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, przynależność związkową, pochodzenie etniczne, wyznanie, orientację seksualną, a także ze względu na zatrudnienie na czas określony lub nieokreślony albo w pełnym lub w niepełnym wymiarze czasu pracy – jest niedopuszczalna" (KP, art. 11). Dyskryminacja bezpośrednia nie zależy od motywacji lub zamiaru osoby dyskryminującej – ważny jest sam fakt mniej korzystnego potraktowania. Dyskryminacja pośrednia zachodzi, kiedy na skutek pozornie neutralnego postanowienia, kryterium lub podjętego działania konkretna grupa pracowników zostaje poszkodowana, a przyczyną jest fakt przynależenia do grupy społecznej, chronionej na gruncie Kodeksu pracy (np. kobiety, mężczyźni, osoby niepełnosprawne, wyznawcy określonej religii itd.).

Powstał także projekt ustawy o równym traktowaniu (z dnia 3 lipca 2008 r.), która określa sposób realizacji zasady równego traktowania osób fizycznych, prawnych i jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej, organów właściwych w sprawach realizacji tej zasady oraz zadania przez nie wykonywane. Powstał również projekt ustawy o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania (projekt z 10 sierpnia 2009 r.), który ma na celu wprowadzenie do polskiego porządku prawnego zasady równego traktowania w sposób umożliwiający uzupełnienie istniejących już regulacji w tym zakresie. Ponadto, pozwala

na wypełnienie luk dotyczących przestrzegania zasady równego traktowania, przeciwdziała dyskryminacji oraz reguluje szereg kwestii związanych z tym aspektem życia społecznego.

Ponadto, Narodowy Plan Rozwoju, który określa strategię społeczno-gospodarczą Polski w pierwszych latach członkowstwa Polski w UE, wskazuje pięć podstawowych celów na lata 2004-2006. Realizacja piątego celu cząstkowego NPR wymaga przeciwdziałania dalszemu pogłębianiu się zróżnicowań przestrzennych, co wiąże się z koniecznością koordynacji działań rozwojowych na poziomie regionalnym, prowadzeniem przez Państwo aktywnej i kompleksowej polityki regionalnej, jak i wspomagania integracji zawodowej i społecznej grup zagrożonych marginalizacją (NPR na lata 2004-2006, s. 65). Realizacja ww. działań jest związana z równoczesnym zachowaniem równości szans kobiet i mężczyzn.

13.3.2. Polityka równych szans w projektach realizowanych w ramach SPOT

W celu zagwarantowania przestrzegania zasady równości szans w projektach SPOT, czyli zapewnienia, aby wszystkie działania na poszczególnych etapach ich realizacji, w sposób pełny i aktywny, uwzględniały aspekty równości szans, IPZ SPOT podjęła niezbędne czynności warunkujące osiągniecie tego celu już na etapie weryfikacji wniosków o dofinansowanie.

Uzupełnienie SPOT w punkcie 3.2 stanowi, iż oddziaływania „horyzontalne" dotyczą m.in. zbadania spójności priorytetów i działań SPOT z równym traktowaniem kobiet i mężczyzn. Tabela 5 Uzupełnienia SPOT mówi, że: „Równe traktowanie kobiet i mężczyzn na poziomie wszystkich priorytetów i działań - zasada równego traktowania kobiet i mężczyzn jest respektowana i uwzględnia już na etapie programowania (rozporządzenie 1260/99/WE w zakresie eliminowania nierówności i promowania równości pomiędzy mężczyznami i kobietami)". Celem Poddziałania 1.1.3 są m.in. dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych, poprawę standardów podróży komunikacją publiczną osób niepełnosprawnych, starszych i podróżujących z małymi dziećmi, stworzenie nowych miejsc pracy. Podobnie, dla Poddziałania 1.1.2 *Zakup pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych*, pożądaną zasadą wyboru projektów jest przystosowanie pojazdów kolejowych do przewozu osób niepełnosprawnych. W ramach realizacji Priorytetu 1, do wydatków kwalifikowanych, które mogą być dofinansowane, zalicza się w szczególności modernizację pojazdów kolejowych polegającą na uwzględnieniu potrzeb osób niepełnosprawnych.

Określanie zgodności projektu z polityką równych szans jest zawarte w punkcie (6r) wniosku o dofinansowanie projektów (WoD) realizowanych w ramach SPOT. Lista sprawdzająca do WoD weryfikowała zasadę równości szans wyodrębnioną z polityk horyzontalnych. Przestrzeganie zasad polityk wspólnotowych gwarantuje również Artykuł X Umowy o dofinansowanie (UoD) projektu. Ponadto, na etapie wdrażania projektu, zgodność realizowanych działań z polityką badano w sprawozdaniach okresowych, rocznych oraz w trakcie zamykania projektu, co jest ujęte w sprawozdaniach końcowych.

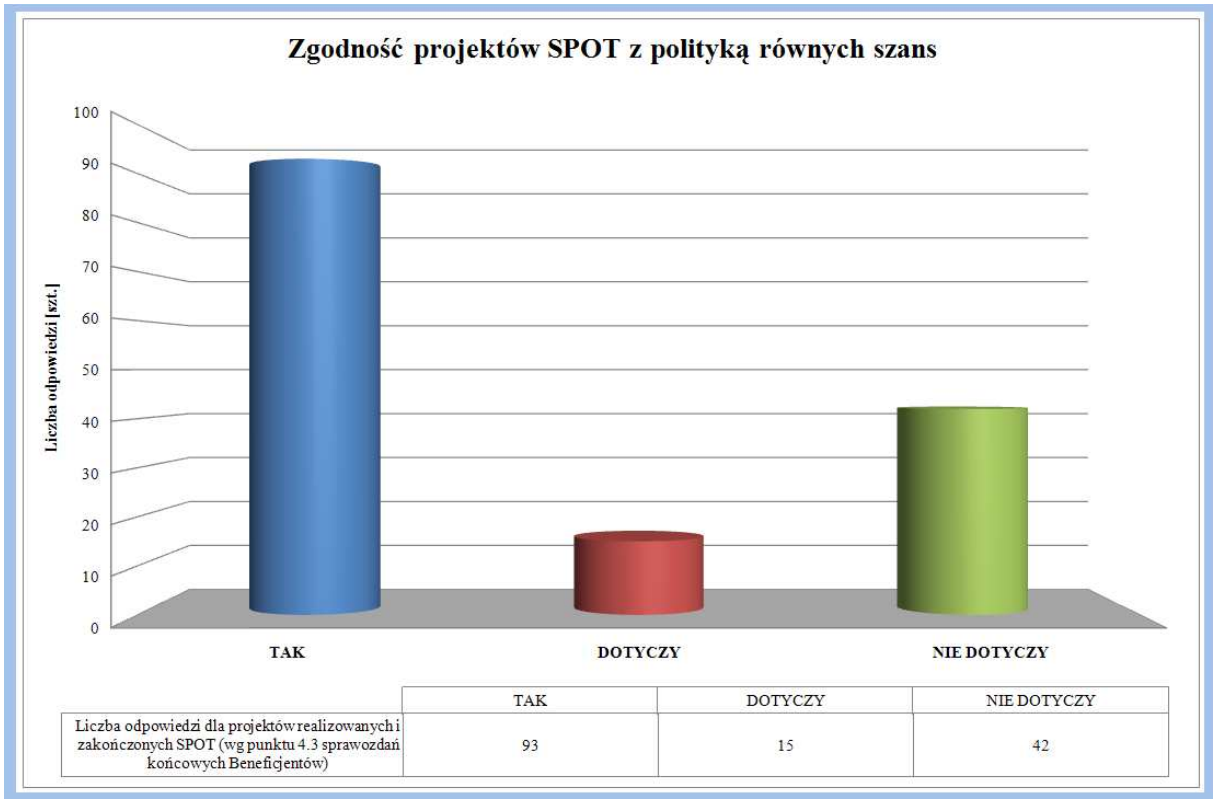
Istotnym źródłem danych na temat zgodności projektów SPOT z polityką równych szans są sprawozdania końcowe z realizacji projektów. Istnieją 2 formularze sprawozdań końcowych (pierwszy wzór przyjęte stanowiący załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 grudnia 2004 r. w sprawie określania wzorów sprawozdań z realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006 (Dz. U. z dnia 31 grudnia 2004 r.) oraz drugi wzór ogłoszony Komunikatem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie zmienionych wzorów sprawozdań dla beneficjentów w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 i stosowany od dnia 21 maja 2007 r.).

W wersji najnowszej, ww. kwestie zostały ujęte w punkcie 4. Zgodność projektu w zakresie polityk Wspólnoty Europejskiej, podpunkcie 4.3 Czy projekt zrealizowany jest zgodnie z polityką równych szans? sprawozdań końcowych beneficjentów. Kwestionariusz zawiera pytanie, na które możliwe odpowiedzi to: Tak, Nie albo Nie dotyczy. W poprzedniej wersji formularza sprawozdań końcowych tematyka ta zawarta była punkcie V. Zgodność projektu w zakresie polityk wspólnoty europejskiej w podpunkcie 3. Zgodność projektu z polityką równych szans. Możliwe odpowiedzi na postawione pytanie to: Dotyczy, Nie dotyczy.

Poniższy wykres przedstawia *Zgodność projektów SPOT z polityką równych szans* (dla 150 zakończonych rzeczowo projektów w ramach SPOT). Została przeanalizowana liczba odpowiedzi (*Tak*, *Dotyczy*, *Nie dotyczy*) zawartych w punkcie 4.3 sprawozdań końcowych Beneficjentów. W żadnym ze sprawozdań nie wystąpiła opcja odpowiedzi *Nie*. Odpowiedź *Dotyczy* należy

utożsamiać z odpowiedzą *Tak*. Łącznie, odpowiedzi *Tak* i *Dotyczy* było 108, natomiast odpowiedzi *Nie dotyczy* - 42.

Wykres 33 Zgodności projektów SPOT z polityką równych szans

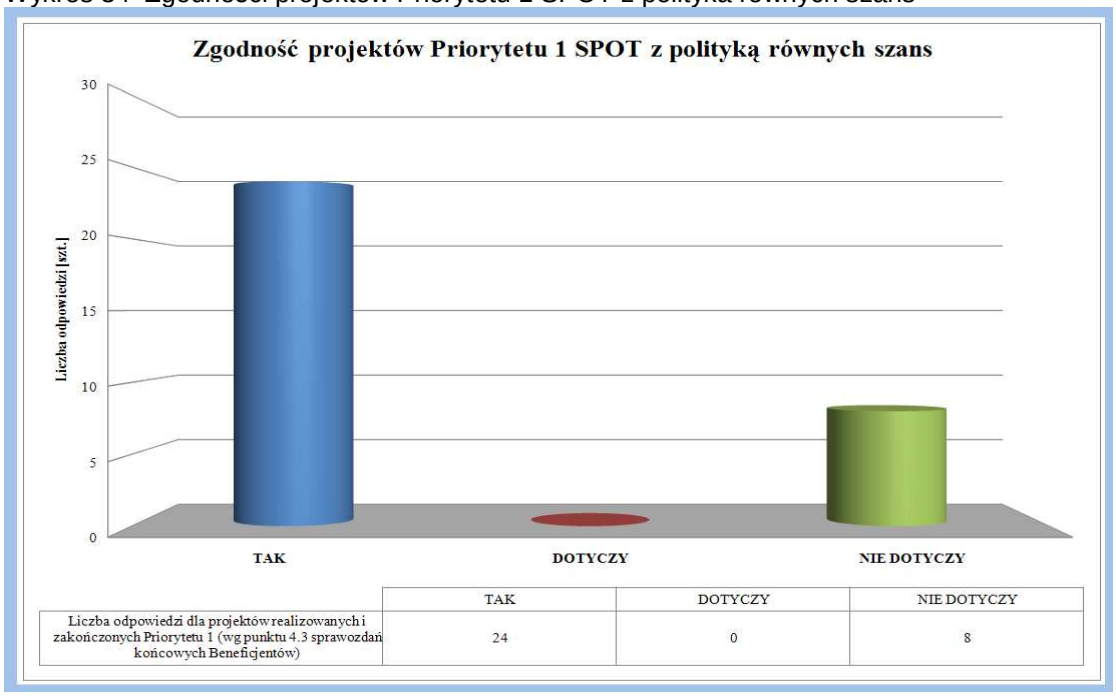


	TAK	DOTYCZY	NIE DOTYCZY
Liczba odpowiedzi dla projektów realizowanych i zakończonych SPOT (wg punktu 4.3 sprawozdań końcowych Beneficjentów)	93	15	42

13.3.2.1. Priorytet 1

W ramach **Priorytetu 1 SPOT** zrealizowano 32 projekty (19 projektów w Działaniu 1.1, 10 projektów w Działaniu 1.2 i 3 projekty w Działaniu 1.3). Wykres poniżej przedstawia *Zgodność projektów Priorytetu 1 SPOT z polityka równych szans*.

Wykres 34 Zgodności projektów Priorytetu 1 SPOT z polityka równych szans



	TAK	DOTYCZY	NIE DOTYCZY
Liczba odpowiedzi dla projektów realizowanych i zakończonych Priorytetu 1 (wg punktu 4.3 sprawozdań końcowych Beneficjentów)	24	0	8

Odpowiedzi *Tak* zostały opatrzone komentarzami dla czterech projektów z zakresu modernizacji kolei, w tym trzy z nich wskazywały na pozytywny efekt realizacji projektu w zakresie ww. polityki, a jedna na neutralny, choć w rzeczywistości beneficjent dowiódł pozytywnego wpływu inwestycji na politykę równych szans. Beneficjenci uzasadniali, że projekty dla których w punkcie 4.3 sprawozdania końcowego zaznaczono odpowiedź *Tak* przyczyniały się do zapewnienia równego statusu kobiet i mężczyzn poprzez umożliwienie kobietom szerszego dostępu do rynku pracy oraz likwidację barier dyskryminujących kobiety w dostępie do zatrudnienia (np. projekt nr: SPOT/1.1.1/82/04, SPOT/1.1.2/93/04) oraz umożliwiały osobom nie posiadającym samochodu możliwość wygodnych podróży dalekobieżnych (SPOT/1.1.2/100/04), przewóz osób niepełnosprawnych (np.: SPOT/1.1.2/93/04, SPOT/1.1.2/100/04, SPOT/1.1.1/160/05). Ponadto, przy zatrudnianiu pracowników stosowana była polityka równych szans kobiet i mężczyzn (np.: SPOT/1.1.2/93/04, SPOT/1.1.2/100/04). Likwidowanie dotychczasowych barier dla osób niepełnosprawnych umożliwiła budowa wind, peronów i przejść dostosowanych do łatwiejszego korzystania z niej właśnie przez osoby niepełnosprawne (np.: SPOT/1.1.1/160/05). Także budowa dodatkowych przystanków ułatwiła osobom niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji kolejowej skracając dystans do transportu kolejowego.

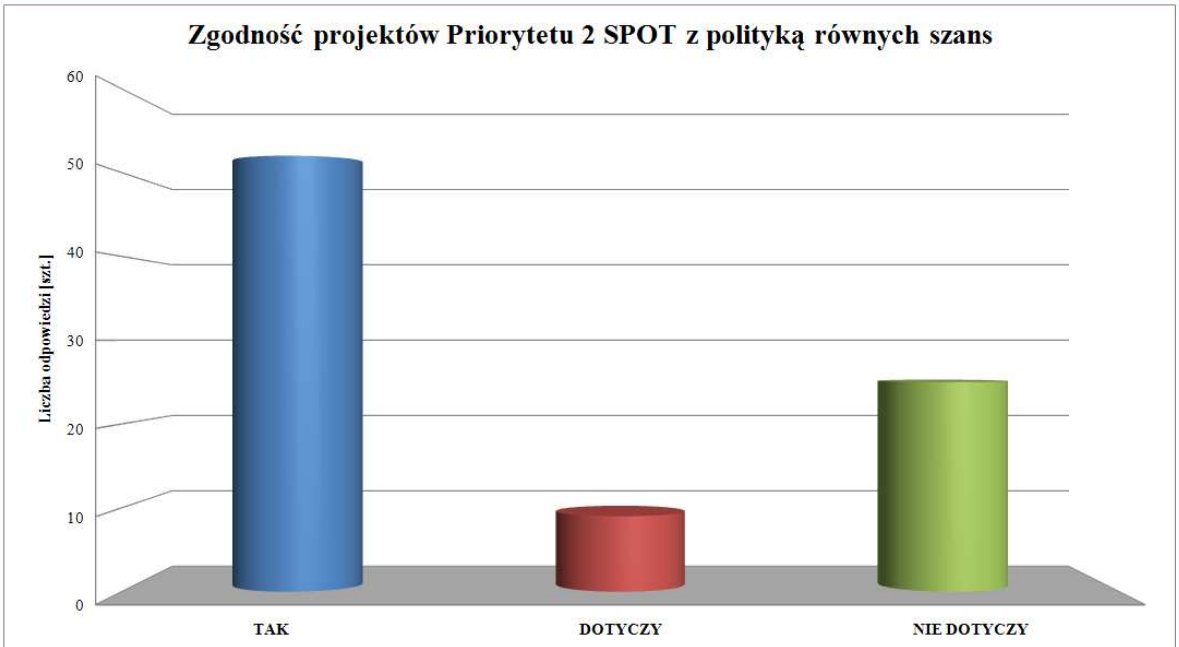
Odpowiedzi *Nie dotyczy* zostały opatrzone komentarzami dla sześciu projektów, gdzie Beneficjenci w większości przypadków zapewnili o neutralnym charakterze tych projektów w odniesieniu do polityki równych szans. Ww. projekty dotyczą modernizacji i rozbudowy nabrzeży przemysłowych, poprawy dostępu do wolnego obszaru celnego, modernizacji elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, przebudowy falochronu. Beneficjenci w sprawozdaniach deklarując neutralny wpływ projektów na politykę równych szans, jednocześnie uzasadniali, że podczas realizacji projektów polityka ta była uwzględniana prawidłowo. Świadczy o tym np. uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez obniżenie chodników przy przejściach przez jezdnię, przystosowanie EZT do przewozu osób niepełnosprawnych, co ułatwiło im swobodną komunikację (SPOT/1.2.2/17/04, SPOT/1.2.2/18/04, SPOT/1.2.2/19/04, SPOT/1.1.2/99/04), jak również ułatwienie dostępu do większych aglomeracji koleją osobom nie posiadającym samochodu (SPOT/1.1.2/99/04). Zrealizowane projekty dają możliwość pracy zarówno mężczyznom jak i kobietom.

Dla projektu nr SPOT/1.2.1/110/04 Beneficjent uzasadnił zaznaczenie odpowiedzi *Nie dotyczy* w punkcie 4.3 sprawozdania końcowego z realizacji projektu faktem, iż projekt ma neutralny wpływ na zagadnienia z zakresu polityki równych szans, ponieważ zgodnie z jego specyfiką, dostęp do Falochronu Zachodniego mają wyłącznie osoby do tego upoważnione, a wejście na Falochron może się odbywać wyłącznie na podstawie indywidualnych zezwoleń. Niemniej jednak, projekt jest zgodny z polityką równych szans, ponieważ falochron gwarantuje osłonę portu przed zalaniem i zalodzeniem oraz jest elementem utrzymania bezpieczeństwa ruchu statków nie dyskryminując żadnej grupy społecznej.

13.3.2.2. Priorytet 2

W ramach **Priorytetu 2 SPOT** zrealizowano 86 projektów (16 projektów w Działaniu 2.1, 57 projektów w Działaniu 2.2 i 13 projektów w Działaniu 2.3). Wykres poniżej przedstawia *Zgodność projektów Priorytetu 2 SPOT z polityką równych szans* .

Wykres 35 Zgodności projektów Priorytetu 2 SPOT z polityką równych szans



	TAK	DOTYCZY	NIE DOTYCZY
Liczba odpowiedzi dla projektów realizowanych i zakończonych Priorytetu 2 (wg punktu 4.3 sprawozdań końcowych Beneficjentów)	52	9	25

Odpowiedzi *Tak* zostały opatrzone komentarzami dla 30 projektów, z czego 21 wskazywały na pozytywny efekt realizacji projektów w zakresie ww. polityki, a 9 na neutralny, chociaż w rzeczywistości beneficjent dowiódł pozytywnego wpływu inwestycji na politykę równych szans, ponieważ na żadnym z etapów realizacji, a także w trakcie późniejszego użytkowania inwestycji nie była wykluczona bądź dyskryminowana żadna grupa społeczna. Ww. projekty dotyczyły przebudowy obwodnic, ulic, odcinków dróg krajowych, obiektów inżynierskich w ciągu dróg krajowych, wzmocnienia nawierzchni dróg krajowych.

W ramach realizacji polityki równych szans w sprawozdaniach końcowych z realizacji projektów beneficjenci deklarują:

- wykonanie nowych nawierzchni chodnikowych wraz ze zjazdami na jezdnię w miejscach przejść dla pieszych (np.: SPOT/2.2/2/04),

- oznaczenie przejścia dla pieszych i ruchu rowerowego z obniżonymi krawężnikami i udogodnieniami dla osób niewidzących (np.: SPOT/2.2/2/04, SPOT/2.2/22/04, SPOT/2.2/28/04, SPOT/2.2/29/04, SPOT/2.2/62/04),

- przebudowę przystanków tramwajowych z uwzględnieniem bezpieczeństwa drogowego (np.: SPOT/2.2/2/04),

- wybudowanie przejść dla pieszych wyposażonych w system informacji dźwiękowej ułatwiający korzystanie z nich osobom niewidomym, a ponadto faktura jak i kolorystyka chodników przejść dla pieszych została wykonana w taki sposób, aby ułatwić użytkowanie oraz zwiększyć bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych korzystających z nowopowstałej infrastruktury (np.: SPOT/2.2/28/04, SPOT/2.2/29/04),

- wybudowanie zjazdów z chodnika w ramach przebudowy skrzyżowania a na wlotach ulic na rondo wykonano wyspy dzielące dla bezpiecznego przekraczania ulicy (SPOT/2.2/31/04),

- likwidację wszystkich wymienionych lub kilku z barier architektonicznych: obniżenie krawężników, oznakowanie pasami o specjalnej fakturze i kolorystyce przejść dla pieszych, zbudowanie zatoczek autobusowych, obniżenie krawężników na przejściach dla pieszych, wybudowanie wind prowadzących na przystanki autobusowe, przebudowane i podniesienie poziomów peronów tramwajowych, wybudowanie specjalnych pochylni w ciągach dla pieszych; wszystkie lub kilka z ww. czynników było wynikiem realizacji projektów nr: SPOT/2.2/57/04, SPOT/2.2/61/04, SPOT/2.2/62/04,

SPOT/2.2/63a/04, SPOT/2.2/63b/04, SPOT/2.2/121/05SPOT/2.2/122/05, SPOT/2.2/135/05, SPOT/2.2/138/05, SPOT/2.2/197/08, SPOT/2.2/207/08, SPOT/2.2/210/08, SPOT/2.2/65/04 SPOT/2.2/130/05 SPOT/2.2/128/05 i innych,

- zastosowanie tymczasowych urządzeń przez wykonawców do czasu zakończenia robót ułatwiających poruszanie się niepełnosprawnych, jak np.: pojazdy dla wózków inwalidzkich i objazdy terenu robot zapewniające bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych (np.: SPOT/2.2/49/04).

Projekty te wpływają na poprawę jakości życia mieszkańców. Podczas ich realizacji nie występowała dyskryminacja w kwestiach dotyczących zatrudnienia spowodowana jakimikolwiek czynnikami, a podczas naboru i oceny pracowników brane były pod uwagę wyłącznie wykształcenie, doświadczenie zawodowe i posiadane kwalifikacje (SPOT/2.2/28/04, SPOT/2.2/29/04, SPOT/2.2/121/05, SPOT/2.2/210/08). Projekty umożliwiły utworzenie nowych miejsc pracy, które będą miały szansę powstać w wyniku realizacji inwestycji, zarówno dla kobiet jak i mężczyzn (SPOT/2.2/199/08).

Odpowiedzi *Dotyczy* zostały opatrzone komentarzami dla 9 projektów, z czego 7 wskazywały na pozytywny efekt realizacji projektów w zakresie ww. polityki, a 2 na neutralny. Ww. projekty dotyczyły m.in. modernizacji i przebudowy ulic, dróg krajowych oraz modernizacji Laboratorium Technik Komunikacyjnych. W ww. projektach, w ramach realizacji polityki równych szans, zostały obniżone krawężniki na przejściach dla pieszych (np. w ramach realizacji projektu nr SPOT/2.2/26/04), zapewniono lepsze powiązanie aglomeracji z korytarzem transportowym A1, co ma szczególne znaczenie dla grup słabszych lub mniej mobilnych (np. w ramach realizacji projektu nr SPOT/2.2/33/04). W ramach realizacji projektów nr SPOT/2.2/64/04, SPOT/2.1/78/04, SPOT/2.1/150/05, SPOT/2.3/143/05 zapewniono, iż na żadnym z etapów jego realizacji, a także w trakcie późniejszego użytkowania inwestycji nie będzie wykluczona bądź dyskryminowana żadna grupa społeczna. Istotnymi projektami z tego zakresu były 2 projekty: nr SPOT/2.3/83/04 *Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych nr 8, 19 i 65 przez ograniczenie skutków miejscowych zagrożeń* realizowany przez Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku i nr SPOT/2.3/84/04 *Poprawa bezpieczeństwa na drodze krajowej nr 8 przez ograniczenie skutków miejscowych zagrożeń* realizowany przez Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej w Suwałkach, jako że ratownictwo jest tą dziedziną życia, która w sposób szczególny równo traktuje wszystkich. Ponadto, w ramach realizacji tej grupy projektów również obniżono krawężniki na przejściach dla pieszych oraz zamontowano sygnały dźwiękowe przy sygnalizacjach świetlnych, wybudowano przejścia podziemne z pochylniami dla osób niepełnosprawnych (np. w ramach projektów nr: SPOT/2.2/40/04 i SPOT/2.2/127/05).

Odpowiedzi *Nie dotyczy* zostały opatrzone komentarzami dla 24 projektów, z czego 21 miało charakter neutralny, 1 pozytywny, a 2 wskazywały na brak wpływu realizacji projektu na zapewnienie równości szans. Projekty te dotyczyły modernizacji lub rozbudowy dróg krajowych, wiaduktów, przebudowy skrzyżowań, budowy ekranów akustycznych, doposażenia lub wyposażenia jednostek ratowniczo – gaśniczych lub policji, opracowania dokumentacji projektowej.

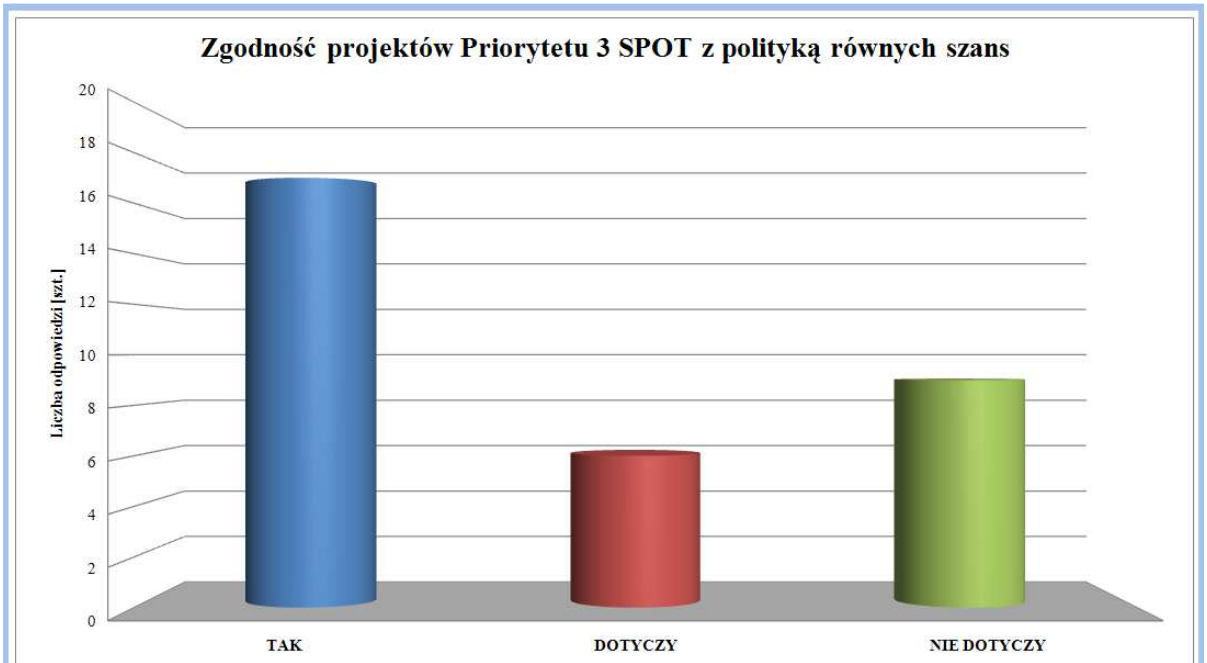
Także w projektach, w których zadeklarowano, że ich realizacja nie dotyczy realizacji polityki równych szans, wskazywali wskazano jednocześnie, iż na żadnym z etapów realizacji inwestycji, ani w trakcie jej późniejszego użytkowania, nie przewiduje się wykluczenia jakiejkolwiek grupy społecznej lub jej dyskryminowania (np.: SPOT/2.1/188/08 SPOT/2.1/191/08, SPOT/2.1/187/08, SPOT/2.1/186/08, SPOT/2.1/185/08) a także dyskryminacji ze względu na płeć (SPOT/2.2/50/04). Ponadto, w większości z inwestycji zaprojektowano uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych, natomiast przy realizacji projektów równo traktowano zarówno kobiety jak i mężczyzn (np.: SPOT/2.3/81/04), w tym zachowano zasadę poszanowania równości dostępu do zatrudnienia mężczyzn i kobiet podczas realizacji projektu, która uwzględniała standardy Unii Europejskiej (np. SPOT/2.2/204/08).

Dla kilku projektów jednoznacznie stwierdzono brak wpływu na politykę równych szans, np. projekt nr SPOT/2.3/23/04 obejmuje dostawy sprzętu nie wpływającego bezpośrednio ani pośrednio na równouprawnienie osób dyskryminowanych. Ponadto, brak wpływu na ww. politykę beneficjenci deklarowali dla projektów nr SPOT/2.2/212/08, SPOT/2.2/213/08, SPOT/2.3/196/08. Pomimo takich wyjaśnień Beneficjentów, projekty te maja pozytywny wpływ na politykę równych szans, ponieważ podczas użytkowania zrefundowanego sprzętu nie była dyskryminowana żadna grupa społeczna.

13.3.2.3. Priorytet 3

W ramach **Priorytetu 3 SPOT** zrealizowano 32 projekty (29 projektów w Działaniu 3.1 i 3 projekty w Działaniu 3.2). Wykres poniżej przedstawia *Zgodność projektów Priorytetu 3 SPOT z polityką równych szans*.

Wykres 36 Zgodność projektów Priorytetu 3 SPOT z polityką równych szans



	TAK	DOTYCZY	NIE DOTYCZY
Liczba odpowiedzi dla projektów realizowanych i zakończonych Priorytetu 3 (wg punktu 4.3 sprawozdań końcowych Beneficjentów)	17	6	9

Odpowiedzi *Tak* zostały opatrzone komentarzami dla czterech projektów, w tym jedna z nich wskazywała na pozytywny efekt realizacji projektu w zakresie ww. polityki, a trzy na charakter neutralny.

W ramach realizacji projektu SPOT/3.1/4/IZ/2007 *Wsparcie zatrudnienia pracowników IZ SPOT w 2007 r.*, beneficjent wskazał, iż projekt był realizowany zgodnie z polityką równych szans zapewniając równe traktowanie pracowników obu płci w zakresie: nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy, warunków zatrudnienia oraz awansowania, prawa do jednakowego wynagrodzenia za jednakową pracę lub za pracę o jednakowej wartości, której wykonanie wymaga od pracowników posiadania porównywalnych kwalifikacji zawodowych. Dla projektów dotyczących realizacji szkoleń pracowników SPOT/3.1/15/04 i SPOT/3.1/157/05, beneficjent wskazał, iż projekt ma neutralny wpływ na zagadnienia z zakresu polityki równych szans, ponieważ wszyscy pracownicy zaangażowani w zarządzanie, wdrażanie i monitorowanie SPOT mają zapewniony równy dostęp do szkoleń. Podobnie, dla projektu nr SPOT/3.1/174/05 *Zakup sprzętu komputerowego, wyposażenia biurowego i prowadzenie audytu zewnętrznego w celu wsparcia efektywnego zarządzania projektów SPOT*, beneficjent wskazuje, iż projekt ma neutralny wpływ na realizację polityki równych szans, choć w rzeczywistości oddziałuje pozytywnie, ponieważ zapewniono równouprawnienie kobiet i mężczyzn np. poprzez zagwarantowanie dostępu do nowoczesnego wyposażenia dla pracowników nie różnicując ich ze względu na płeć. Ponadto, projekt nr SPOT/3.1/174/05 zapewnia nie tylko równe szanse ze względu na płeć, ale także ze względu na wiek, niepełnosprawność, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne itd.

Odpowiedzi *Dotyczy* można utożsamiać z odpowiedziami *Tak* w nowym formularzu sprawozdań końcowych. Wszystkie sześć ww. odpowiedzi zostało opatrzonych komentarzami, spośród których dwie wskazywały na pozytywny wpływ projektu na zapewnienie polityki równych szans, a cztery na neutralny. Projekty te dotyczyły wsparcia zatrudnienia pracowników (SPOT/3.1/75/04, SPOT/3.1/158/05), zapewnienia usług dla Komitetów Monitorujących i Sterujących (SPOT/3.1/16/04,

SPOT/3.1/96/04, SPOT/3.1/156/05) oraz zakupu sprzętu teleinformatycznego i oprogramowania na potrzeby pracowników zaangażowanych we wdrażanie SPOT (SPOT/3.1/76/04). Beneficjenci tłumaczyli neutralny wpływ ww. projektów na realizację polityki równych szans jako niestosowanie kryterium płci przy realizacji projektu, a pozytywny wpływ tym, że kobiety i mężczyźni mieli zapewniony równy dostęp do określonych świadczeń. Pomimo deklarowanego neutralnego wpływu ww. projektów na politykę równych szans, takie wyjaśnienia beneficjentów świadczą o pozytywnym oddziaływaniu tych projektów na ww. politykę.

Odpowiedzi *Nie Dotyczy* zostały opatrzone sześcioma komentarzami wskazującymi na neutralny charakter projektu na zagadnienia związane z polityką równych szans i dwoma wskazującymi w rzeczywistości na realizację polityki równych szans w projekcie. Projekty te dotyczyły analizy i usprawnienia systemu zarządzania SPOT (SPOT/3.1/94/04), zakupu sprzętu dla pracowników wdrażających Program (SPOT/3.1/149/05, SPOT/3.1/154/05, SPOT/3.1/177/07), wsparcia zatrudnienia pracowników (SPOT/3.1/176/06, SPOT/3.1/183/07), sporządzenia dokumentacji projektowej oraz opracowania studium budowlanego i studium wykonalności projektu (SPOT/3.1/198/08, SPOT/3.1/208/08). Skupiano się głównie na zapewnieniu polityki równych praw kobiet i mężczyzn, jak również osób niepełnosprawnych. Ponadto, zapewniano wskazano, iż projekt nie przewiduje wykluczenia jakiejkolwiek grupy społecznej lub jej dyskryminowania. W rzeczywistości projekty w odniesieniu do których beneficjenci zadeklarowali neutralny wpływ na politykę równych szans, wpływały na te politykę pozytywnie. Przykładem jest projekt nr SPOT/3.1/149/05 *Zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania na potrzeby pracowników Urzędu Miejskiego w Zabrzu zaangażowanych we wdrażanie SPOT*, w którym beneficjent zadeklarował, że o podziale sprzętu komputerowego decydowały takie kryteria, jak: zaangażowanie w realizację projektu, zakres czynności, natomiast czynniki takie, jak płeć czy stopień niepełnosprawności nie były brane pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o przyznaniu danego sprzętu. W praktyce oznacza to zapewnienie polityki równych szans. Podobne uzasadnienie beneficjent przedstawił w projekcie nr SPOT/3.1/208/08 *Opracowanie studium projektu budowlanego i studium wykonalności dla budowy drogi ekspresowej S-8 odcinek Węzeł Powązkowska-Węzeł Marki (ul. Piłsudskiego)*.

W ramach projektów pomocy technicznej, mających na celu usprawnienie wdrażania i zarządzania SPOT, wszyscy pracownicy zaangażowani we wdrażania Programu bez względu na płeć, stopień niepełnosprawności i podobne, mogą w równym stopniu korzystać z zakupionych w ramach projektów materiałów, publikacji i urządzeń. Ponadto, mają zapewniony równy dostęp do uczestnictwa w organizowanych szkoleniach, konferencjach, a także równy dostęp do wyników ekspertyz, analiz bądź opinii prawnych realizowanych w ramach projektów.

13.3.3. Podsumowanie i wnioski

Priorytet 1

Projekty realizowane w ramach Priorytetu 1 SPOT w przeważającej części wskazywały na pozytywny efekt realizacji tych projektów w zakresie ww. polityki. Na podstawie przeprowadzonej analizy, należy stwierdzić, iż przyczyniały się do zapewnienia równego statusu kobiet i mężczyzn poprzez umożliwienie kobietom szerszego dostępu do rynku pracy oraz likwidację barier dyskryminujących kobiety w dostępie do zatrudnienia oraz umożliwiały osobom nie posiadającym własnego środka lokomocji możliwość wygodnych podróży dalekobieżnych oraz przewóz osób niepełnosprawnych. Ułatwiony dostęp do korzystania z komunikacji kolejowej dla osobom niepełnosprawnym zapewniła likwidacja dotychczasowych barier poprzez budowę wind, peronów, przejść dostosowanych do ich potrzeb i dodatkowych przystanków zwiększających dostęp do transportu kolejowego.

Pomimo, iż Beneficjenci w niektórych przypadkach deklarowali, iż projekt nie dotyczy ww. polityki i ma neutralny wpływ na politykę równych szans, uzasadniali uzasadnienie przedstawione w projekcie wskazywało, iż w rzeczywistości projekty spełniły założenia polityki równych szans poprzez np.: uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych (np. obniżenie chodników przy przejściach przez jezdnię), nieróżnicowanie pracowników ze względu na uwarunkowania społeczne i kulturowe, płeć, wiek, a także poprzez ułatwienie dostępu do większych aglomeracji koleją osobom nie posiadającym własnego środka lokomocji, przystosowanie EZT do przewozu osób niepełnosprawnych, czy też utrzymanie bezpieczeństwa portu poprzez przebudowę falochronu.

Na podstawie powyższej analizy wynika, że projekty Priorytetu 1 SPOT są zgodne z polityką równych szans. Świadomość społeczna dotycząca polityki równych szans wzrosła w okresie realizacji Programu, co można stwierdzić oceniając dokumentację dotycząca ww. projektów. Realizacja

ww. polityki została zapewniona i była monitorowana na wszystkich etapach realizacji projektów (Uzupełnienie SPOT, WoD, UoD). Ponadto, podejmowane są działania mające na celu dostosowanie polskiego prawa do prawa Wspólnoty Europejskiej w zakresie ww. polityki (np.: Projekt ustawy o równym traktowaniu - z 3 dnia lipca 2008 r., Projekt ustawy o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania - z dnia 10 sierpnia 2009 r.).

Priorytet 2

W ramach realizacji polityki równych szans w Priorytecie 2 SPOT, Beneficjenci deklarują przestrzeganie zasad wspólnotowych, tzn. że na żadnym z etapów realizacji projektu, a także w trakcie późniejszego użytkowania inwestycji, nie będzie wykluczona bądź dyskryminowana żadna grupa społeczna. Zlikwidowano bariery architektoniczne poprzez m.in.: oznaczenie przejść dla pieszych i ruchu rowerowego z obniżonymi krawężnikami i udogodnieniami dla osób niewidzących, przebudowę przystanków tramwajowych z uwzględnieniem bezpieczeństwa drogowego, zbudowanie zatoczek autobusowych, wybudowanie wind prowadzących na przystanki autobusowe. Zapewniono również lepsze powiązanie aglomeracji z korytarzem transportowym A1, co ma szczególne znaczenie dla grup słabszych lub mniej mobilnych. Ponadto, Beneficjenci deklarowali, iż nie występuje dyskryminacja w kwestiach dotyczących zatrudnienia spowodowana jakimikolwiek czynnikami.

Pomimo, iż Beneficjenci w niektórych przypadkach deklarowali, iż projekt nie dotyczy ww. polityki, inwestycje te zaprojektowano uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych, a podczas ich realizacji zachowano zasadę poszanowania równości dostępu do zatrudnienia kobiet i mężczyzn, która uwzględniała standardy Unii Europejskiej. Projekty te wpływają na poprawę jakości życia mieszkańców i umożliwiają łatwiejsze dotarcie do miejsca zatrudnienia lub zamieszkania.

Na podstawie powyższej analizy wynika, że projekty Priorytetu 2 SPOT są zgodne z polityką równych szans. Świadomość społeczna dotycząca polityki równych szans wzrosła w okresie realizacji Programu, co można stwierdzić oceniając dokumentację dotycząca ww. projektów. Realizacja ww. polityki została zapewniona i była monitorowana na wszystkich etapach realizacji projektów (Uzupełnienie SPOT, WoD, UoD). Ponadto, podejmowane są działania mające na celu dostosowanie polskiego prawa do prawa Wspólnoty Europejskiej w zakresie ww. polityki (np.: Projekt ustawy o równym traktowaniu - z 3 dnia lipca 2008 r., Projekt ustawy o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania - z dnia 10 sierpnia 2009 r.).

Priorytet 3

Projekty realizowane w ramach Priorytetu 3 SPOT w przeważającej części miały pozytywny efekt realizacji projektu w zakresie ww. polityki. Beneficjenci deklarują, iż zapewniły równe traktowanie pracowników obu płci w zakresie warunków zatrudnienia oraz awansowania. Wszyscy pracownicy zaangażowani w zarządzanie, wdrażanie i monitorowanie SPOT mieli zapewniony dostęp do szkoleń adekwatnych co do zakresu wykonywanych obowiązków.

Część Beneficjentów wskazywała, iż projekty przez nich realizowane miały neutralny wpływ na realizację polityki równych szans, choć w rzeczywistości oddziaływały pozytywnie. Dla projektów pomocy technicznej, mających na celu usprawnienie wdrażania i zarządzania SPOT, wszyscy pracownicy zaangażowani we wdrażanie Programu, bez względu na płeć, stopień niepełnosprawności i podobne, mogą w równym stopniu korzystać z zakupionych w ramach projektów materiałów, publikacji i urządzeń. Ponadto, pracownicy zaangażowani we wdrażanie Programu i Beneficjenci mieli zapewniony równy dostęp do uczestnictwa w organizowanych szkoleniach, konferencjach, a także równy dostęp do wyników ekspertyz, analiz bądź opinii prawnych realizowanych w ramach projektów.

Na podstawie powyższej analizy wynika, że projekty Priorytetu 3 SPO Transport są zgodne z polityką równych szans. Świadomość społeczna dotycząca polityki równych szans wzrosła w okresie realizacji Programu, co można stwierdzić oceniając dokumentację dotycząca ww. projektów. Realizacja ww. polityki została zapewniona i była monitorowana na wszystkich etapach realizacji projektów (Uzupełnienie SPOT, WoD, UoD). Ponadto, podejmowane są działania mające na celu dostosowanie polskiego prawa do prawa Wspólnoty Europejskiej w zakresie ww. polityki (np.: Projekt ustawy o równym traktowaniu - z 3 dnia lipca 2008 r., Projekt ustawy o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania - z dnia 10 sierpnia 2009 r.).

13.4. Zgodność z przepisami dotyczącymi udzielania pomocy publicznej

Zgodnie z Narodowym Planem Rozwoju 2004-2006 wszystkie operacje współfinansowane z funduszy strukturalnych są zgodne z przepisami Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, politykami i działaniami Wspólnoty ramach polityki konkurencji. Instytucja Zarządzająca Podstawami Wsparcia Wspólnoty zapewnia zgodność z politykami Wspólnoty wszystkich operacji podejmowanych w ramach PWW w zakresie zasad konkurencji, a w szczególności:

notyfikuje Komisji Europejskiej każde działanie finansowane z funduszy strukturalnych, które tworzy, modyfikuje lub rozbudowuje system pomocy państwa dla przedsięwzięć, w ramach określonych terminów,

- zbiera informacje dotyczące wielkości i form wsparcia,

- dostarcza, w przypadku dużych projektów współfinansowanych z funduszy strukturalnych, dokładnych informacji potrzebnych dla ocenienia ich zgodności z regułami konkurencji, koordynuje utrzymanie zgodności wsparcia z zatwierdzonymi przez Komisję Europejską planów pomocy publicznej, częściowo finansowanych przez Wspólnotę[97].

Zgodność reguł konkurencji skierowanych do państwa z wymogami wspólnotowych aktów prawnych zapewniała *Ustawa z dnia 27 lipca 2002 r. o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców* (Dz. U. Nr 141 poz. 1177 z dnia 5.09.2002 r.) oraz *Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. z 2000 r. Nr 122 poz. 1319). Ustawy oraz akty wykonawcze regulowały zarówno warunki dopuszczalności pomocy w poszczególnych sektorach, udzielanie pomocy horyzontalnej i regionalnej, jak też kwestie proceduralne. Akty te stanowiły ramowe prawo polskie, zapewniające kontrolę *ex ante* i *ex post* udzielonej pomocy publicznej w Polsce.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej bezpośrednio obowiązują przepisy artykułów 87-89 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Postanowienia *ustawy o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców* zostały zastąpione tymi przepisami oraz wydanymi na ich podstawie aktami prawnymi.

Pomoc publiczna dla przedsiębiorców z zasady jest selektywna, stąd też regulacje prawne mają ograniczyć niekorzystne skutki działań pomocowych organów władz publicznych, do jakich może dojść. Przede wszystkim dotyczy to zniekształcania konkurencji oraz naruszania przez nie zasad równego traktowania przedsiębiorców, a więc podstawowych zasad rynkowych.

Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE), wsparcie dla przedsiębiorcy podlega przepisom dotyczącym pomocy publicznej, o ile jednocześnie spełnione są następujące przesłanki:

- udzielane jest ono przez Państwo lub ze środków państwowych,

- przedsiębiorca uzyskuje przysporzenie na warunkach korzystniejszych od oferowanych na rynku,

- ma charakter selektywny (uprzywilejowuje określonego lub określonych przedsiębiorców albo produkcję określonych towarów),

- grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję oraz wpływa na wymianę handlową między krajami członkowskimi UE.

Natomiast w sprzeczności ze wspólnym rynkiem nie pozostają:

- pomoc udzielona na rozwój gospodarczy tych regionów, w których poziom życia jest wyjątkowo niski lub w których występuje niedostateczne zatrudnienie;

- pomoc udzielana na realizację ważnych projektów posiadających ogólnoeuropejskie znaczenie lub na zapobieżenie poważnym zakłóceniom w gospodarce któregokolwiek z Członków Wspólnoty;

- pomoc udzielana na ułatwienie rozwoju niektórych form działalności lub niektórych regionów gospodarczych, jeżeli nie zmienia ona warunków wymiany w zakresie naruszającym wspólny interes. Pomoc powinna być w takim zakresie, w jakim zastępowała ona jedynie brak ochrony celnej stopniowo zmniejszana z zachowaniem tych samych warunków, które odnoszą się do znoszenia ceł, uwzględniając jednak postanowienia niniejszego Traktatu dotyczące wspólnej polityki handlowej;

[97] Na podstawie dokumentu : NARODOWY PLAN ROZWOJU 2004-2006, Warszawa, styczeń 2003 r. (rozdz. V pkt. 1.7)

- pomoc we wspieraniu kultury i ochronie dziedzictwa kulturowego, jeżeli pomoc taka nie wpływa na warunki handlu i konkurencję we Wspólnocie w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem;

- inne rodzaje pomocy, które ustalone zostaną decyzją Rady, podjętą na wniosek Komisji kwalifikowaną większością głosów.

Polskie prawodawstwo rozróżnia dwa rodzaje pomocy:

1. Pomocy zatwierdzonej (notyfikowanej) przez Komisję Europejską. Notyfikowanie pomocy przez Komisję Europejską dotyczy programów pomocowych oraz przypadków pomocy indywidualnej nie objętej programem pomocowym i pomocy indywidualnej na restrukturyzację oraz pomocy przekraczającej granicę de minimis 200 000 euro. Wraz z granicą 200 000 euro znaną z prawa pomocowego UE oraz dotychczasowych polskich aktów prawnych pojawia się wprowadzone po raz pierwszy pojęcie programu de minimis, obejmującego pojęcie programu pomocowego do 200 000 euro. Program taki podlega zgłoszeniu tylko do Prezesa UOKiK, który w ciągu 14 dni może przedstawić zastrzeżenia dotyczące przejrzystości udzielenia pomocy. Pomoc indywidualna- na podstawie art. 1 lit. e Rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 jest to pomoc, która nie jest udzielana na podstawie programu pomocowego oraz pomoc, która jest udzielana w ramach programu pomocowego i na jego mocy musi podlegać notyfikacji. Programy pomocowe -oznaczają każde działanie (akt prawny), na podstawie którego można dokonać wypłat pomocy indywidualnej na rzecz przedsiębiorców określonych w programie lub określonych działań, na podstawie których można ich dokonać.

2. Pomocy nie podlegającej notyfikacji. W przypadku planowanej pomocy publicznej udzielanej na podstawie aktu prawnego, który nie został zgłoszony do Komisji Europejskiej lub udzielanej na warunkach odmiennych niż określone w kwestionariuszach informacyjnych przekazanych Komisji zastosowanie mają normalne zasady notyfikacji pomocy, w szczególności przepisy rozdziału 2 ustawy o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej.

Pomoc przyznana w ramach działania 1.3 SPOT pochodziła ze środków EFRR oraz krajowych środków publicznych (rezerwa celowa budżetu państwa) i miała charakter selektywny, tzn. przekazywana była tylko tym podmiotom, których projekty przeszły z wynikiem pozytywnym procedurę oceny dokumentacji aplikacyjnej o środki publiczne. Uzyskanie przez beneficjentów środków publicznych w ramach działania 1.3 SPOT wzmocniło ich pozycję konkurencyjną na rynku transportu intermodalnego, ze względu na fakt iż wsparcie to było przyznawane na warunkach znacząco korzystniejszych, niż jakiekolwiek inne formy finansowania inwestycji dostępne na rynku. Tym samym przyznane wsparcie mogło zakłócić konkurencję między podmiotami będącymi operatorami terminali transportu intermodalnego. W związku z powyższym należy uznać, iż wsparcie udzielone w ramach działania 1.3 SPOT spełniało wszystkie warunki wynikające z art. 87 TWE, a tym samym stanowiło pomoc publiczną.

Zgodnie z art. 93 Traktatu WE Komisja we współpracy z Państwami Członkowskimi stale bada systemy pomocy istniejące w tych Państwach, decyduje o zniesieniu lub zmianie pomocy. Komisja może także zdecydować, że pomoc którą to Państwo przyznaje lub zamierza przyznać, będzie uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, na zasadzie odstępstwa od postanowień artykułu 87 lub rozporządzeń przewidzianych w artykule 89, jeśli wyjątkowe okoliczności uzasadniają taką decyzję. Komisja jest informowana o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy.

Przepisy proceduralne dotyczące stosowania zapisów o pomocy publicznej zostały zawarte w Rozporządzeniu Rady (WE) Nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE. Rozporządzenie określa m.in. zasady zgłaszania przez Państwo Członkowskie planów przyznania nowej pomocy, przeprowadzania przeglądów istniejących w danym Państwie programów pomocowych, przeprowadzenia dochodzenia w przypadku bezprawnego przyznania pomocy lub świadczenia pomocy niezgodnie z przeznaczeniem, monitoringu oraz kontroli.

W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport w ramach *działania 1.3 Rozwój systemów intermodalnych* Beneficjentami mogą być przedsiębiorstwa (przedsiębiorcy wykonujący na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego), dlatego też jedynie w ramach ww. działania realizowane były projekty objęte pomocą publiczną.

Zgodnie z Uzupełnieniem SPOT pomoc publiczna mogła zostać udzielona w ramach dotacji inwestycyjnych dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania

i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC oraz dotacji na pokrycie kosztów przygotowania projektów.

Szczegółowy Program pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych został wydany decyzją Komisji Europejskiej z dnia 25 stycznia 2006 r. Program był podstawą do kwalifikowania wydatków w ramach projektów z działania 1.3, jak również określenia poziomu wsparcia ze środków publicznych i dokonania płatności na rzecz beneficjentów.

Program pomocy dostępny był dla wszystkich firm Unii Europejskiej, które wykonują, lub planują wykonywać transport towarów na terenie Polski i które inwestują w transport intermodalny. Zgodnie z programem Beneficjentami mogli być operatorzy kolejowi świadczący usługi w zakresie transportu intermodalnego oraz operatorzy inwestujący w transport intermodalny.

Pomoc miała formę bezzwrotnych dotacji i mogła zostać przyznana na:

- zakup i modernizację dźwigów i sprzętu przeładunkowego, którego przewidywalny okres użytkowania wynosi ponad pięć lat;

- budowę, rozbudowę, przebudowę i zakup gruntu pod budowę;

- placów składowych i przeładunkowych, parkingów, zaplecza taboru, dróg wewnętrznych i dojazdowych, przejść podziemnych;

- torów dojazdowych, przeładunkowych, torów jezdnych dla dźwignic, przejazdów kolejowych, węzłów i sprzętu sterującego ruchem kolejowym;

- magazynów;

- koszty modernizacji urządzeń łącznościowych, urządzeń do zaopatrzenia w wodę, systemów odwodnienia i układów zasilania;

- zakup i modernizację systemów komputerowych, sprzętu logistycznego i systemów związanych z transportem intermodalnym, jak również kosztów ich wdrożenia;

- prace projektowe i dokumentację związaną z powyższymi inwestycjami;

- promowanie projektów.

Warunkiem przyznania pomocy było wykorzystanie infrastruktury, na którą przyznano dotację wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego. Maksymalna intensywność pomocy na zakup sprzętu wynosiła do 30% kosztów kwalifikowanych, a na inwestycje związane z infrastrukturą, pracami projektowymi, przygotowaniem dokumentacji i promowaniem projektów do 50% kosztów kwalifikowanych.

Pomoc mogła zostać przyznana projektom najlepiej spełniającym następujące kryteria:

- są one zlokalizowane w sieci centrów logistycznych i terminalach transportu kombinowanego;
- zwiększają przepływ towaru;
- powodują wzrost działalności na danym terenie, włączając aglomeracje miejskie;
- wykorzystują istniejącą zdolność przewozową transportu kolejowego, łącznie ze świadczeniem nowych usług przewozowych w istniejącej sieci, zwłaszcza w ramach kolei szerokotorowej;
- wzmacniają międzynarodowe połączenia centrów przemysłowych i dystrybucyjnych w Polsce;
- oferują struktury finansowe zezwalające na efektywne inwestycje w ramach dostępnych zasobów finansowych.

Zgodnie z powyższymi kryteriami terminale intermodalne zbudowane w ramach projektów SPOT zostały ulokowane w miejscach przewidzianych w umowie AGTC (Umowa Europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących) jako lokalizacje istotne dla międzynarodowego transportu kombinowanego - Sosnowiec (miejsce realizacji projektów *SPOT/1.3/141/05* oraz *SPOT/1.3/180/07* to Sławków zlokalizowany w pobliżu Sosnowca) i Małaszewicze. Zakres robót przewidzianych w projektach umożliwił zwiększenie technicznych możliwości przeładunków w lokalizacjach objętych projektami SPOT do poziomu 111 550 TEU, co wpłynęło na zwiększenie przepływu towarów intermodalnych jednostkach transportowych, zarówno

w skali lokalnej, jak i całego kraju. Projekty zrealizowane w ramach SPOT spełniają również kryterium wykorzystania istniejącej zdolności przewozowej transportu kolejowego – terminal w Małaszewiczach ulokowany jest na linii C-E 20, wpisanej do umowy AGTC, natomiast terminal w Sławkowie położony jest na końcu Linii Hutniczej Szerokotorowej, a więc odnosi się bezpośrednio do kryterium wykorzystania istniejącej zdolności przewozowej w ramach kolei szerokotorowej.

Ocena wniosków o dofinansowanie potwierdziła efektywność finansową powyższych projektów, jak również wskazała na pewne korzyści ekonomiczne wynikające z ich realizacji.

Aktem prawnym wdrażającym zapisy *Programu pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych* do polskiego systemu prawnego jest Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 4 września 2006 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym (Dz.U. 2006 nr 162 poz. 1150). Rozporządzenie określa tryb, sposób i warunki współfinansowania ze środków publicznych inwestycji kolejowych realizowanych na podstawie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006.

W trakcie realizacji projektów obowiązywała również Ustawa z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. 2004 Nr 123 poz. 1291)[98] zawierająca ogólne zasady dotyczące m.in. udzielania pomocy publicznej, notyfikacji programów pomocowych, zwrotu pomocy itd. oraz rozporządzenia:

- Rozporządzenie Komisji (WE) 68/2001 z dnia 12 stycznia 2001 dotyczące wdrażania artykułów 87 i 88 Traktatu Amsterdamskiego dotyczących pomocy organizacjom,
- Rozporządzenie Komisji (WE) 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 dotyczące wdrażania artykułów 87 i 88 Traktatu Amsterdamskiego dotyczących reguły „Minimis",
- Rozporządzenie Komisji (WE) 70/2001 12 stycznia 2001 dotyczące zastosowania artykułów 87 i 88 Traktatu Amsterdamskiego dotyczących pomocy krajowej dla małych i średnich przedsiębiorstw.

W ramach działania 1.3 ostatecznie dofinansowanie otrzymały trzy projekty: SPOT/1.3/141/05, SPOT/1.3/170/05 oraz SPOT/1.3/180/07. Wszystkie projekty spełniały kryteria przyznania pomocy wskazane w aktach prawnych oraz realizowane były zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz podpisanymi umowami o dofinansowanie.

Zgodność realizowanych projektów z zatwierdzonym przez KE Programem pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych i Rozporządzeniem Ministra Transportu w sprawie trybu, sposobu i warunków finansowania lub współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym została zweryfikowana na etapie oceny wniosków o dofinansowanie.

Zgodnie z pkt. 6s złożonych wniosków o dofinansowanie, wszystkie projekty realizowane w ramach działania 1.3 są zgodne z prawodawstwem z zakresu pomocy publicznej.

W ramach projektu SPOT/1.3/140/05 pt. *Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie* zrealizowane prace objęte pomocą publiczną wynosiły 30% i 50% kosztów kwalifikowanych.

Wydatki podlegające wsparciu w wysokości 50% zostały poniesione na:

- przygotowanie dokumentacji projektowej;

- budowę: budynku hali magazynowej, składowiska zadaszonego, płyty kontenerowej, budynku zaplecza technicznego, obiektów gospodarki energetycznej, dróg, placów, parkingów, torów kolejowych, sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, osadnika bezodpływowego, sieci elektroenergetycznej, sieci energetycznej zewnętrznej, oświetlenia terenu, sieci teletechnicznej, oznakowania organizacji ruchu składowania kontenerów, kanalizacji sanitarnej zewnętrznej;

- promocję projektu;

- świadczenie usług inwestora zastępczego (nadzór inwestycyjny).

Wydatki podlegające wsparciu w wysokości 30% zostały poniesione na:

[98] Niniejsza ustawa dokonuje częściowego wdrożenia dyrektywy Komisji 80/723/EWG z dnia 25 czerwca 1980 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi (Dz. Urz. WE L 195 z 29.07.1980) ostatnio zmieniona przez dyrektywę 2000/52/WE (Dz. Urz. WE L 193 z 29.07. 2000).

- budowę suwnicy bramowej,

- wyposażenie magazynu uniwersalnego i składowiska zadaszonego.

Wszystkie wydatki kwalifikowane w ramach projektu spełniały kryteria dotyczące rodzaju i intensywności pomocy, wynikające z programu pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych.

Zadaniem Euroterminalu jest prowadzenie przeładunku kontenerów i obsługa przepływu towarów tj.:

- Tranzyt (Przeładunek Kolej – Kolej)
- Transport kombinowany ładunków w skali krajowej i międzynarodowej (Przeładunek Kolej – Droga)
- 3 Transport regionalny (Dystrybucja i funkcje logistyczne, Droga – Droga)

Dodatkowym rezultatem realizacji projektu będzie skrócenie czasu przewozu kontenerów z Dalekiego Wschodu do Europy. Terminal w Sławkowie jest docelowym, na końcówce szerokiego toru, terminalem przeładunkowym na linii Europa – Azja i Daleki Wschód.

Międzynarodowe Centrum Logistyczne EUROTERMINAL w Sławkowie koncentrując się na rozwoju transportu intermodalnego i kombinowanego w znaczący sposób przyczyni się do „zrównoważenia" pomiędzy transportem kolejowym, a samochodowym. Projekt usprawni system przewozów ładunków różnymi gałęziami transportu na bazie nowoczesnej infrastruktury kolejowej i drogowej. Inwestycja pozwoli na zwiększenie udziału w przewozach jednostek ładunkowych, a tym samym na usprawnienie procesu przewozu i obniżenie kosztów funkcjonowania transportu. MCL w Sławkowie zapewni lepszą integrację różnych gałęzi transportu, poprzez stworzenie łańcuchów transportowych łączących przewóz, czynności ładunkowe i usługi logistyczne.

Projekt zapewni dodatkowe korzyści w postaci: stworzenia nowych miejsc pracy, wzrostu przewozów bardziej ekologicznym transportem kolejowym, a przez to zmniejszenie szkodliwego oddziaływania na środowisko, poprawy konkurencyjności w stosunku do sąsiednich regionów. Projekt będzie miał więc istotny wpływ na rozwój regionu i kraju zarówno w sferze gospodarczej, jak i społecznej.

MCL EUROTERMINAL wpisuje się w politykę UE w zakresie rozwoju transportu intermodalnego i kombinowanego, której celem jest rozszerzenie i wzmocnienie rynku transportu kombinowanego do takiego progu, w którym osiągnie naturalną konkurencyjność usługowo – cenową w stosunku do transportu samochodowego.

Celem projektu w zakresie rezultatu było uzyskanie zdolności przeładunkowej na poziomie 70 tys. TEU/rok.

W ramach projektu SPOT/1.3.2/170/05 *Modernizacja i rozbudowa kolejowego terminala kontenerowego na stacji Małaszewicze w*ydatki kwalifikowane poniesione na realizację projektu wynoszą 26 873 498,03 zł (dofinansowanie z EFRR 6 467 749,01 zł, dofinansowanie z budżetu Państwa 6 969 000,00 zł oraz wkład własny beneficjenta 13 436 749,02 zł). Projekt został rozliczony finansowo w części kwalifikującej się do współfinansowania w ramach SPOT, natomiast całkowite rozliczenie nastąpi w grudniu 2009 r.

Wydatki zostały poniesione na:

- przygotowanie dokumentacji technicznej,
- budowę torów normalnych i szerokich, dróg zasadniczych i dojazdowych, placu przeładunkowo-składowego, placów ładunków niebezpiecznych, placu postoju i obsługi sprzętu przeładunkowego, stanowiska do kontroli celnej kontenerów, sieci wodociągowych i sanitarnych
- modernizację i budowę oświetlenia terenów terminala i placów A i B, systemu odwadniania placów ładunkowych, torów i rozjazdów oraz toków podsuwnicowych
- przebudowę i usunięcie kolizji elektroenergetycznych,
- instalacje zasilające elektroenergetyczne i teletechniczne,
- promocję projektu.

Wszystkie wydatki w ramach projektu kwalifikowały się do wsparcia ze środków publicznych zgodnie z kryteriami Programu pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych w wysokości 50% kosztów kwalifikowanych.

Port Małaszewicze położony jest w II europejskim korytarzu transportowym na linii kolejowej E-20 Paryż-Berlin-Warszawa-Moskwa. Port ma możliwość przeładunku wszystkich towarów przewożonych przez kolej w 7 terminalach przeładunkowych. Port Małaszewicze działa w bezpośrednim sąsiedztwie terminala samochodowego Koroszczyn, w pobliżu przejścia granicznego w Kukurykach, na głównym szlaku komunikacyjnym z Berlina do Mińska i Moskwy, a także Wolnego Obszaru Celnego, między międzynarodową trasą E-30 a szlakiem kolejowym E-20.

Projekt pozwoli uzyskać dodatkową infrastrukturę przeładunkowo-magazynową dla oferowania kompleksowych usług logistycznych. Celem projektu jest budowa terminala transportu kombinowanego (kontenerowego) na istniejącej infrastrukturze kolejowej (port przeładunkowy Małaszewicze, terminal T3). Projekt jest wstępnym etapem inwestycji, docelowo tworzącej EUR Centrum Logistyczne, które pozwoli zwiększyć w kolejowych przewozach towarowych udział jednostek ładunkowych, a tym samym zwiększy się zakres działania łańcuchów transportowych.

Rezultaty, które zostaną osiągnięte w wyniku realizacji projektu to: wzrost zdolności przeładunkowej terminala TEU do 25 tys. szt., zmniejszenie kosztów operacyjnych na jednostkę TEU, utworzenie nowych miejsc pracy. Osiągnięcie wskaźników zaplanowano po realizacji całości robót i dostaw w ramach projektu, a więc także części niekwalifikowanej - przewidzianej do wykonania do końca 2009 r.

W ramach projektu SPOT/1.3/180/07 Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie - zadanie 2 poniesiono wydatki kwalifikowane na realizację projektu w wysokości 30 694 218,85 zł (dofinansowanie z EFRR 7 498 538,42 zł oraz dofinansowanie z budżetu Państwa 7 740 665,00 zł, 15 455 015,43 zł wkład własny beneficjenta)

Wydatki (w 50% finansowane w ramach pomocy publicznej) zostały poniesione na:

- magazyn – dokumentacja projektowa,
- infrastruktura – dokumentacja projektowa,
- hala magazynowa z zapleczem technicznym, drogi, place, parkingi, tory kolejowe – budowa,
- tory kolejowe - przebudowa,
- rozjazdy, skrzyżowania, system sterowania ruchem kolejowym, sieć wodociągowa zewnętrzna, kanalizacja deszczowa, sanitarna zewnętrzna, sieć gazowa, sieć elektroenergetyczna, kanalizacja teletechniczna, oznakowanie organizacji ruchu samochodowego i kolejowego oraz w hali,
- inwestor zastępczy,
- promocja oraz audyt projektu.

Wydatek w 30% finansowany w ramach pomocy publicznej został poniesiony na wyposażenie magazynu (wózki widłowe, sprzęt komputerowy).

Celem projektu jest kontynuacja realizacji koncepcji tworzenia Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal w Sławkowie obsługującego transport kontenerowy jak i ruch towarów masowych w tym wymagających czasowego składowania w magazynach. Natomiast w zakresie mierzalnych rezultatów celem projektu będzie zwiększenie możliwości przeładunku i rozsztatunku do 5 tys. TEU rocznie oraz utworzenie 25 nowych miejsc pracy. Inwestycja ta obejmuje zadania pozwalające uzyskać wzrost bezpieczeństwa ruchu pociągów poprzez wykonanie systemu SRK oraz jakościową poprawę ruchu obsługi ruchu towarowego Euroterminalu dzięki budowie nowych układów torowych wzdłuż płyty kontenerowej.

Nowy magazyn uniwersalny będzie wykorzystywany do załadunku i rozładunku zawartości kontenerów na platformach samochodowych (rozsztaunek kontenerów). Ponadto umożliwi wykonywanie przeładunków i składowania towarów paletyzowanych dostarczanych w kontenerach, wagonami krytymi i samochodami. Zakupiony sprzęt komputerowy będzie wykorzystywany do uruchomienia programów wspomagających zarządzanie Euroterminalem.

Uzyskane w ten sposób nowe funkcje zwiększą konkurencyjność Euroterminala w skali międzynarodowej przyciągając kolejnych operatorów logistycznych. W regionie nie ma centrum logistycznego oferującego tak szeroki wachlarz usług.

Międzynarodowe Centrum Logistyczne EUROTERMINAL w Sławkowie koncentrując się na rozwój transportu intermodalnego i kombinowanego w znaczący sposób przyczyni się do „zrównoważenia" pomiędzy transportem kolejowym, a samochodowym. Projekt usprawni system przewozów ładunków różnymi gałęziami transportu na bazie nowoczesnej infrastruktury kolejowej i drogowej. Inwestycja pozwoli na zwiększenie udziału w przewozach jednostek ładunkowych, a tym samym na usprawnienie procesu przewozu i obniżenie kosztów funkcjonowania transportu. MCL w Sławkowie zapewni lepszą integrację różnych gałęzi transportu, poprzez stworzenie łańcuchów transportowych łączących przewóz, czynności ładunkowe i usługi logistyczne. MCL EUROTERMINAL wpisuje się w politykę UE w zakresie rozwoju transportu intermodalnego i kombinowanego, której celem jest rozszerzenie i wzmocnienie rynku transportu kombinowanego do takiego progu, w którym osiągnie naturalną konkurencyjność usługowo – cenową w stosunku do transportu samochodowego.

Ze względu na fakt, iż zgodnie z okresem przejściowym wprowadzonym przez przepisy Załącznika XII do Aktu Przystąpienia (w zakresie Polityki Transportowej), do końca trzeciego roku następującego po dniu przystąpienia, świadczenie usług w zakresie przewozu rzeczy przez polskie przedsiębiorstwa za granicą oraz przez przedsiębiorstwa zagraniczne (z innych Państw Członkowskich) w Polsce jest zabronione, udzielenie wsparcia polskim przedsiębiorcom świadczącym usługi przewozu rzeczy na terenie Polski w ww. okresie, nie wpłynie na wymianę handlową pomiędzy Państwami Członkowskimi, a zatem jakiekolwiek wsparcie udzielane na działalność polegającą na świadczeniu usług krajowego przewozu towarów (przewozu rzeczy w granicach Polski) nie stanowiło pomocy publicznej, a zatem nie podlegało przepisom ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. Nr 123, poz. 1291), w szczególności nie podlega opiniowaniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, ani obowiązkom sprawozdawczym wynikającym z tej ustawy.

Postanowienia Załącznika IV do Aktu Przystąpienia przewidują, iż w odniesieniu do pomocy skierowanej do sektora transportu, uznaje się programy pomocowe oraz pomoc indywidualną wprowadzoną w życie w nowym Państwie Członkowskim przed dniem przystąpienia i mającą nadal zastosowanie po tym dniu, za pomoc istniejącą w rozumieniu artykułu 88 ust. 1 TWE do końca trzeciego roku po dniu przystąpienia, pod warunkiem, że Komisja Europejska zostanie o niej powiadomiona w ciągu czterech miesięcy od dnia przystąpienia. Oznacza to, iż wydawanie decyzji będących podstawą udzielania pomocy w sektorze transportu na podstawie aktów prawnych zgłoszonych do Komisji, zgodnie z zapisami Załącznika IV do Aktu Przystąpienia, może odbywać się bez konieczności ich indywidualnej notyfikacji do Komisji Europejskiej, a podmioty udzielające pomocy (lub w przypadku pomocy indywidualnej na restrukturyzację podmioty ubiegające się o pomoc) nie są zobowiązane do występowania do Prezesa UOKiK o wydanie opinii w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. Nr 123, poz. 1291), niezależnie od wartości planowanej pomocy. Powyższe zapisy dotyczą wyłącznie beneficjentów pomocy, będących podmiotami świadczącymi usługi transportowe osób lub rzeczy, niezależnie od ich wielkości. Oznacza to, iż powyższe zapisy znajdują zastosowanie zarówno do dużych, jak i małych i średnich podmiotów świadczących usługi w transporcie miejskim, lokalnym, regionalnym, a także krajowym i międzynarodowym.

W związku z powyższym, pomoc publiczna , która formalnie funkcjonowała także w 1.1.2, nie była pomocą notyfikowaną do Komisji Europejskiej. W myśl przytoczonych powyżej zapisów w 2004 r. w momencie akcesji była potraktowana jako tzw. pomoc istniejąca (a więc zaakceptowana przez KE na warunkach na jakich była udzielana przed dniem akcesji) – na okres 3 lat. W kwietniu 2007 r. Komisja Europejska podała do wiadomości, iż trzyletni okres przejściowy dotyczący pomocy publicznej w sektorze transportu upłynął z dniem 30.04.2007 r. Część działań zgłoszonych do KE jako pomoc istniejąca przed datą akcesji została ponownie zaakceptowana jako pomoc istniejąca (nie wymagająca notyfikacji przez KE), natomiast do części (w tym działania *Zakup pojazdów klejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich oraz lokomotyw interoperacyjnych*) zgłosiła zastrzeżenia. Tym samym pomoc udzielana w ramach ww. działania od dnia 01.05.2007 r. traktowana była jako pomoc nowa - dla której konieczne było dokonanie notyfikacji. Z tego też powodu poza projektami taborowymi złożonymi do MI w 2004 r. w ramach poddziałania 1.1.2 nie były realizowane inne projekty.

14. INFORMACJA NA TEMAT DUŻYCH PROJEKTÓW

W ramach SPOT realizowanych było 6 tzw. *dużych projektów* (projekty o wartości wydatków kwalifikowanych powyżej 50 mln euro), wszystkie zostały zakończono rzeczowo w 2008 r.

Łączna wartość wydatków całkowitych dla 6 projektów wyniosła: **3 682 575 395,56 zł,** w tym: wartość wydatków kwalifikowalnych: **3 131 079 663,35 zł** oraz wartość refundacji: **2 093 994 556,10 zł.**

14.1. SPOT/1.1.1/82/04 Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź Fabryczna. Etap I - odcinek Skierniewice - Łódź Widzew (beneficjent – PKP PLK)

14.1.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ

Całkowita wartość projektu:	1 102 176 534,76 zł	
Wartość wydatków kwalifikowanych:	890 124 546,13 zł	240 542 475,46 euro
Wartość EFRR bezwarunkowa:	662 116 073,27 zł	178 967 720,56 euro

14.1.2. Cel projektu

Społeczno-ekonomiczne cele projektów transportowych wiążą się z poprawą warunków przewozu pasażerów i towarów zarówno wewnątrz analizowanego rejonu, jak i w połączeniach prowadzących z i do tego obszaru, a także z poprawą stanu środowiska naturalnego i wzrostu gospodarczego regionu.

Bezpośrednimi celami projektu były:

- poprawa efektywności linii, która nastąpi dzięki zwiększeniu liczby pasażerów, będącej wynikiem zwiększenia szybkości podróżowania.

Odcinek Skierniewice – Łódź Widzew po modernizacji miał być przystosowany do ruchu pociągów z prędkością 140 km/h. Miało to pozwolić na skrócenie czasu jazdy na tym odcinku o ok. 42% z obecnych około 55 minut do ok. 32 min., a w relacji Warszawa Centralna – Łódź Fabryczna do ok. 67 min dla pociągu IC. Ewentualne zastosowanie w przyszłości taboru z wychylnym pudłem pozwoli na zwiększenie prędkości do 160 km/h bez dalszych inwestycji w infrastrukturę pomiędzy Skierniewicami a Łodzią Widzewem. W zakresie modernizacji przewidziano m.in. dostosowanie urządzeń automatyki do prędkości 160 km/h oraz zwiększenie szerokości międzytorza. Efektywność linii poprawi się również na skutek zmniejszenia kosztów eksploatacji oraz poprawy bezpieczeństwa m.in. dzięki modernizacji urządzeń na przejazdach w poziomie szyn.

- zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego.

Rozszerzenie zakresu naprawy linii i jednoczesne wykonanie prac poprawiających parametry techniczne infrastruktury, a więc jej modernizacja, stanowi miało zasadniczy element bezpośrednio wpływający na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego. Modernizacja taka wpisuje się również w szeroki kontekst zapewnienia interoperacyjności z europejskim systemem transportu kolejowego.

Odcinek linii kolejowej Skierniewice – Łódź Widzew o długości 62,8 km stanowi część podstawowego połączenia dwóch dużych aglomeracji miejskich: Łodzi i Warszawy. Przed rozpoczęciem prac modernizacyjnych w ciągu doby przewozy na tej linii wynosiły (w obu kierunkach) ok. 15 tysięcy podróżnych. Zły stan techniczny infrastruktury kolejowej i wynikająca z tego konieczność wprowadzania ograniczeń prędkości sprawiły, iż czas przejazdu ze Skierniewic do Łodzi wynosił ok. 55 min. dla pociągów międzyregionalnych i kwalifikowanych. Czas przejazdu pociągów międzyregionalnych z Łodzi do Warszawy Centralnej wynosił ponad 110 min, natomiast pociągi kwalifikowane w tej relacji nie kursowały.

Postępująca dekapitalizacja infrastruktury spowodowała konieczność podjęcia prac związanych z kompleksową naprawą główną w celu odtworzenia utraconej zdolności techniczno – eksploatacyjnej.

Niniejsza inwestycja miała za zadanie spełnienie następujących celów bezpośrednich:

- *poprawa efektywności linii, (spowodowana zwiększeniem liczby pasażerów w wyniku zwiększenia szybkości podróżowania)*
- *zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego*

Rozszerzenie zakresu naprawy linii i jednoczesne wykonanie prac poprawiających parametry techniczne infrastruktury, a więc jej modernizacja, stanowią zasadniczy element bezpośrednio wpływający na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego. Modernizacja taka wpisuje się również w szeroki kontekst zapewnienia interoperacyjności z europejskim systemem transportu kolejowego.

Działanie takie jest zgodne z zapisami w Białej Księdze z 2001 roku, gdzie w strategii przyjętej na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu uznano za priorytet zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego tak, aby w 2010 roku udział transportu drogowego w wykonywanej pracy przewozowej nie przekraczał poziomu z roku 1998.

- *usprawnienie obsługi pasażerskiej w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach.*

Celem pośrednim planowanej inwestycji był rozwój regionu w otoczeniu projektu**.**

14.1.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie

Wniosek został przekazany do KE w dn. 18.02.2005 r. (wersja polska) oraz w dn. 18.03.2005 r. (wersja angielska). Projekt został zatwierdzony do realizacji decyzją Komisji Europejskiej nr K (2005) 3429 w dniu 2 września 2005 r. przyznającą dofinansowanie z EFRR w wysokości 161 166 000 euro.

14.1.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy do UD

Umowę o dofinansowanie nr 77/06 podpisano w dniu 30.08.2006 r., w której wydatki przedstawiały się następująco:

- wydatki całkowite projektu: 1 115 502 120, 00 zł,
- wydatki kwalifikowane: 905 151 233,60 zł
- wartość dofinansowania z EFRR: 678 863 425, 20 zł.

Do umowy o dofinansowanie sporządzono 2 aneksy:

Aneks nr 1 z dnia 30.06.2008 r. – zmiany w umowie wprowadzone aneksem dotyczyły:

- zmiany numeru konta bankowego do obsługi projektu;
- aktualizacji kwot podpisanych kontraktów, wynikających ze zmian rozbicia ceny ofertowej w ramach kontraktów nr SPOT/1.1.1/82/04-02 oraz nr SPOT/1.1.1/82/04-03 oraz wprowadzenia robót dodatkowych do zakresu ww. kontraktów;
- wykonania rozszerzonego zakresu robót modernizacyjnych na stacji Skierniewice, - rozszerzenia zakresu umowy na nadzór o ww. roboty;
- dostosowania wskaźnika oddziaływania „Natężenie hałasu na obszarze oddziaływania inwestycji" do zaleceń wskazanych w *Decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych Wojewody Łódzkiego* z dnia 2 lutego 2007 r.;
- aktualizacji „Planu finansowego", a w szczególności przesunięć pomiędzy zadaniami i kategoriami wydatków,
- przedłużenia okresu ważności Umowy o dofinansowanie do dnia 31.10.2008 r.

Aneks nr 2 z dnia 21.11.2008 r. – zmiany w umowie wprowadzone aneksem dotyczyły zmian „*Planu finansowego Projektu*" w zakresie:

- wyłączenia kwoty 4 278 331,25 zł z kwoty wydatków kwalifikowanych z uwagi na zaniechanie wykonania części robót na podstawie ugód przedsądowych beneficjenta z wykonawcami,

- wykonania robót dodatkowych nie ujętych w SIWZ, a niezbędnych dla osiągnięcia celów projektu i ujęcie kosztów tych robót w wydatkach niekwalifikowanych projektu,
- przeniesienia kosztów kontraktu na „*Zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk LCS Koluszki*" w wysokości 1 668 069,82 zł do kategorii wydatków kwalifikowanych; faktur zmiana ta związana była z zawarciem umowy na wykonanie zadania z firmą Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o. o. po rozwiązaniu umowy z pierwotnym wykonawcą kontraktu – konsorcjum spółek Siemens Sp. z o.o. i Kolejowych Zakładów Automatyki Katowice S.A.;
- dostosowanie wskaźnika produktu „*Długość wybudowanych obiektów infrastruktury ochrony środowiska*" z 9,4 km do 6,4 km w związku z wymogami wynikającymi z Decyzji Wojewody Łódzkiego o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 31.01.2007 r. oraz z Decyzji o pozwoleniu na budowę nr 1z/2008 Wojewody Łódzkiego; bardziej szczegółowa informacja znajduje w punkcie *i* w części poświęconej zgodności realizacji projektu z polityką ochrony środowiska.

Po podpisaniu aneksu nr 2 do umowy o dofinansowanie całkowita wartość projektu wynosiła 1 112 471 766,36 zł, kwota kwalifikowana wydatków 902 520 972,17 zł, w tym dofinansowanie z EFRR odpowiednio 676 890 729,12 zł (75%).

14.1.5. Refundacje w projekcie

W ramach projektu Beneficjent złożył 22 wnioski o płatność.

Projekt otrzymał refundację z EFRR w wysokości 661 818 040,52 zł. Zatwierdzone wydatki kwalifikowane wynoszą 889 826 513,38 zł, a całkowite wydatki poniesione w ramach realizacji projektu 1 102 176 534,76 zł.

Wniosek o płatność końcową został wypłacony w dniu 31 sierpnia br. wraz z kwotą wstrzymaną w ramach WOP nr SPOT/1.1.1/82/490/08, w związku z czym nastąpiło całkowite rozliczenie projektu.

14.1.6. Przychód w projekcie

W ramach realizacji projektu osiągnięto przychód, który zgodnie z wytycznymi w zakresie kwalifikowalności został potrącony w kwocie 19 664 309,91 zł (w ramach wniosku o płatność nr SPOT/1.1.1/82/490/08 na kwotę 18 011 484,98 zł, oraz wniosku o płatność końcową nr SPOT/1.1.1/82/521/08 na kwotę 1 652 824,93 zł).

14.1.7. Harmonogram rzeczowy prac

Tabela 40 Harmonogram rzeczowej realizacji projektu

Nazwa zadań w ramach etapów realizacji projektu	Daty rozpoczęcia		Daty zakończenia (odbiór rzeczowy)	
	planowana	rzeczywista	planowana	rzeczywista
Zadanie 1: Inżynier Kontraktu	11.2005	17.07.2006	06.2008	22.10.2009
Zadanie 1A: Nadzór dodatkowy	03.2008	16.05.2008	31.07.2008	31.07.2008
Zadanie 2: odcinek Skierniewice – Koluszki	10.2005	19.04.2006	19.06.2008	30.09.2008
Zadanie 2A: Roboty dodatkowe dla kontraktu nr 2	02.2008	28.03.2008	19.06.2008	19.06.2008
Zadanie 6: Rozszerzony zakres robót na st. Skierniewice	02.2008	24.04.2008	31.07.2008	31.07.2008
Zadanie 3: odcinek Koluszki –Łódź Widzew	10.2005	08.08.2006	06.2008	29.09.2008
Zadanie 3A: Roboty dodatkowe dla kontraktu nr 3	02.2008	28.03.2008	31.05.2008	31.05.2008
Zadanie nr 4 – LCS Koluszki (umowa zerwana 20.04.2007 r.)	10.2005	26.06.2006	-	-
Zadanie 4A: instalacja s.r.k. odcinek Skierniewice – Łódź	06.2007	22.06.2007	06.2008	31.08.2008

Nazwa zadań w ramach etap ów realizacji projektu	Daty rozpoczęcia		Daty zakończenia (odbiór rzeczowy)	
	planowana	rzeczywista	planowana	rzeczywista
Widzew				
Zadanie 5: „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla bezkolizyjnego skrzyżowania w km 97.346 linii kolejowej nr 1”	07.2006	10.07.2006	02.2007	31.12.2006

W trakcie realizacji projektu występowały problemy, w tym także takie, które powodowały opóźnienia w realizacji i rozliczeniu całego projektu. Opis przedstawia się następująco:

- Wystąpiło 12-miesięczne opóźnienie w realizacji kontraktu nr 4 dotyczącego zaprojektowania i wykonania urządzeń srk – LCS Koluszki. Umowę nr SPOT/1.1.1/82/04-04 podpisano w dniu 26 czerwca 2006 roku z Konsorcjum Siemens S.A./KZA Katowice. W dniu 20 kwietnia 2007 r. PKP PLK S.A. odstąpiła od umowy z Wykonawcą Siemens S.A. z uwagi na nie przedstawienie przez Wykonawcę szczegółowej koncepcji technicznej, zgodnej ze złożoną ofertą oraz treścią SIWZ, co stanowiło duże zagrożenie dla terminowej realizacji i rozliczenia projektu. W wyniku powtórzonej procedury przetargowej został wyłoniony nowy Wykonawca – Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o., z którym podpisano kontrakt w dniu 22 czerwca 2007 roku. Zadanie wykonano w trybie przyspieszonym, dzięki czemu oddanie do użytku linii odbyło się w przewidywanym terminie.
- Na podstawie wystąpień wykonawców uzasadnionych i potwierdzonych w aspekcie rozwiązań technicznych przez Inżyniera Projektu dokonano wyłączeń poszczególnych obiektów z zakresu kontraktu nr SPOT/1.1.1/82/04-02 i SPOT/1.1.1/82/04-03 na łączna kwotę 4 278 331,25 zł. Jednocześnie przyjęto roszczenia wykonawców dotyczące wykonanych robót dodatkowych nie objętych projektem, zgłaszając je do postępowania ugodowego przed sądem. Wartość wnioskowanych przez wykonawców robót wyniosła 7 288 995,00 zł.
- Kumulacja działań w ostatniej fazie realizacji Projektu: przeprowadzenie jednocześnie odbiorów końcowych branżowych i wielobranżowych w Kontraktach Nr 2 i Nr 3 (na kilkudziesięciu obiektach), uzyskanie pozwoleń na użytkowanie dla obiektów wymienionych w pozwoleniach na budowę, rozliczenie finansowe kontraktów, sporządzenie rozliczenia finansowego dla tworzonych dokumentów OT (ok. 400 szt.).
- Z uwagi na opóźnienia w wydawaniu przez organy administracji państwowej decyzji lokalizacyjnych oraz pozwoleń na budowę realizacja robót według założonego harmonogramu prac oraz działania związane ze skompletowaniem dokumentów odbiorowych, dokumentacji powykonawczej (geodezyjnej) uległa przesunięciu. Wykonano cały zakres robót pozwalający na użytkowanie zmodernizowanego odcinka linii w założonym terminie, tj. od 18 czerwca 2008 r. Niemożliwe stało się jednak wywiązanie w przyjętych terminach z nw. prac:
    - *Przygotowanie dokumentacji powykonawczej, obejmującej całość zrealizowanych robót z naniesionymi zmianami dokonanymi w trakcie realizacji oraz geodezyjnymi pomiarami powykonawczymi;*
    - *Przygotowanie i zarejestrowanie map sytuacyjno-wysokościowych, znaków regulacji torów i profilu podłużnego w Składnicy Map Kolejowych oraz Powiatowych Ośrodkach Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej;*
    - *Skompletowanie wymaganych dokumentów odbiorów częściowych i końcowych oraz innych dokumentów niezbędnych dla uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie*.

Ponieważ, ww. opracowania i dokumenty były niezbędne dla prawidłowego zakończenia całego projektu i jego rozliczenia, jako elementy ujęte w Rozbiciu Cen Ofertowych dla każdego z kontraktów, ostatecznie IPZ wyraziło zgodę na przedłużenie czasu realizacji każdego z kontraktów do dnia 30.09.2008 r. Jednocześnie przesunięto termin ostatecznego rozliczenia projektu do 31 października 2008 r. Natomiast do dnia 30 września 2008 r. zakończono wszystkie roboty w projekcie wraz z ich odbiorami, uzyskano także wszystkie wymagane pozwolenia na budowę i pozwolenia na użytkowanie.

14.1.8. Umowy z wykonawcami

Tabela 41 Kontrakty podpisane w ramach projektu oraz tryby udzielania zamówień publicznych

Kontrakt (Nr, Rodzaj i Nazwa zamówienia)	Tryb procedury udzielenia zamówienia	Wykonawca	Wartość kontraktu w zł (brutto)
Nadzór i zarządzanie w ramach projektu Umowa nr SPOT/1.1.1/82/04	Przetarg nieograniczony	Konsorcjum firm Arcadis Profil Sp. z o.o - lider oraz Biuro Realizacji Inwestycji KOLTECH Inwestor Sp. z o.o.	15 563 369,20
Nadzór i zarządzanie nad: Rozszerzonym zakresem robót modernizacyjnych na stacji Skierniewice, nie objętych kontraktem Nr 2 realizowanym w ramach Projektu nr SPOT/1.1.1/82/04, Robotami dodatkowymi dla Kontraktu Nr 2 (SPOT/1.1.1/82/04-02), Robotami dodatkowymi dla Kontraktu Nr 3 (SPOT/1.1.1/82/04-03), Umowa nr SPOT/1.1.1/82/04A	Zamówienie uzupełniające	Konsorcjum ARCADIS Profil /Koltech Inwestor	719 800,00
Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka linii kolejowej Skierniewice – Koluszki Umowa nr SPOT/1.1./82/04-02	Przetarg nieograniczony	Konsorcjum Trakcja Polska" w składzie Trakcja Polska S.A., lider konsorcjum oraz Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych - 7 S.A., Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o., PKP Energetyka Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A., Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo „AGAT" Sp. z o.o., Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM" Sp. z o.o. pełniący rolę partnerów	556 361 858,71
Zaprojektowanie i wykonanie robót dodatkowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Kontraktu SPOT/1.1.1/82/04-02 „Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka linii kolejowej Skierniewice – Koluszki" w ramach Projektu „Modernizacja Linii Kolejowej Warszawa – Łódź, Etap I, odcinek Skierniewice – Łódź Widzew" Umowa Nr SPOT/1.1./82/04-02A	Zamówienie z wolnej ręki	Trakcja Polska S.A.	2 781 600,00
Zaprojektowanie i wykonanie rozszerzonego zakresu robót modernizacyjnych na stacji Skierniewice nie objętych kontraktem nr 2 „Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Skierniewice – Koluszki" w ramach projektu nr SPOT/1.1./82/04, Umowa nr SPOT/1.1.1/82/04-06	Negocjacje zgodnie z Regulaminem PKP PLK S.A.	Trakcja Polska S.A.	18 176 915,42
Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka linii kolejowej Koluszki – Łódź Widzew Umowa nr SPOT/1.1.1/82/04-03	Przetarg nieograniczony	„Konsorcjum odcinka Koluszki – Łódź Widzew" w składzie: PKP Energetyka Sp. z o.o. – lider konsorcjum, Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o., Torpol Sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno – Torowe Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo „AGAT" Sp. z o.o.)	464 781 718,84

Kontrakt (Nr, Rodzaj i Nazwa zamówienia)	Tryb procedury udzielenia zamówienia	Wykonawca	Wartość kontraktu w zł (brutto)
Zaprojektowanie i wykonanie robót dodatkowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Kontraktu SPOT/1.1.1/82/04-03 „Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka linii kolejowej Koluszki – Łódź Widzew" w ramach Projektu „Modernizacja Linii Kolejowej Warszawa – Łódź, Etap I, odcinek Skierniewice – Łódź Widzew" Umowa nr SPOT/1.1./82/04-03A	Zamówienie z wolnej ręki	PKP Energetyka Sp. z o.o.	2 232 600,00
Zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk – LCS Koluszki Umowa nr SPOT/1.1./82/04-04A	Przetarg ograniczony	Bombardier Transportation ZWUS Polska Sp.z. o.o.	46 048 900,00

14.1.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu

W ramach projektu przeprowadzono 22 kontrole, w tym 2 audyty wewnętrzne zrealizowane przez Zespół Audytorów Wewnętrznych PKP PLK S.A. oraz audyt Komisji Europejskiej. Ponadto, kontrole w projekcie przeprowadzane były również przez IPZ, IZ, UKS oraz Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. W odniesieniu do wyników kontroli, które miały wpływa na kwalifikowalność wydatków w projekcie kontrola IZ z dnia 22.01.2008 r. zakwestionowała sposób wyboru wykonawcy opracowania „Koncepcji wielobranżowej bezkolizyjnego skrzyżowania w km 97,346 linii nr 1 Warszawa – Łódź (szlak Rogów – Koluszki) wraz z ewidencją geodezyjną gruntów i kosztorysem oraz materiałami przetargowymi na realizację w systemie projekt i budowa". Koszt opracowania dokumentacji został uznany za niekwalifikowany, a beneficjent zwrócił zrefundowane środki w wysokości 118 125, 00 zł wraz z odsetkami w wysokości 39 375,00 zł w maju 2008 r.

Tabela 42 Zakres przeprowadzonych kontroli i audytów

Lp.	Rodzaj kontroli lub audytu	Instytucja przeprowadzająca kontrolę lub audyt; termin	Zakres kontroli lub audytu
1.	Kontrola IPZ	Ministerstwo Transportu 29.09-20.10.2006 r.	Sprawdzenie stanu przygotowania projektu do realizacji w zakresie wykupu gruntów, przeniesienia form własności, uzyskanych decyzji administracyjnych, zaawansowania prac nad dokumentacją, opóźnień w realizacji prac, procedur zamówień publicznych, analiza materiałów inwestycyjnych w zakresie wpływu projektu na środowisko, sprawdzenie rzeczowej realizacji projektu, wydatków, działań promujących
2.	Kontrola zewnętrzna	Ove Arup & Partners International Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce na zlecenie Ministerstwa Transportu Listopad 2006 r.	Ocena ryzyka opóźnień w zakończeniu budowy w terminach umownych
3.	Kontrola UKS	Urząd Kontroli Skarbowej 19.01-3.04.2007 r.	Kontrola wniosku o dofinansowanie, umowy o dofinansowanie, dokumentacji dot. wydatków ewidencji księgowej, wniosku o płatność, dokumentacji związanej z procedurą zamówień publicznych, promocją, kontrola sprawozdań, rachunków beneficjenta związanych z realizacją projektu
4.	Audyt Komisji Europejskiej	Mazars & Gerard Audyt Sp. z o.o. na zlecenie Komisji Europejskiej 20.04.2007 r.	Kontrola dokumentacji związanej z projektem SPOT/1.1.1/82/04
5.	Kontrola IPZ	Ministerstwo Transportu 7.08-10.08.2007 r.	Ocena stanu realizacji rzeczowo-finansowej projektu w stosunku do zawartych umów i harmonogramów realizacyjnych, sprawdzenie aktualności dokumentacji technicznej i formalno-prawnej, sprawdzenie kwalifikowalności wydatków i ich udokumentowanie, oględziny miejsc w terenie, przestrzeganie polityk wspólnotowych, ochrona środowiska, przestrzeganie zasad informacji i promocji projektu, archiwizacja dokumentacji projektu.
6.	Kontrola UKS	Urząd Kontroli Skarbowej 11.09-9.10.2007 r.	Zachowanie wystarczającej ścieżki audytu, kwalifikowalność poniesionych wydatków w ramach wniosku o płatność SPOT/1.1.1/82/127/06, prawidłowość stosowania procedur zamówień publicznych, wywiązywanie się z obowiązków w

Lp.	Rodzaj kontroli lub audytu	Instytucja przeprowadzająca kontrolę lub audyt; termin	Zakres kontroli lub audytu
			zakresie informacji i promocji, wywiązywanie się z obowiązków w zakresie sprawozdawczości, kontrola postępu rzeczowego.
7.	Audyt zewnętrzny	Instytut Studiów Podatkowych Modzelewski i Wspólnicy, 6 maja 2008 – 13 czerwca 2008 r.	Stwierdzenie prawidłowości gospodarowania i wydatkowania uzyskanych funduszy unijnych, a w szczególności sprawdzenie prawidłowości poniesionych kosztów w procesie realizacji danego projektu.
8.	Audyt zewnętrzny	Finans-Servis Zespół Doradców Finansowo-Księgowych Spółka z o.o. Grupa Finans-Servis 13.11.2008 – 19.12.2008	Badanie i ocena prawidłowości wykorzystania środków pomocowych Unii Europejskiej ze środków Funduszu Spójności oraz Sektorowego Programu Operacyjnego
9.	Kontrola IZ	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 6-25 listopada 2008 r.	Kontrola dokumentacji z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w tym SIWZ, ogłoszenia, protokołu z komisji przetargowej, prawidłowości przeprowadzenia procedury w zakresie udzielenia zamówienia publicznego, w tym: wyboru trybu postępowania i przesłanek jego wyboru, protestów i odwołań, prawidłowości realizacji i rozliczenia umowy o zamówienie publiczne wraz z ewentualnymi aneksami, wykonania zaleceń pokontrolnych w zakresie zamówień publicznych
10.	Kontrola ex-ante IPZ	Ministerstwo Infrastruktury, 3-14 kwietnia 2008 r.	Kontrola dokumentacji z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na rozszerzony zakres robót modernizacyjnych na stacji Skierniewice nie objętych kontraktem nr 2
11.	Kontrola ex-ante IPZ	Ministerstwo Infrastruktury, 11-25 kwietnia 2008 r.	Kontrola dotycząca zamówienia na nadzór i zarządzanie nad rozszerzonym zakresem robót modernizacyjnych na stacji Skierniewice nie objętych kontraktem nr 2, robotami dodatkowymi dla kontraktu nr 2, robotami dodatkowymi dla kontraktu nr 3
12.	Kontrola ex-ante IPZ	Ministerstwo Infrastruktury, 6-13 marca 2008 r.	Kontrola dotycząca projektu umowy z wykonawcą wraz z innymi dokumentami z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zaprojektowanie i wykonanie robót dodatkowych niezbędnych do prawidłowego wykonania zamówienia podstawowego dla kontraktu nr 3
13.	Kontrola ex-ante IPZ	Ministerstwo Infrastruktury, 22 lutego-13 marca 2008 r.	Kontrola dotycząca zamówienia na zaprojektowanie i wykonanie robót dodatkowych zamówienia publicznego na zaprojektowanie i wykonanie robót dodatkowych niezbędnych do prawidłowego wykonania zamówienia podstawowego dla kontraktu nr 2
14.	Kontrola ex-ante IPZ	Ministerstwo Transportu, czerwiec 2007 r.	Kontrola zamówień publicznych na zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk – LCS Koluszki
15.	Kontrola ex-ante IPZ	Ministerstwo Transportu, 17-24 kwietnia 2007 r.	Kontrola zamówień publicznych na zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk – LCS Koluszki
16.	Kontrola uprzednia	Urząd Zamówień Publicznych, Lipiec 2006 r.	Kontrola postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na nadzór i zarządzanie w ramach projektu SPOT/1.1.1/82/04
17.	Kontrola uprzednia	Urząd Zamówień Publicznych, Czerwiec 2006 r.	Kontrola postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Koluszki – Łódź Widzew w ramach projektu SPOT/1.1.1/82/04
18.	Kontrola uprzednia	Urząd Zamówień Publicznych, Marzec 2006 r.	Kontrola postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Skierniewice - Koluszki ramach projektu SPOT/1.1.1/82/04
19.	Audyt wewnętrzny	Zespół Audytorów Wewnętrznych PKP PLK S.A. 10 września-30 października 2007 r.	Audyt wewnętrzny procesu wyboru wykonawców w zakresie zamówień publicznych dla projektów realizowanych w ramach SPOT
20.	Kontrola doraźna	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego	Kontrola postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie „Koncepcji wielobranżowej bezkolizyjnego skrzyżowania w km 97,346 linii nr 1 Warszawa – Łódź (szlak Rogów – Koluszki) wraz z ewidencją geodezyjną gruntów i

Lp.	Rodzaj kontroli lub audytu	Instytucja przeprowadzająca kontrolę lub audyt; termin	Zakres kontroli lub audytu
		22 stycznia 2008 r.	kosztorysem oraz materiałami przetargowymi na realizację w systemie projekt i budowa". Wartość umowy w sprawie niniejszego zamówienia została uznana za wydatek niekwalifikowany. W opinii zespołu kontrolującego tryb zamówienia z wolnej ręki został zastosowany w sposób nieuprawniony, w związku z czym niniejszy wydatek przeniesiono do kategorii wydatków niekwalifikowanych a beneficjent został wezwany do zwrotu zrefundowanych środków (dot. zadania nr 5)
21.	Audyt wewnętrzny	Zespół audytorów Wewnętrznych PKP PLK S.A. 09.01-30.03.2007 r.	Ocena systemu kontroli wewnętrznej w fazie projektu inwestycyjnego
22.	Kontrola IPZ na zakończenie realizacji projektu	29.01-4.02.2009	Kontrola na zakończenie realizacji projektu.

Wyniki audytów Komisji Europejskiej dotyczące projektu.

W dniach 14-18 kwietnia 2007 r. KE przeprowadziła audyt nr 2007/PL/REGIO/14/452.2 projektów realizowanych w ramach SPOT. Jedno z ustaleń poaudytowych przekazanych przez KE w dniu 9 października 2008 r. dotyczyło konfliktu beneficjenta (PKP PLK S.A.) z Konsorcjum spółek Siemens Sp. z o.o. i Kolejowe Zakłady Automatyki Katowice S.A. w ramach kontraktu na „*Zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk - LCS Koluszki w ramach projektu ,Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, I etap odcinek Skierniewice - Łódź Widzew*". Polskie władze zostały poproszone o informację na temat aktualnej sytuacji w zakresie unieważnienia umowy z konsorcjum. W odpowiedzi poinformowano, że zamówienie zostało unieważnione w dniu 19 kwietnia 2007 r., natomiast kwota wypłaconej na rzecz beneficjenta zaliczki wraz z odsetkami zostały potrącone z wniosku o płatność nr SPOT/1.1.1/82/224/07.

Beneficjent przeprowadził nową procedurę przetargową i w dniu 22 czerwca 2007 r. podpisana została umowa z nowym wykonawcą, który zrealizował prace objęte kontraktem i wskazane w umowie o dofinansowanie do dnia 30 sierpnia 2008 r.

W odniesieniu do zaliczki dla wykonawcy Siemens KE w dniu 12 sierpnia 2009 r. przekazała kolejne uwagi. Władze polskie poinformowały, że kwota odzyskana bez odliczenia odsetek wyniosła 5 227 388,34 zł, a fakturę wystawiono na kwotę 6 969 851,12 zł (kwota wypłacona wykonawcy obejmująca wkład własny beneficjenta). Władze polskie zostały poproszone o wyjaśnienie różnicy miedzy tymi dwoma kwotami. W dniu 15 września 2009 r. została przesłana odpowiedź (do IZ), że IPZ potrąciła beneficjentowi kwotę w wysokości 5 227 388,34 zł, ponieważ zgodnie z poziomem dofinansowania dla projektu, kwota ta stanowi 75% wartości zaliczki dla wykonawcy kontraktu w wysokości 6 969 851,12 zł na „Zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk LCS Koluszki" dotyczącej FV nr 1011125636 z dn. 12.09.2006 r.

Ponadto wskazano następujące ustalenia, które obecnie są już zamknięte:

- możliwe zastosowanie dyskryminujących oraz/lub zniechęcających warunków uczestnictwa w przetargu wymagającym członkostwa w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa oraz/lub posiadania uprawnień budowlanych w rozumieniu polskiej Ustawy – Prawo Budowlane;
- ogłoszenie o zamówieniu nie zawierało informacji o tym, że oferenci z innych państw członkowskich mogą dostarczyć dokumenty tj. wyciąg z KRK, ZUS, Urzędu Skarbowego itp. wydane zgodnie z systemami prawnymi ich państw pochodzenia;
- Pozostałe ustalenia objęte korektą systemową;
- dyspozycyjność sprzętu wymagana już w momencie przeprowadzania procedury przetargowej;
- nielegalne ograniczenia możliwości podwykonawstwa;
- znaczące zmiany w informacji zawartej w ogłoszeniu o zamówieniach publicznych bez opublikowania erraty w Dzienniku Urzędowym UE.

14.1.10. Nieprawidłowości

W projekcie zgłoszono 1 raport o numerze TRN/08/Z04/00047/1 dotyczący kontroli zamówienia publicznego na opracowanie „Koncepcji wielobranżowej bezkolizyjnego skrzyżowania w km 97.346 linii nr I Warszawa – Łódź (szlak Rogów – Koluszki) wraz z ewidencją geodezyjną gruntów i kosztorysem oraz materiałami przetargowymi na realizację w systemie projekt i budowa". Kontrola doraźna IZ SPOT wykazała, iż nie zostały spełnione przesłanki, aby uznać powyższe zamówienie za zgodne z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych. W konsekwencji umowa podpisana w wyniku udzielenia tego zamówienia powinna zostać uznana za nieważną na podstawie art. 146 ust. 1 punkt 6 ustawy Prawo Zamówień Publicznych. W dniu 5 lutego 2008 r., na prośbę IZ SPOT Urząd Zamówień Publicznych przekazał opinię, w której potwierdził stanowisko zespołu kontrolującego.

Beneficjent zaakceptował stanowisko IZ SPOT podpisując Informację pokontrolną w dniu 20 lutego 2008 r. Wartość nieprawidłowości po stronie Wspólnoty wyniosła 41 598 euro i została zwrócona z odsetkami umownymi dnia 8 maja 2008 r.

Poza tym w projekcie stwierdzono jedną nieprawidłowość niepodlegającą raportowaniu o numerze 07/P18/00027 na kwotę 5 227 388,34 zł. W związku z podjęciem przez IPZ informacji o odstąpieniu przez beneficjenta od umowy z wykonawcą, IPZ SPOT uznała za niekwalifikowaną wartość zaliczki jaką beneficjent wypłacił wykonawcy, zrefundowaną na podstawie wcześniejszego wniosku o płatność. W związku z powyższym kwota nieprawidłowości została potrącona z kolejnego wniosku o płatność. Nieprawidłowość opisana w ww. punkcie została zgłoszona w zestawieniu nieprawidłowości niepodlegających raportowaniu za III kwartał 2007 r.

14.1.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi

Zgodność realizacji projektu z polityką ochrony środowiska.

W ramach projektu prowadzono szereg działań mających na celu zapewnienie zgodności projektu z ochroną środowiska.

Warunki realizacji inwestycji w oparciu o obowiązujące przepisy o ochronie środowiska określone zostały w decyzjach środowiskowych. Po uzyskaniu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 8 maja 2006 r.:

- Postanowienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 1.09.2006 r. uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa-Łódź na odcinku Skierniewice – Koluszki oraz z dnia 10.01.2007 uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa-Łódź na odcinku Koluszki – Łódź Widzew w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych,
- Postanowienia Ministra Środowiska z dnia 15.12.2006 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa-Łódź na odcinku Skierniewice – Koluszki oraz z dnia 5.01.2007 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa-Łódź na odcinku Koluszki – Łódź Widzew.

Wojewoda Łódzki wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 31.01.2007 r. dla odcinka Skierniewice - Koluszki oraz z dnia 2.02.2007 r. dla odcinka Koluszki – Łódź Widzew. W trakcie prac wydane zostały decyzje Wojewody Łódzkiego wsprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, które dotyczyły zmian światła przepustów w celu dostosowania ich do pełnienia roli przejścia dla drobnych zwierząt. Decyzje te wydano 27 czerwca 2007 r. i 1 sierpnia 2007 r. dla odcinka Skierniewice – Koluszki oraz 1 sierpnia 2007 r. i 7 sierpnia 2007 r. dla odcinka Koluszki – Łódź Widzew.

Realizacja projektu przyczyniła się do poprawy stanu środowiska naturalnego w jej sąsiedztwie poprzez ograniczenie zużycia paliw płynnych, zmniejszenie emisji CO_2 wskutek zmiany ogrzewania z węglowego na elektryczne w wybranych obiektach kolejowych, uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej, zmniejszenie negatywnego oddziaływania hałasu i drgań, udrożnienie korytarzy migracyjnych zwierząt (dostosowanie mostów i przepustów poprzez zaopatrzenie w suche półki, montaż odpłaszaczy odblaskowych na terenie kompleksów leśnych). Zastosowanie nowoczesnych

technologii w nawierzchniach kolejowych i ekranów akustycznych ograniczyło emisję hałasu. Dodatkowo zwiększono izolacyjność okien w budynkach na terenach przyległych do linii.

Promując inne niż transport drogowy formy przemieszczania się osób pomiędzy aglomeracjami Łodzi i Warszawy, projekt wnosi wkład w promowaną w UE zasadę zrównoważonego rozwoju.

Ponadto projekt przyczynił się do zwiększenia konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego przejmując część przewozów pasażerskich i towarowych, co tym samym pozwoliło zmniejszyć koszty zewnętrzne transportu tj. zmniejszenie liczby wypadków drogowych, zmniejszenie emisji spalin i hałasu,

W zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych zaprojektowano i wybudowano system odwodnień zarówno na szlakach, stacjach kolejowych jak i obiektach inżynierskich. System ten składa się z drenokolektorów przytorowych, drenokolektorów międzytorowych, korytek stanowiących wzmocnienie dna rowów odwodnieniowych oraz rowów nieumocnionych. Wyloty odwodnienia zaopatrzone zostały w separatory, odparowalniki lub w studzienki osadnikowe z zasyfonowaniem na wylocie. Realizując zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia dotyczące ochrony drobnych zwierząt poprzez umożliwienie im bezpiecznego przejścia wykonano pochylnie wewnątrz korytek w postaci pryzmy z tłucznia z rurą przepływową. Rozwiązanie to przyjęto na podstawie projektów wykonanych przez Instytut Techniki Budowlanej oraz Zakład Dydaktyki Biologii i Badań Różnorodności Przyrodniczej Uniwersytetu Łódzkiego na zlecenie PKP PLK S.A. oraz wykonawców. Na wszystkie elementy systemu odwodnienia, które tego wymagają, uzyskano stosowne pozwolenia wodno-prawne.

Działania ograniczające niekorzystne oddziaływanie prac budowlanych na środowisko gruntowo-wodne i powierzchnię ziemi realizowane były głównie przez:

- wdrożenie do stosowania „Instrukcji dla Wykonawców" opracowanej przez PKP PLK S.A. Instrukcja powyższa zawiera zasady i tryb postępowania w zakresie wywierania wpływu na środowisko przez osoby realizujące zadania na rzecz jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A., a w szczególności sposób magazynowania materiałów, postępowania z odpadami i metodykę postępowania na wypadek zagrożenia środowiska w trakcie wykonywania prac,

- lokalizowanie baz budowlano-materiałowych i parków maszynowych na terenach zagospodarowanych - podłoże tych miejsc było częściowo utwardzone lub inaczej zabezpieczone przed bezpośrednią możliwością zanieczyszczenia,

- każdorazowo roboty ziemne poprzedzone były zdjęciem warstwy próchnicznej, która była odkładana i ponownie wykorzystana do rekultywacji terenu,

- powierzchnia zajęta na potrzeby budowy ograniczona była do minimum i po zakończeniu prac teren przywrócono do stanu pierwotnego i protokolarnie przekazano właścicielowi,

- drogi dojazdowe do budowy wyznaczane były w miarę możliwości wzdłuż cieków,

- wykonawcy posiadali umowy dzierżawy terenu zajętego przez bazy i zaplecza socjalne oraz na odbiór odpadów komunalnych i używanie przenośnych urządzeń sanitarnych.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 11.2004 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli budynków, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych wytypowano drzewa do usunięcia i uzyskano decyzje na wycinkę wydawane przez właściwe organy. Uzyskano 22 decyzje zezwalające na usunięcie drzew. Zgodnie z decyzjami pozwalającymi na wycinkę drzew wykonano zalecane nasadzenia zastępcze. Wykonano również nasadzenia zieleni izolacyjnej i okrywowej zgodnie z decyzjami o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizacje przedsięwzięcia i w oparciu o opracowanie dendrologiczne. Drzewa nie przeznaczone do wycięcia, a znajdujące się w strefie prowadzenia prac zabezpieczano przed uszkodzeniami mechanicznymi.

W celu umożliwienia zwierzętom swobodnej i bezpiecznej migracji zaadaptowano istniejące mosty, wiadukty i przepusty dla pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz projektami wykonawczymi zabudowano elementy odblaskowe odstraszające dziką zwierzynę.

Postępowanie z odpadami wytworzonymi podczas prac budowlanych było zgodne z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach. Wykonawcy prac budowlanych zgodnie z Ustawą o odpadach posiadali

decyzję zatwierdzające programy gospodarki odpadami niebezpiecznymi lub złożyli informacje o wytwarzanych odpadach. Gospodarka odpadami prowadzona była w oparciu o zasady minimalizujące ilości powstających odpadów.

W celu ograniczenia oddziaływania na klimat akustyczny podczas eksploatacji linii kolejowej zainstalowano konstrukcje antywibracyjne podtorzy oraz ekrany akustyczne.

Zastosowane rozwiązania chroniące środowisko ocenione i ewentualnie zweryfikowane zostaną po wykonaniu analizy porealizacyjnej (w ciągu 12-18 miesięcy od zakończenia projektu). Wyłonienie wykonawcy analizy porealizacyjnej projektu nastąpi w grudniu br. Na realizację zamówienia przewidziano 130 dni.

Zgodność realizacji projektu z polityką równych szans.

Projekt SPOT/1.1.1/82/04 *„Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, Etap I: odcinek Skierniewice – Łódź Widzew"* realizowany był zgodnie z polityką równych szans i nie prowadził do dyskryminacji w dostępie do rynku pracy ze względu na płeć. Przyczynił się do zapewnienia równego statusu kobiet i mężczyzn poprzez umożliwienie kobietom szerszego dostępu do rynku pracy oraz likwidację barier dyskryminujących kobiety w dostępie do zatrudnienia. Projekt przyczynia się do wyeliminowania istniejących nierówności pomiędzy mężczyznami i kobietami głównie na rynku pracy i w życiu społecznym. Dogodne połączenie kolejowe umożliwia dojazd do pracy do Warszawy, pośrednio więc przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia wśród kobiet pochodzących z aglomeracji łódzkiej, a które utraciły pracę w wyniku likwidacji wielu przedsiębiorstw, głównie branży włókienniczej. W fazie eksploatacyjnej projekt zapewnia równy dostęp do infrastruktury dla kobiet i mężczyzn.

Projekt ma także wpływ na likwidowanie dotychczasowych barier dla osób niepełnosprawnych. Jego realizacja przyczyniła się do dostosowania infrastruktury kolejowej tj. perony, przejścia do łatwiejszego korzystania z niej przez osoby niepełnosprawne (m.in. wybudowano windy, pochylnie do wjazdu na perony). Ponadto wprowadzenie dogodnych, szybkich połączeń kolejowych stworzyło lepsze możliwości dojazdu do większych aglomeracji miejskich, dając tym samym szansę wyboru zatrudnienia, rozwoju intelektualnego oraz szkolenia jak również łatwiejszy dostęp do ośrodków zdrowia, co jest szczególnie ważne dla kobiet w ciąży, emerytów, osób o specyficznych schorzeniach.

Zgodność realizacji projektu z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych

W wyniku przeprowadzonych kontroli, w projekcie wykryto naruszenia prawa zamówień publicznych. Jednak po przeprowadzeniu pogłębionej analizy, IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta w stosunku do części naruszeń, np. żądania, aby wykonawcy dysponowali sprzętem niezbędnym do wykonania zamówienia już w chwili składania ofert, czy braku opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej informacji o zmianie terminu otwarcia ofert, ponieważ naruszenia te wynikały z błędów systemowych, takich jak niedostosowanie prawa polskiego do prawa wspólnotowego w zakresie zamówień publicznych. Z uwagi na fakt, że za błędy systemowe odpowiada państwo, wartość ww. korekt finansowych została pokryta w ramach „autokorekty". Inne naruszenia, w przypadku których IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta, miały wyłącznie charakter formalny i nie wywołały negatywnych skutków finansowych po stronie funduszy UE, a tym samym nie prowadziły także do naruszenia zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców.

Zgodność realizacji projektu z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej.

Ustawa o pomocy publicznej nie dotyczy niniejszego projektu.

14.1.12. Informacja i promocja

Zgodnie z art. IX umowy o dofinansowanie projektu nr 77/06 z dnia 30.08.2006r. pt. *Działania informacyjno- promocyjne,* Beneficjent zrealizował następujące działania mające na celu informowanie opinii publicznej o projekcie :

- przygotowano stronę internetową dla projektu w serwisie: http://www.plk-inwestycje.pl/, opisano gdzie zamieszczono informacje na temat inwestycji, umieszczono dane dotyczące współfinansowania projektu, a także na bieżąco dokonywano aktualizacji informacji na temat przebiegu robót i zamieszczano dokumentację fotograficzną,
- wydano folder pt: „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź" (w wersji polskiej, angielskiej i niemieckiej) dla potrzeb konferencji w Amsterdamie (konferencja w dn. 17 – 19 marca 2008 r. dotycząca Kolei Dużych Prędkości),

- zorganizowano uroczystość podpisania umów na roboty,
- przygotowano 10 000 sztuk ulotek informacyjnych dotyczących zakończenia I etapu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź, które były dystrybuowane w pociągach relacji Warszawa – Łódź,
- przygotowano 300 sztuk plakatu dotyczącego zakończenia I etapu modernizacji linii kolejowej Warszawa - Łódź, które dystrybuowano na stacjach PKP od Skierniewic do Łodzi,
- przygotowano baner informacyjny, na temat projektu, na stronę internetową www.plk-sa.pl i www.pkp.pl,
- wykupiono powierzchnię reklamową na zamieszczenie informacji o zakończeniu I Etapu modernizacji linii Warszawa - Łódź. Reklama emitowana była w Dzienniku Łódzkim, Gazecie Wyborczej - Łódź, Rzeczpospolitej,
- wykupiono powierzchnię reklamową w Gazecie Wyborczej - Łódź (dodatek ogólnopolski) na zamieszczenie reklamy o zakończeniu I Etapu modernizacji linii Warszawa - Łódź. Reklama wyemitowana była w dniu 17 czerwca 2008 r.,
- we współpracy z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego w ramach odbywającego się w Łodzi Komitetu Monitorującego SPOT w dniu 5 czerwca 2008 r. zorganizowano wizytację projektu. W trakcie przejazdu do miejscowości Koluszki dokonano wizytacji zmodernizowanych i nowowybudowanych obiektów. Przygotowano również stoisko reklamowe PKP PLK S.A. na konferencję promocyjną SPOT w dniu 6 czerwca 2008 r.,
- dzięki współpracy PKP PLK S.A. z PKP S.A. PKP Przewozy Regionalne, SOK oraz Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie w dniu 26 czerwca 2007 r. w miejscowości Koluszki zorganizowano uroczystość zakończenia prac modernizacyjnych w ramach projektu SPOT/1.1.1/82/04 "Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź Etap I odcinek Skierniewice - Łódź Widzew",
- aktualizowano plan działań informacyjno - promocyjnych dla projektu nr SPOT/1.1.1/82/04 Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap I: odc. Skierniewice - Łódź Widzew" w związku z kampanią informacyjną dotyczącą zakończenia I etapu prac na modernizowanej linii,
- przygotowano informację na stronę internetową o „śniadaniu prasowym" w Oddziale Regionalnego PKP PLK S.A. Warszawa na temat zakończenia I etapu modernizacji linii kolejowej Warszawa-Łódź. Zamieszczono przeznaczoną dla prasy informację oraz prezentację projektu,
- w miejscu realizacji projektu zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1159/2000 z dnia 30.05.2000 r. postawiono tablice informacyjne i pamiątkowe.
- informacje o projekcie zostały zamieszczone na stronie internetowej IPZ SPOT: www.spot.gov.pl;
- projekt zaprezentowano w opublikowanym w 2008 r. przez IPZ SPOT albumie w ramach promocji SPO-Transport.

14.1.13. Wskaźniki

Tabela 43 Stopień realizacji wskaźników

Nazwa wskaźnika produktu	*Jedn. miary wskaźnika*	*Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie*	*Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie*	*Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu*	*% - Stopień realizacji wskaźnika*
Zmodernizowana linia kolejowa	km	0,00	62,80	62,80	100,00
Liczba wybudowanych tuneli dla pieszych	szt.	0,00	2,00	2,0	100,00
Liczba zmodernizowanych obiektów mostowych (naprawa główna, przebudowa, remont lub naprawa)	szt.	0,00	4,00	4,00	100,00
Liczba zmodernizowanych wiaduktów (naprawa główna,	szt.	0,00	6,00	6,00	100,00

Nazwa wskaźnika produktu	Jedn. miary wskaźnika	Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie	Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie	Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu	% - Stopień realizacji wskaźnika
przebudowa, remont lub naprawa)					
Liczba zmodernizowanych przejazdów kolejowych	szt.	0,00	37,00	37,00	100,00
Długość wybudowanych obiektów infrastruktury ochrony środowiska	km	0,00	6,40	6,40	100,00
Nazwa wskaźnika rezultatu	**Jedn. miary wskaźnika**	**Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie**	**Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie**	**Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu**	**% - Stopień realizacji wskaźnika**
Minimalny czas przejazdu Skierniewice – Łódź Widzew	min	55,00	32,00	32,00	100,00
Nazwa wskaźnika oddziaływania	*Jedn. miary wskaźnika*	*Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie*	*Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie*	*Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu*	*% - Stopień realizacji wskaźnika*
Natężenie hałasu na obszarze oddziaływania inwestycji	%	100,00	90,00	90,00	100,00

Wszystkie planowane wskaźniki osiągnięto w 100 %. Do monitorowania pozostał wskaźnik dotyczący natężenia hałasu. Porealizacyjny pomiar hałasu zostanie wykonany w okresie 12-18 miesięcy od zakończenia projektu (podane dane są szacunkowe). W marcu 2010 r. trwały przygotowania do ogłoszenia przetargu na wykonanie analizy porealizacyjnej uwzględniającej pomiar natężenia hałasu. Planowany czas przeprowadzenia analizy to 120 dni od podpisania umowy.

Odcinek Skierniewice – Łódź Widzew po modernizacji został przystosowany do ruchu pociągów z prędkością 140 km/h. Pozwoliło to na skrócenie czasu jazdy na tym odcinku o ok. 42% z wcześniejszych 55 minut do ok. 32 min. Ewentualne zastosowanie w przyszłości taboru z wychylnym nadwoziem pozwoli na zwiększenie prędkości do 160 km/h bez dalszych inwestycji w infrastrukturę pomiędzy Skierniewicami a Łodzią Widzew. W zakresie modernizacji dostosowano urządzenia automatyki do prędkości 160 km/h oraz zwiększono szerokość międzytorza. Efektywność linii poprawiła się również na skutek zmniejszenia kosztów jednostkowych eksploatacji (na 1 poc./km) oraz poprawy bezpieczeństwa m.in. dzięki modernizacji urządzeń na przejazdach w poziomie szyn.

Rezultatem modernizacji jest wzrost liczby korzystających z nowoczesnego połączenia kolejowego dzięki przejściu pasażerów z transportu drogowego oraz przeniesieniu wzrostu potoku na transport kolejowy. Prognozowany w wariancie umiarkowanym wzrost liczby pasażerów do roku 2015 wynosi średnio 42%. Prognozuje się również nieznaczny wzrost transportu towarowego (ok. 1% w skali roku), w szczególności transportu kombinowanego.

Projekt stwarza możliwości rozwoju natomiast konkretne dane będą możliwe do oszacowania w okresie kilkuletnim, wykraczającym poza okres sporządzenia sprawozdania z realizacji Programu.

Odcinek jest fragmentem linii łączącej aglomeracje łódzką i warszawską. Skrócenie czasu przejazdu, wprowadzenie nowych połączeń oraz nowego taboru na zmodernizowaną linię poprawiło bezpieczeństwo oraz komfort podróży przyczyniając się do usprawnienia obsługi ruchu pasażerskiego.

Modernizacja infrastruktury kolejowej, a zatem zapewnienie lepszego dojazdu do miejscowości położonych wzdłuż omawianej linii kolejowej przyczyniło się do ożywienia i rozwoju regionu zarówno pod względem ekonomicznym, gospodarczym jak i społecznym. Możliwość łatwiejszego dojazdu do miejsca pracy oznacza potencjalnie większe możliwości zatrudnienia, a także większą konkurencyjność na rynku pracy. Modernizacja linii kolejowej stworzyła również warunki do lokalnego rozwoju ekonomicznego.

Lepszy dojazd do większych ośrodków miejskich stanowi również zachętę do korzystania z istniejących ośrodków kultury, nauki i sportu. Efektem jest zatem rozwój kulturalny społeczeństwa, podniesienie poziomu wykształcenia i kultury fizycznej tak bardzo potrzebnych dla prawidłowego, wszechstronnego rozwoju szczególnie młodego pokolenia.

Zmodernizowane połączenie aglomeracyjne daje również większe możliwości korzystania z wyjazdów poza miasto. Przy jednoczesnym opracowaniu odpowiedniej oferty przewozowej stwarza dobre warunki do tworzenia grup wyjazdowych np. rowerowych, zapewniając szybki i łatwy dojazd do ciekawych miejsc sprzyjających efektywnemu wypoczynkowi. Propagowanie takiej formy relaksu daje także możliwość tworzenia sezonowych miejsc pracy i rozwoju lokalnego społeczeństwa.

Realizacja projektu ma również niebagatelne znaczenie dla poprawy wizerunku kolei w oczach społeczeństwa jako środka transportu zapewniającego szybki, wygodny i bezpieczny sposób podróżowania zarówno dla korzystających z niego codziennie jak i okazjonalnie.

Należy jednak zaznaczyć, że pełne osiągnięcie celu pośredniego będzie możliwe dzięki pełnej modernizacji linii na odc. Warszawa - Skierniewice i Łódź – Widzew - Łódź Fabryczna, które jest planowane w okresie programowania 2007-2013.

Realizacja projektu jest powiązana z innymi projektami dotyczącymi modernizacji linii kolejowych szczególnie przechodzących przez aglomerację warszawską. Projekt jest elementem programu modernizacji sieci kolejowej w Polsce, który realizowany był dotychczas z różnych funduszy, w tym funduszy unijnych Phare i ISPA. Do najważniejszych należy zaliczyć projekty realizowane na linii E-20. W najbliższych latach przewiduje się również realizację projektów finansowanych z Funduszu Spójności na liniach E-65, E-75. Oprócz tego, w ramach funduszy strukturalnych planowana jest realizacja linii kolejowej Warszawa – Radom, do której przyłączony zostanie odcinek nowej linii kolejowej do Terminala na lotnisku Okęcie.

Realizacja projektu jest również powiązana z modernizacją Warszawskiego Węzła Transportowego, dla którego opracowane zostało wstępne studium wykonalności (współfinansowane ze środków programu ISPA-Transport – 2000/PL/16/P/PA/002).

Dzięki powyższym inwestycjom aglomeracja łódzka uzyska możliwość lepszego połączenia nie tylko z resztą kraju, ale również z najważniejszymi ośrodkami miejskimi Europy.

Ponadto w ramach rozwoju systemu komunikacyjnego aglomeracji warszawskiej wdrożono system Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) na odcinku Warszawa – Grodzisk Mazowiecki.

Kolejnym istotnym czynnikiem, który wymusił konieczność modernizacji odcinka Skierniewice – Łódź Widzew jest fakt, że znaczny jego fragment (Skierniewice – Koluszki – Gałkówek) objęty umową międzynarodową w zakresie dostosowania do potrzeb transportu kombinowanego (AGTC) jako fragment ciągu C 65/1 i jednocześnie stanowi łącznik pomiędzy aglomeracją łódzką a ujęta w umowie linią C 20 Łowicz – Skierniewice – Łuków. Nadmienić należy, że w dalszych planach przewidywana jest również modernizacja ciągu CE 65.

Ze względu na przewidywany długi czas realizacji inwestycji dalsze etapy projektu (odcinków Warszawa Zach. – Skierniewice i Łódź Widzew – Łódź Fabryczna) zostaną sfinansowane ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach perspektywy finansowej 2007-2013.

Główni beneficjenci infrastruktury: Zmodernizowana linia kolejowa Skierniewice – Łódź Widzew jest udostępniana wszystkim potencjalnym operatorom kolejowym zamierzającym z niej korzystać. Linia kolejowa po modernizacji jest w dalszym ciągu zarządzana przez Beneficjenta – PKP PLK S.A.

Linia położona jest na terenie Oddziału Regionalnego PKP PLK S.A. w Warszawie – jednego z ośmiu Oddziałów PLK. Jednostką terytorialną zajmującą się bezpośrednio utrzymaniem omawianej linii kolejowej i jej eksploatacją jest Zakład Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Łodzi.

14.1.14. Zdjęcia z realizacji projektu

Fot. 27 SPOT/1.1.1/82/04 Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź Fabryczna. Etap I - odcinek Skierniewice - Łódź Widzew

14.2. SPOT/1.1.3/182/07 Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 „Młociny" wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego „Młociny" (beneficjent – Miasto Stołeczne Warszawa)

14.2.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ.

Całkowita wartość projektu:	1 046 852 453,71 zł	
Wartość wydatków kwalifikowanych:	759 087 875,48 zł	213 219 306,68 euro
Wartość EFRR bezwarunkowa:	320 494 092,17 zł	91 650 950,97 euro

14.2.2. Cel projektu

Główne cele projektu wskazane we wniosku o dofinansowanie były następujące: poprawa jakości publicznych usług transportowych, skrócenie czasu podróży (o 11 minut), zwiększenie atrakcyjności i pojemności systemu komunikacji publicznej, zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego i ilości jego użytkowników, poprawa bezpieczeństwa i wygody podróżnych, zmniejszenie zatorów w ruchu drogowym, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych, poprawa standardów podróży komunikacją publiczną osób niepełnosprawnych, starszych i podróżujących z małymi dziećmi, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z ruchu drogowego i poprawa klimatu akustycznego (w pobliżu metra), stworzenie nowych miejsc pracy.

Założone przez beneficjenta we wniosku cele projektu są spójne i bezpośrednio związane z celami Poddziałania 1.1.3 określonymi w Uzupełnieniu SPOT. Realizację założonych celów należy ocenić pozytywnie. Realizacja niektórych celów jest lepsza i efektywniejsza niż zakładano np. udało się zapewnić skrócenie czasu podróży (zamiast 11 minut - skrócono czas podróży o 15 minut) oraz zwiększyć konkurencyjność transportu publicznego, co z kolei można wywnioskować ze znacznie większego wzrostu liczy osób korzystających z metra niż zakładano (o ponad 300% więcej niż zakładano pierwotnie).

Budowa ostatniego odcinka I linii metra i stworzenie węzła komunikacyjnego “Młociny” przyczyniły się do poprawienia usług transportowych w aglomeracji warszawskiej. Został zapewniony zrównoważony rozwój systemu transportowego w aglomeracji warszawskiej. Poprawiła się komunikacja publiczna w dzielnicach Żoliborz i Bielany. Po zrealizowaniu projektu czas podróży został skrócony, a liczba potrzebnych przesiadek zmniejszona. Docelowo, po zbudowaniu Mostu Północnego, przedłużenie linii metra poprawi sytuację komunikacyjną w całej północnej Warszawie i przyczyni się do integracji obszarów położonych na obu brzegach Wisły. Inwestycja przyczynia się też do lepszego podziału zadań komunikacyjnych pomiędzy wszystkich przewoźników naziemnych w tej części miasta, i do optymalizacji układu tras autobusowych oraz tramwajowych. Projekt w pełni mieści się w celach komunikacyjnych Warszawy i wpisuje się w cele rozwoju transportu publicznego wymienione w polityce transportowej miasta stołecznego Warszawy, które pod tym względem są spójne z założeniami Poddziałania 1.1.3 SPOT. Należy również podkreślić, że rosnąca frekwencja użytkowników metra jak i przekroczone wskaźniki zwiększenia liczby obsłużonych pasażerów potwierdzają osiągnięcie założonych celów oraz wskazują jak ważnym elementem komunikacji miejskiej jest niniejsza inwestycja. Można również zauważyć na podstawie osiągniętych wskaźników, że tego typu inwestycje w znaczny sposób usprawniające transport osób w dużych aglomeracjach potwierdzają słuszność alokowania unijnych środków na tego typu przedsięwzięcia.

14.2.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie

Wniosek o potwierdzenie dofinansowania do Komisji Europejskiej złożono w grudniu 2004 r. (w ramach ZPORR), natomiast jego aktualizację obejmującą dostosowanie do SPOT przekazano do Komisji Europejskiej w dniu 8 czerwca 2007 r. Projekt został zatwierdzony do realizacji decyzją Komisji Europejskiej nr K(2007)4448 z 24 września 2007 r. na kwotę 82 857 215 euro.

14.2.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy do UD

Umowę o dofinansowanie nr 91/07 podpisano w dniu 6.12.2007 r.

Wydatki całkowite projektu – 858 347 425, 11 zł,

Wartość wydatków kwalifikowanych – 641 169 392, 53 zł,

Wartość dofinansowania z EFRR – 320 584 696,26 zł.

Do umowy sporządzono trzy aneksy:

- Aneks nr 1 z dnia 20.05.2008 r. - zwiększono wartość całkowitą projektu do kwoty 1 018 853 600,18 zł oraz kwotę wydatków kwalifikowanych do 727 702 638,76 zł, co związane było ze zwiększeniem ceny kontraktowej ze względu na nadzwyczajny wzrost kosztów robocizny i materiałów, a także z zastosowaniem nowoczesnej technologii montażu szyn do podtorza redukującej drgania. Wzrost ceny kontraktowej został zatwierdzony w wyniku zawarcia ugody sądowej z każdym z wykonawców. Zastosowanie technologii antywibracyjnej nie było możliwe wcześniej, ze względu na brak dopuszczenia jej do użytkowania w Polsce w momencie tworzenia dokumentacji technicznej metra. Odpowiednie pozwolenia zostały uzyskane przez producenta już po rozpoczęciu realizacji projektu. Ponadto zmianie uległ numer rachunku bankowego beneficjenta.
- Aneks nr 2 z dnia 8.07.2008 r. - wydłużenie finansowego zakończenia realizacji projektu do 31 października 2008 r., ze względu na konieczność wydłużenia prac na węźle komunikacyjnym „Młociny”. Bezpośredni wpływ na wydłużenie prac miał długi proces uzyskiwania odpowiednich pozwoleń i uzgodnień, a także konieczność zmiany niektórych rozwiązań projektowych już w trakcie trwania robót budowlanych.
- Aneks nr 3 z dnia 31.12.2008 r. - przesunięcie terminu zakończenia rzeczowego projektu na 10 października 2008 r. oraz finansowego zakończenia projektu na 3.11. 2008 r. a także zmiana wartości całkowitej projektu na 1 046 852 453,71 zł oraz wzrost wydatków kwalifikowanych do 759 302 472,73 zł, wartość przyznanego dofinansowania nie uległa zmianie - 320 584 696,26 zł.
- Ostateczna wartość całkowita projektu określona w umowie o dofinansowanie i aneksach wyniosła 1 046 852 453,71 zł, wartość kosztów kwalifikowanych wyniosła 759 302 472,73 zł, a dofinansowania ze środków EFRR 320 584 696,26 zł.

14.2.5. Refundacje w projekcie

W ramach projektu beneficjent złożył 5 wniosków o płatność. Jeden ze złożonych wniosków został wycofany. Projekt otrzymał dofinansowanie z EFRR w wysokości 320 494 092,17 zł (zatwierdzone wydatki kwalifikowane to 759 302 470,60 zł, a całkowita wartość projektu to 1 046 852 453,71 zł). Dokonana refundacja nie przekroczyła kwoty dofinansowania określonej w umowie o dofinansowanie i aneksach do umowy.

Wniosek o płatność końcową został certyfikowany na kwotę 34 539 931,34 zł w dniu 30 września 2009 r., z czego w dniu 30 września 2009 r. wypłacono 11 700 000 zł, natomiast pozostałą kwotę 22 839 931,34 zł wypłacono 13 października 2009 r.

14.2.6. Przychód w projekcie

W ramach realizacji projektu rozliczono przychód, który w kwocie 214 595,12 zł został potrącony z wniosku o płatność końcową nr SPOT/1.1.3/182/517/08.

14.2.7. Harmonogram rzeczowy prac

Tabela 44 Harmonogram rzeczowy prac projektu SPOT/1.1.3/182/07

Nazwa zadania	Daty rozpoczęcia		Daty zakończenia (odbiór rzeczowy)	
	planowana	rzeczywista	planowana	rzeczywista
Budowa I linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego Młociny	06.2004	06.2004	**06.2008** – zgodnie z Umową nr 91/07 o dofinansowanie z dnia 06.12.2007 r. **08.2008** – zgodnie z Aneksem nr 2 z dnia 08.07.2008 r. do Umowy nr 91/07 o dofinansowanie z dnia 06.12.2007 r. **10.10.08** - zgodnie z Aneksem nr 3 z dnia 31.12.2008 r. do Umowy nr 91/07 o dofinansowanie z dnia 06.12.2007 r.	**10.10.08**

Niektóre z problemów napotkanych przy realizacji skutkowały opóźnieniem w rozliczeniu projektu i były związane z wystąpieniem nieprzewidzianych trudności technicznych, co spowodowało konieczność wykonania robót dodatkowych oraz robót zamiennych oraz zwiększeniem wartości kontraktów w wyniku zawarcia ugody sądowej z powodu nieprzewidzianego wzrostu cen i usług na rynku budowlanym.

W celu rozwiązywania powstałych problemów podejmowano działania zaradcze w postaci negocjacji z gestorami sieci miejskich i etapowania robót, aby prace postępowały w zakładanym tempie.

Działania zaradcze okazały się skuteczne i projekt został zrealizowany w całości. Bielański odcinek metra został uruchomiony w dniu 25.10.2008 r.

14.2.8. Umowy z wykonawcami

Tabela 45 Wartości podpisanych kontraktów, a także tryb udzielania zamówień publicznych oraz wykonawców

Kontrakt (Nr, Rodzaj i Nazwa zamówienia)	Tryb procedury udzielenia zamówienia	Wykonawca	Wartość kontraktu zł/euro	Data podpisania kontraktu
SPOT/1.1.3/182/07 Umowa nr 4908/PK2/06 z dnia 5.04.2006 r. Budowa szlaku B20 i stacji A20 „Park Kaskada" wraz z komorą rozjazdów i torami odstawczymi na 207,3 m szlaku B21, urządzeń kolejowych dla odcinka B20 i A20 oraz na 207,3 m szlaku B21 Termin zakończenia robót: 27.09.2007r.	Przetarg nieograniczony	Konsorcjum firm Przedsiębiorstwo Robót Górniczych „Metro" Sp. z o.o./Przedsiębiorstwo Budowy Kopalń PeBeKa Sp. z o.o.	198.279.946,00 zł/ 58.273.206,56 euro	5.04.2006 r.
Aneks nr 1 z dnia 06.06.2006 (korekta pozycji 17 HRFI - gospodarka zielenią oraz przesunięcie terminu wykonania) Aneks nr 2 z dnia 10.10.2006 (zmiana terminu wykonania odbioru końcowego szlaku B20 i stacji A20 „Park Kaskada" do 14.01.2008 r. oraz ceny umownej w związku z uwzględnieniem robót zamiennych tj. zmiana lokalizacji i technologii wykonania komory rozprężnej (202 625 359,76 zł netto) Aneks nr 3 z dnia 15.01.2006 (zmiana Kierownika Kontraktu KZ) Aneks nr 4 z dnia 28.02.2007 - wykonanie ścian szczelinowych w nowej technologii na szlaku B20 - roboty zamienne zwiększające cenę umowną o kwotę 2.800.000,00 zł netto do kwoty 205 425 359,76 zł netto) Aneks nr 5 z dnia 23.07.2007 - korekta HRFI - przesunięcie terminu wykonania części robót ujętych w poz. 5 HRFI Aneks nr 6 z dnia 30.07.2007 - wykonywanie miesięcznych płatności do wysokości 95% wartości etapów robót Aneks nr 7 z dnia 31.07.2007 - przesunięcie terminu odbioru części robót ujętych w poz. 5 HRFI (tunele tarczowe) Aneks nr 8 z dnia 31.07.2007 - korekta pkt.5 HRFI - wyłącznie i przesunięcie na 30.09.2007 robót związanych z wykonaniem stropu górnego na segmencie S2 B20 i stropu pośredniego na segmentachS1i S2 B20 oraz łączników wentylacyjnych Aneks nr 9 z dnia 29.08.2007 - wprowadzenie nowych załączników do protokołów odbiory robót Aneks nr 10 z dnia 30.09.2007 - korekta poz.17 HRFI (gospodarka zielenią) - przesunięcie terminu wykonania Aneks nr 11 z dnia 22.10.2007 - zmiana HRFI - zmiana terminu wykonania części robót objętych pkt 3.1 i 3.5 HRFI Aneks nr 12 z dnia 27.11.2007 - zwiększenie ceny umownej o kwotę 13 032 292,64 zł netto do kwoty 218 457 652,40 zł netto z tytułu wzrostu cen materiałów i usług na mocy podpisanej ugody sądowej Aneks nr 13 z dnia 23.01.2008- przesunięcie daty Odbioru Końcowego na dzień 31.03.2008 Aneks nr 14 z dnia 18.03.2008- wydzielenie robót naziemnych do wykonania do dnia 31.05.2008 Aneks nr 15 z dnia 31.05.2008 - ograniczenie zakresu rzeczowego umowy - zmniejszenie ceny umownej o kwotę 107.831,65 zł netto do kwoty 218 349 820,75 zł netto				
SPOT/1.1.3/182/07 Umowa nr 4961/PK3/06 z dnia 31.05.2006 r. Budowa szlaków B21 i B22 oraz stacji A21 „Bielany" i stacji A22 „Wawrzyszew" I linii metra w Warszawie, urządzeń kolejowych dla odcinka B21 i B22 oraz stacji A21 „Bielany" i stacji A22 „Wawrzyszew" Termin zakończenia robót – 15.10.2007 r.	Przetarg nieograniczony	Konsorcjum firm Mostostal Warszawa S.A./Acciona Infraestructuras S.A.	178.440.500,00 zł / 46 024 219,13 euro	31.05.2006 r.

Kontrakt (Nr, Rodzaj i Nazwa zamówienia)	Tryb procedury udzielenia zamówienia	Wykonawca	Wartość kontraktu zł/euro	Data podpisania kontraktu
Aneks nr 1 z dnia 20.07.2006 wprowadzenie skorygowanego HRFI, zmiana osób na stanowisku Kierowników Kontraktu, zmiana nr konta Aneks nr 2 z dnia 15.02.2007 korekta HRFI przesunięcie terminu odbioru końcowego Przedmiotu Zamówienia do 15 stycznia 2008 r. Aneks nr 3 z dnia 21.06.2007 zmiana terminów pośrednich wykonania kontraktu Aneks nr 4 z dnia 29.08.2007 wprowadzenie nowych załączników do protokołów odbioru robót Aneks nr 5 z dnia 14.11.2007 roboty zamienne związane z zastosowaniem systemu EDILON w nawierzchni torowej na odcinku metra B21A22, zmiana ceny umownej do 217 391 311,48 zł netto i terminu zakończenia umowy 15.06.2008 r. Aneks nr 6 z dnia 16.11.2007 zwiększenie ceny umownej o kwotę 12.163.139,70 zł netto do kwoty 229 554 451,18 zł netto z tytułu wzrostu cen materiałów i usług na mocy podpisanej ugody sądowej Aneks nr 7 z dnia 12.06.2008 przesunięcie daty Odbioru Końcowego na 31.07.2008 r.				
SPOT/1.1.3/182/07 Umowa nr 4983/PK4/06 z dnia 14.06.2006 r. Budowa szlaku B23, stacji A23 wraz z torami odstawczymi oraz budową Węzła Komunikacyjnego „Młociny” Termin zakończenia robót: 14.01.2008 r.	Przetarg nieograniczony	Konsorcjum firm Przedsiębiorstwo Robót Przedsiębiorstwo Budowy Kopalń PeBeKa Sp. z o.o./Górniczych „Metro” Sp. z o.o.	243.399.989,12 zł / 68 042 791,55 euro	14.06.2006 r.
Aneks nr 1 z dnia 02.08.2006: wprowadzenie harmonogramu rzeczowo – finansowego, wprowadzenie wzoru protokołu miesięcznego zaawansowania robót, zmiana nr konta Wykonawcy Aneks nr 2 z dnia 15.01.2007 zmiana Kierownika Kontraktu KZ Aneks nr 3 12.04.2007 zmiana terminu Odbioru Końcowego na 15.06.2008 r. i wprowadzenie nowego HRFI Aneks nr 4 z dnia 29.08.2007 wprowadzenie nowych załączników do protokołów odbioru robót Aneks nr 5 z dnia 18.12.2007 zwiększenie ceny umownej o kwotę 22.387.062,41 zł netto do kwoty 265 787 051,53 zł netto w związku z zawarciem ugody sądowej Aneks nr 6 z dnia 19.05.2008 przesunięcie daty Odbioru Końcowego na 31.08.2008 r. Aneks nr 7 z dnia 29.08.2008 przesunięcie daty Odbioru Końcowego na 24.09.2008 r. Aneks nr 8 z dnia 29.08.2008 wykonanie zakresu rzeczowego - robót zamiennych, zwiększenie kwoty umownej o 42.966.806,87 zł netto do kwoty 308 753 858,40 zł netto				

14.2.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu

W wyniku przeprowadzonych 19 kontroli w projekcie stwierdzono opóźnienia dotyczące przekazywania sprawozdań oraz naruszenia ustawy Prawo zamówień publicznych. W ramach projektu przeprowadzony został przez Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego Urzędu M. St. Warszawy audyt wewnętrzny, natomiast pozostałymi instytucjami przeprowadzającymi kontrole w ramach projektu były IPZ SPOT, Najwyższa Izba Kontroli, Urząd Kontroli Skarbowej, Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego, Prezes UZP oraz IZ SPOT.

Tabela 46 Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu

Lp.	Rodzaj kontroli lub audytu	Instytucja przeprowadzająca kontrolę lub audyt; termin kontroli lub audytu	Zakres kontroli lub audytu
1	Problemowa	Najwyższa Izba Kontroli 30.09÷30.11.2005 r.	Przekształcenia organizacyjne i własnościowe w komunikacji miejskiej

Lp.	Rodzaj kontroli lub audytu	Instytucja przeprowadzająca kontrolę lub audyt; termin kontroli lub audytu	Zakres kontroli lub audytu
2	Doraźna	Naczelnik Drugiego Mazowieckiego Urzędu Skarbowego w Warszawie 20.06÷02.07.2007 r.	Kontrola prawidłowości rozliczeń z budżetem państwa z tytułu podatku od towarów i usług za miesiąc marzec 2007 r.
3	Doraźna	Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego 26.07.2007 r.	Kontrola budowy stacji A21 „Stare Bielany”
4	Doraźna	Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego 26.07.2007 r.	Kontrola budowy stacji szlaku B21
5	Kontrola uprzednia	Prezes Urzędu Zamówień Publicznych 15.12.2005 r.	Kontrola uprzednia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego *Budowa szlaku B20 i stacji A20 „Park Kaskada” wraz z komorą rozjazdów i torami odstawczymi na 207,3 m szlaku B21, urządzeń kolejowych dla odcinka B20 i A20 oraz na 207,3 m szlaku B21*
6	Kontrola uprzednia	Prezes Urzędu Zamówień Publicznych 17.05.2006 r.	Kontrola uprzednia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego *Budowa szlaków B21 i B22 oraz stacji A21 „Bielany” i stacji A22 „Wawrzyszew” I linii metra w Warszawie, urządzeń kolejowych dla odcinka B21 i B22 oraz stacji A21 „Bielany” i stacji A22 „Wawrzyszew”*
7	Kontrola uprzednia	Prezes Urzędu Zamówień Publicznych 2.06.2006 r.	Kontrola uprzednia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego *Budowa szlaku B23, stacji A23 wraz z torami odstawczymi oraz budową Węzła Komunikacyjnego „Młociny”*
8.	Kontrola następcza	Prezes Urzędu Zamówień Publicznych 09.10.2006-16.05.2007 r.	Kontrola następcza w zakresie legalności wyboru przez zamawiającego trybu zamówienia z wolnej ręki w oparciu o art. 67 ust. 1 pkt.5b ustawy Pzp na wykonanie robót dodatkowych w rejonie ul. Włościańskiej w Warszawie
9	Audyt wewnętrzny	Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego Urzędu M.st. Warszawy, termin kontroli 21.01.2008-21.03.2008 r.	Ocena prawidłowości realizacji projektu pn. „Budowa I linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego Młociny”
10	Kontrola ex ante zamówień publicznych	Ministerstwo Infrastruktury, Departament Funduszy Strukturalnych, termin kontroli 05-15.02.2008 r.	Kontrola projektu umowy z wykonawcą na roboty budowlane o wartości 128 228,92 zł (po negocjacjach 120 tys. zł)

Lp.	Rodzaj kontroli lub audytu	Instytucja przeprowadzająca kontrolę lub audyt; termin kontroli lub audytu	Zakres kontroli lub audytu
11	Wizytacja na miejscu realizacji projektu	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Ministerstwo Infrastruktury, 14.04.2008 r.	Wizja lokalna miejsca realizacji projektu, rozmowa o problemach przy realizacji, wizja lokalna terenu budowy
12	Kontrola z MRR – IZ SPOT	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, termin kontroli 27.10.2008 – 04.11.2008	Zamówienia Publiczne w projekcie SPOT/1.1.3/182/07
13	Kontrola z MI planowa, na zakończenie realizacji projektu	Ministerstwo Infrastruktury, termin 20-24.04.2009 r.	Kontrola w zakresie istnienia i stosowania procedur zarządzania i kontroli wewnętrznej, przestrzegania polityk wspólnotowych, wydatkowania środków finansowych, kontroli/audytów projektu, rzeczowej realizacji projektu wynikającej z harmonogramu rzeczowo-finansowego umowy o dofinansowanie, sprawozdawczości, systemu zgłaszania nieprawidłowości, archiwizacji i kompletności dokumentów oraz ochrony danych osobowych.
14	Kontrola zewnętrzna	Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w Warszawie 21.10.2008 r.	Kontrola obowiązkowa obiektu budowlanego – budynek pawilonu obsługi wag i zjazdu – dot. węzła „Młociny”
15	Kontrola zewnętrzna	Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Warszawie 24.10.2008 r.	Kontrola obowiązkowa obiektu budowlanego dot. Budowy tuneli szlakowego metra B23
16	Kontrola zewnętrzna	Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Warszawie 24.10.2008 r.	Kontrola obowiązkowa obiektu budowlanego dot. stacji metra A23 „Młociny” wraz z tunelem dla torów odstawczych
17	Kontrola zewnętrzna	Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Warszawie 22.04.2008 r.	Kontrola obowiązkowa obiektu budowlanego dot. tunelu szlakowego metra B20
18	Kontrola zewnętrzna	Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Warszawie 22.04.2008 r.	Kontrola obowiązkowa obiektu budowlanego dot. stacji metra A20
19	Kontrola zewnętrzna	Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Warszawie 22.04.2008 r.	Kontrola obowiązkowa obiektu budowlanego dot. budowy urządzeń kolejowych na szlaku B20 i stacji A20

14.2.10. Nieprawidłowości

W trakcie realizacji projektu nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości.

14.2.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi

Zgodność z polityką ochrony środowiska

Na podstawie obowiązujących na etapie przygotowania inwestycji przepisów dotyczących ochrony środowiska uzyskano:

- Oświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000 – stwierdzające, że przedsięwzięcie nie będzie mieć istotnego negatywnego oddziaływania na obszary Sieci Natura 2000 i inne chronione prawem polskim.
- Decyzję Wojewody Mazowieckiego WŚR-VII/6810/735/05 z dnia 17.06.2005 r. zezwalającą na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie I linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego Młociny.

Podczas realizacji projektu stosowano się do zaleceń zgodnych z polityką ochrony środowiska, ograniczających wpływ budowy na środowisko zawartych m.in. w raportach o oddziaływaniu na środowisko, projektach zagospodarowania terenu itp., a mianowicie:

- prowadzono stały monitoring środowiska i obiektów budowlanych: usunięto drzewa i krzewy kolidujące z prowadzonymi pracami budowlanymi, pozostałą zieleń zabezpieczono przed uszkodzeniami mechanicznymi z zastosowaniem odpowiednich osłon pni, koron i systemów korzeniowych; wykonywano pielęgnację drzew. Za pomocą piezometrów monitorowano poziom wód gruntowych - wahania zwierciadła wody nie miały wpływu na żywotność drzew. Wszelkie prace dotyczące pielęgnacji zieleni prowadzone były pod nadzorem Wydziału Ochrony Środowiska w Urzędzie Dzielnicy Bielany. Budynki sąsiadujące z placem budowy objęto monitoringiem geodezyjnym z zastosowaniem reperów wysokościowych umieszczonych na tych budynkach.
- odpady powstające na etapie budowy - ziemia z wykopów i gruz z rozbiórek były wywożone na miejsca zwałki, po trasach komunikacyjnych uzgodnionych w projektach czasowej organizacji ruchu, natomiast śmiecie były składowane w pojemnikach a następnie wywożone przez specjalistyczne firmy zajmujące się odpadami komunalnymi.
- wykonawca umowami z MPWiK zapewnił odprowadzenie ścieków i wód opadowych do kanalizacji. Ścieki z mycia samochodów i betonowozów były podczyszczane w osadnikach i separatorach przed wpuszczeniem do kanalizacji. Tym samym prowadzone prace nie powodowały zagrożenia dla wód podziemnych pobieranych w celu zaopatrzenia ludności.
- w czasie prowadzenia robót budowlanych, a zwłaszcza robót ziemnych ograniczano czasowy wzrost zapylenia poprzez systematyczne sprzątanie placu budowy i okolicznych jezdni i chodników, zraszanie wodą placu budowy, przechowywanie cementu w hermetycznych zbiornikach, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów ciężarowych. W celu ograniczenia emisji spalin ograniczano prędkość jazdy samochodów poruszających się w rejonie budowy.
- w celu ograniczenia poziomu hałasu do prowadzenia robót użyto maszyn i urządzeń o krótkim okresie eksploatacji. Sprężarki, agregatory i wentylatory ustawiono w miejscach oddalonych od obiektów mieszkalnych. Prace prowadzono w godzinach 6-22. Najbardziej uciążliwe pod względem emisji hałasu prace przeprowadzano w czasie tzw. pierwszej zmiany.
- teren budowy został ogrodzony w sposób uniemożliwiający wtargnięcie osób nieupoważnionych. projekty organizacji ruchu uwzględniały zabezpieczenie bezkolizyjnego poruszania się mieszkańców i pojazdów w rejonach budowy.
- obiekty takie jak czerpnio-wyrzutnie wykonane zostały zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi tak aby, na etapie eksploatacji, emisja hałasu do środowiska nie przekraczała akustycznych standardów jakości środowiska.
- sporządzono powykonawczą inwentaryzację geodezyjną.
- dla wybudowanych obiektów uzyskano, zgodnie z wytycznymi zawartymi w pozwoleniach na budowę, stosowne pozwolenia na ich użytkowanie.

Zgodność z polityką równych szans

Zgodnie z oświadczeniem beneficjenta, projekt był realizowany zgodnie z polityką równych szans. Projekt jest z zgodny z założeniami polityki równości szans. Wybudowane w ramach projektu obiekty przeznaczone dla pasażerów tj. stacje metra oraz węzeł przesiadkowy „Młociny" są w równym stopniu dostępne dla kobiet jak i mężczyzn, osób pełnosprawnych oraz niepełnosprawnych. Projekt ma pozytywny wpływ na rynek pracy, ponieważ znacząco skraca czas przejazdu komunikacją miejską pomiędzy południowym i północnym krańcem lewobrzeżnej Warszawy, co ułatwia (nie ma potrzeby zmiany środka transportu) i przyspiesza pracownikom dotarcie do miejsca pracy oddalonego od ich miejsca zamieszkania. Ma to znaczenie dla osób opiekujących się małymi dziećmi bądź osobami starszymi. Ponadto, ze względu na brak barier architektonicznych i bezproblemowy dostęp dla osób niepełnosprawnych, możliwość korzystania z metra jako środka transportu do miejsca pracy, może mieć znaczenie przy podejmowaniu przez te osoby decyzji o podjęciu zatrudnienia.

Zgodność z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych, informacje nt. ew. korekt finansowych nałożonych na projekt.

W wyniku przeprowadzonych kontroli w projekcie wykryto naruszenia prawa zamówień publicznych, mogące skutkować nałożeniem korekt finansowych.

Po przeprowadzeniu szczegółowej analizy, IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta, biorąc pod uwagę, że naruszenia miały wyłącznie charakter formalny i nie wywołały negatywnych skutków finansowych po stronie funduszy UE, a ponadto nie prowadziły do naruszenia zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Dodatkowo ustalono, że do niektórych uchybień nie doszło, ponieważ kontrolujący nie posiadali kompletnego rozeznania w zakresie specyfiki robót górniczych, które były przedmiotem zamówienia. Ponadto stwierdzono, że wszystkie działania zamawiającego były niezbędne i warunkowały prawidłowość przeprowadzonych postępowań o zamówienie publiczne.

Zgodność z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej.

Beneficjent jako jednostka samorządu terytorialnego nie korzysta z pomocy publicznej.

14.2.12. Informacja i promocja

Opis działań w zakresie informacji i promocji projektu podjętych przez beneficjenta.

Zgodnie z § 14 umowy o dofinansowanie projektu nr 91/07 z dnia 6.12.2007 r. pt. *Obowiązki informacyjne* Beneficjent podjął następujące działania mające na celu informowanie opinii publicznej o projekcie :

- w 2007 roku wykonano foldery „Metrem na Bielany", w których zamieszczona została informacja o inwestycji, technologiach budowy oraz o przeznaczeniu Projektu do współfinansowania przez Unię Europejską w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport,
- w 2007 roku zorganizowano Dzień Otwarty Budowy Metra, w trakcie którego mieszkańcy Warszawy mieli okazję obejrzeć teren stacji metra Słodowiec.
- w 2007 r. przedstawiciele Metra Warszawskiego zorganizowali spotkanie z Radą Samorządu Mieszkańców Domków Rodzinnych „Stare Bielany", w trakcie którego informowano o podpisaniu umowy o dofinansowanie projektu oraz o jego współfinansowaniu ze środków UE,
- w grudniu 2007 r. wyemitowano w Telewizji Polskiej film informujący o współfinansowaniu budowy I linii metra ze środków Unii Europejskiej,
- w grudniowym wydaniu lokalnej gazety „Nasze Bielany" (miesięcznika Urzędu Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy) opublikowano artykuł prasowy zatytułowany „Podziemną koleją na Młociny". Do miesięcznika dodano, w nakładzie 6.000 tys. egzemplarzy, folder Metra Warszawskiego opatrzony logo UE oraz logo SPOT, zawierający informacje o inwestycji,
- w dniu 31 marca 2008 r. podpisano umowę na zamieszczenie prezentacji dotyczącej „Bielańskiego odcinka metra" w miesięczniku Quality News,
- 23 kwietnia 2008 r. w trakcie otwarcia stacji Słodowiec rozdawano przygotowane foldery i materiały promocyjne dotyczące inwestycji,

- w czerwcu 2008 r. Metro Warszawskie uczestniczyło w 12 Pikniku Polskiego Radia i Centrum Nauki Kopernik, w trakcie którego prezentowane były informacje o projekcie,
- na łamach miesięcznika „Nasze Bielany" regularnie publikowano informacje i zdjęcia dotyczące postępów prac przy budowie bielańskiego odcinka metra,
- podkreślano udział Unii Europejskiej we współfinansowaniu projektu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na wszystkich spotkaniach, sympozjach, konferencjach dotyczących inwestycji związanych z budową metra,
- umieszczano informację o dofinansowaniu projektu z funduszy Unii Europejskiej w ramach SPOT oraz o postępach prac przy realizacji projektu (dokumentacja fotograficzna, film) na stronie internetowej m.st. Warszawy oraz Metra Warszawskiego Sp. z o.o.,
- aktualizowano na bieżąco stronę internetową projektu www.metro.waw.pl,
- w lutym 2008 r. na odcinku od szlaku B20 do stacji A23 zamontowano trzy tablice informacyjne, jedna na terenie budowy Węzła Komunikacyjnego Młociny,
- umieszczano na dokumentach związanych z realizacją projektu informacje o udziale Unii Europejskiej oraz oznaczano dokumenty i miejsca jej przechowywania naklejkami logo Unii Europejskiej i logo SPOT,
- umieszczono po zakończeniu realizacji projektu tablice pamiątkowe,
- umieszczono informację o współfinansowaniu Projektu ze środków UE na stornach internetowych Miasta St. Warszawy www.um.warszawa.pl, oraz Zarządu Transportu Miejskiego www.ztm.waw.pl . Na powyższych stronach zamieszczono logo SPOT oraz UE.
- W ramach działań IPZ SPOT, informacja nt. projektu została zamieszczona na stronach programu www.spot.gov.pl oraz w wydanym przez IPZ SPOT albumie dotyczącym projektów zrealizowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 - 2006.

14.2.13. Wskaźniki

Tabela 47 Wykaz i stopień realizacji wskaźników produktu

Lp.	*Nazwa wskaźnika produktu*	*Jedn. miary wskaźnika*	*Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie*	*Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu*	*% - Stopień realizacji wskaźnika*
1	Długość wybudowanej linii metra	km	3,87	3,92	101%
2	Liczba wybudowanych przystanków komunikacji zbiorowej	szt.	4,00	4,00	100%
3	Liczba wybudowanych miejsc postojowych P&R	szt.	700,00	1 019,00	145%
4	Budowa węzła komunikacyjnego „Młociny"	szt.	1,00	1,00	100%
Lp.	*Nazwa wskaźnika rezultatu*	*Jedn. miary wskaźnika*	*Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie*	*Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu*	*% - Stopień realizacji wskaźnika*
5	Budowa I linii metra	minuty	11,00	15,00	136%

Lp.	Nazwa wskaźnika produktu	Jedn. miary wskaźnika	Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie	Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu	% - Stopień realizacji wskaźnika
	(skrócenie czasu podróży)				
6	Budowa stacji metra (zwiększenie liczby obsługiwanych pasażerów)	osoby	10 610,00	32 365,00	305%

Dane dotyczące wskaźników rezultatu pochodzą z:

- systemu pobierania opłat za bilety z tzw. bramek na stacjach metra. Za pomocą tych danych określa się liczbę podróżnych w dowolnym okresie czasu. Do prezentacji wskaźnika rezultatu wybrano pokazanie wzrostu liczby podróżnych na godzinę po zakończeniu projektu w stosunku do momentu sprzed realizacji projektu. Z uzyskanych danych wynika, że porównując liczbę skasowań z roku 2006 do 2008 r. liczba obsługiwanych pasażerów w metrze wzrosła o 32 365 osób dziennie. Należy zaznaczyć, iż liczba pasażerów metra ciągle wzrasta, zwłaszcza po wprowadzeniu zmian w komunikacji naziemnej, co miało miejsce na przełomie 2008 i 2009 roku.
- aktualnych rozkładów jazdy oraz czasów przejazdu między stacjami metra.

14.2.14. Zdjęcia z realizacji projektu

Fot. 28 :SPOT/1.1.3/182/07 Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 „Młociny” wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego „Młociny”

Fot.29 : SPOT/1.1.3/182/07 Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 „Młociny” wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego „Młociny”

Fot. 30: SPOT/1.1.3/182/07 Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 „Młociny” wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego „Młociny”

Fot.31: SPOT/1.1/182/07 Budowa pierwszej linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 „Młociny" wraz z torami odstawczymi i węzła komunikacyjnego „Młociny"

14.3. Projekt SPOT/1.2.3/6/04 „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap"

14.3.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ.

Całkowita wartość projektu:	232 331 615,93 zł	
Wartość wydatków kwalifikowanych:	231 714 206,89 zł	63 275 226,07 euro
Wartość EFRR bezwarunkowa:	173 785 655,10 zł	47 456 419,55 euro

14.3.2. Cele projektu

Ogólnym celem projektu było zwiększenie możliwości rozwoju podstawowego dla gospodarki narodowej Portu Gdynia. Powyższy cel jest zgodny z celem działania 1.2 SPOT, określonym jako zapewnienie rozwoju dla portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej poprzez utrzymanie, a następnie wzrost ich konkurencyjności wobec innych portów bałtyckich.

Projekt „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap" spełnił zadanie stworzenia bezpośredniego połączenia Portu Gdynia oraz przyległych terenów przemysłowo-składowych z systemem dróg krajowych i międzynarodowych, tj. z Obwodową Trójmiasta i przyszłą autostradą A1, która stanowi element drogowy VI korytarza paneuropejskiego oraz fragment połączenia Gdańsk – Katowice –Brno/ Zilina – Wiedeń w sieci TEN-T. Bezkolizyjny dostęp Portu do sieci dróg krajowych zahamował jego marginalizację i wpłynie stymulująco na międzynarodowy ruch pasażerski i towarowy (w szczególności kontenerowy i ro-ro). Ukończona Trasa Kwiatkowskiego przyczyni się do rozwoju Portu i do wzrostu jego konkurencyjności w regionie Morza Bałtyckiego.

Trasa, zapewniając połączenie pomiędzy Portem Gdynia będącym ważnym międzynarodowym portem morskim klasy „A" TEN-T i siecią dróg krajowych i międzynarodowych, stanowi funkcjonalne ogniwo Transeuropejskiej Sieci Transportowej. W tym kontekście realizacja projektu poprawia spójność transportową Polski oraz dostępność przestrzenną polskich miast i innych ważnych gospodarczo obszarów, przyczyniając się w ten sposób do urzeczywistnienia celów SPOT na lata 2004-2006.

Bezpośrednim celem projektu było stworzenie nowoczesnego układu drogowego łączącego Port w Gdyni z systemem dróg krajowych i międzynarodowych. Realizacja tego przedsięwzięcia miała za zadanie usprawnić dostęp do Portu od strony lądu, co stanowi kluczowy warunek jego rozwoju.

Budowa odcinka drogowego klasy GP2/2 o długości 3,5 km miała na celu udrożnienie osi komunikacyjnej północ-południe (Skandynawia – Europa Środkowa – kraje bałkańskie i Turcja), tworząc w dłuższym okresie alternatywne rozwiązanie w stosunku do zatłoczonych arterii drogowych w zachodniej części Morza Bałtyckiego.

W związku z zakończeniem realizacji projektu należy stwierdzić, że powyższe cele zostały osiągnięte. Ukończenie projektu zbiegło się z otwarciem odcinka autostrady A1 Rusocin – Nowe Marzy i stanowi bezpośrednie wyprowadzenie ruchu z portu na autostradę i drogę krajową nr 1.

Inne niekwantyfikowalne efekty projektu

Realizacja projektu przyczyniła się do osiągnięcia innych niemierzalnych efektów projektu tj.:

- uwolnienie potencjału rozwojowego zachodniej części Portu Gdynia i przyspieszenie tworzenia nowoczesnej platformy logistyczno-dystrybucyjnej (centra dystrybucji towarów umożliwiające generowanie wartości dodanej poprzez montaż, produkcję, uszlachetnianie i konfekcjonowanie towarów);
- pełniejsze wykorzystanie tranzytowego położenia Gdyni poprzez bezpośrednie wyprowadzenie ruchu tranzytowego z Portu, a w efekcie – ułatwienie międzynarodowej wymiany handlowej kraju;
- wyeliminowanie transportu ładunków niebezpiecznych przez obszary śródmiejskie aglomeracji trójmiejskiej;
- poprawa warunków aerosanitarnych oraz klimatu akustycznego miasta, a przez to - poprawa warunków zdrowotnych i jakości życia mieszkańców aglomeracji trójmiejskiej;
- efektywniejsze wykorzystanie Autostrady A1, a przez to zwiększenie spójności połączeń transportowych województwa pomorskiego;
- udrożnienie korytarza transportowego w układzie północ – południe obsługującego międzynarodowy ruch pasażerski i towarowy między ważnymi ośrodkami gospodarczymi krajów Europy Północnej i Środkowo-Wschodniej, co przyspieszy ich gospodarczą integrację.

Przewidywany wpływ na rozwój i konwersję regionu

Zapewnienie bezkolizyjnego dostępu do Portu Gdynia od strony lądu nastąpiło w wyniku realizacji inwestycji drogowych w ramach dwóch projektów zgłoszonych do dofinansowania z EFRR w ramach SPOT na lata 2004-2006:

„Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap" – inwestycja zakończyła trwające już 30 lat wysiłki na rzecz bezpośredniego połączenia Portu Gdynia z siecią dróg krajowych (Obwodowa Trójmiasta, przyszła autostrada A1);

- „Rozbudowa ulicy Janka Wiśniewskiego w Gdyni – etap II" – powstał dwukilometrowy odcinek drogi zasadniczo usprawniający połączenie rejonów przeładunkowych Portu Wschodniego w Gdyni z Trasą Kwiatkowskiego i dalej z systemem dróg krajowych i międzynarodowych.

Mając na uwadze, że Port Gdynia jest jednym z dwóch portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w regionie pomorskim, realizacja wymienionych powyżej projektów w ramach Działania 1.2 SPOT w latach 2004-2006 pozwoliła rozwiązać problem dostępności obszarów portowych w Gdyni, w znacznym stopniu przyczyniając się do urzeczywistnienia celów działań strategii i programu rozwoju województwa.

Wymienione powyżej inwestycje przyczyniły się w sposób bezpośredni wraz z innymi inwestycjami na terenie Trójmiasta do rozwoju sieci dróg krajowych i międzynarodowych, a w konsekwencji do rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego w kategoriach: perspektywy zwiększenia PKB, wzrostu konkurencyjności regionu, tworzenia nowych przedsiębiorstw i miejsc pracy. Wzrost dochodów przyczyni się z kolei do podniesienia warunków życia mieszkańców regionu, wzrostu poziomu świadczonych usług i zmniejszenia dysproporcji rozwojowych w stosunku do bogatszych regionów UE. Należy wskazać, że oszacowanie wpływu w/w projektów na konwersję i rozwój regionu można rozpatrywać w dłuższym okresie z uwzględnieniem innych uwarunkowań oraz inwestycji prowadzonych równolegle w regionie.

Główni beneficjenci infrastruktury*:* Końcowym beneficjentem projektu będzie Gmina Miasta Gdyni, natomiast z wybudowanej infrastruktury skorzystają w szczególności:

- Port, stocznia, operatorzy terminali oraz przedsiębiorstwa zlokalizowane w przyległej dzielnicy przemysłowej,
- Polskie i międzynarodowe firmy przewozowe i spedycyjne pracujące na rzecz Portu Gdynia i pozostałych przedsiębiorstw zlokalizowanych w dzielnicy przemysłowo-składowej,
- Mieszkańcy i osoby odwiedzające Gdynię, w szczególności z krajów skandynawskich.

Trwałe efekty realizacji inwestycji na gospodarcze wyniki regionu (PKB, etc.) i jej wpływ na wykorzystanie jego potencjału rozwojowego: Infrastruktura utworzona w ramach projektu umożliwia rozwój Portu Gdynia oraz przyległych terenów dzięki lepszemu skomunikowaniu. Usprawniony dostęp do Portu Gdynia od strony lądu warunkuje w sposób zasadniczy ukończenie budowy drugiego etapu terminalu ro-ro i Centrum Dystrybucyjno-Logistycznego, jak również modernizację infrastruktury terminalu drobnicowego i budowę docelowego terminalu promowego.

Bezkolizyjny dostęp do terenów portowych oraz ich otoczenia wyeliminuje najpoważniejsze bariery rozwojowe i prowadzić będzie do zwiększenia przeładunków w porcie oraz do pełniejszego wykorzystania jego potencjału.

Towarzyszyć temu będzie wzrost zamożności społeczeństwa Gdyni i regionu pomorskiego. Poprawa dostępności do infrastruktury portowej stworzy możliwość szerokiego dostępu do rynku międzynarodowego. Sprzyjać to będzie dalszemu tworzeniu małych i średnich przedsiębiorstw w regionie, które będą mogły rozwijać działalność eksportową korzystając z rozbudowywanej infrastruktury portowej. Ulokują się tu również kolejne firmy świadczące różnorodne usługi logistyczno-dystrybucyjne na rzecz ładunków przemieszczanych w relacjach krajowych i międzynarodowych.

Projekt „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap" stanowi funkcjonalne ogniwo Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Inwestycja stworzy bezpośrednie połączenie Portu Gdynia jako międzynarodowego portu morskiego klasy A w sieci TEN-T oraz przyległych terenów przemysłowo-składowych z systemem dróg krajowych i międzynarodowych, tj. z Obwodową Trójmiasta i przyszłą autostradą A1, która stanowi element drogowy VI korytarza paneuropejskiego oraz fragment połączenia Gdańsk – Katowice – Brno/Zilina – Wien w sieci TEN-T.

14.3.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie

Wniosek przekazano do KE 26.08.2004 r. Projekt został zatwierdzony do realizacji decyzją Komisji Europejskiej nr C (2005) 1096 w dniu 1 kwietnia 2005 r. na kwotę dofinansowania z EFRR 40 643 234 euro.

14.3.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy do UD

Umowę o dofinansowanie nr 34/05 podpisano w dniu 1.06.2005 r.

- wartość dofinansowania z EFRR – 189 206 445,00 zł

- wydatki kwalifikowane – 252 275 260,00 zł

- wydatki całkowite - 255 275 260,00 zł

Do umowy sporządzono Aneksy:

Aneks nr 1 z dnia 19.12.2006 r. zmiany w umowie wprowadzone aneksem dotyczyły**:**

- zmiany rachunku bankowego, na który należy dokonać refundacji środków z EFRR, z powodu zaciągnięcia pożyczki na prefinansowanie w BGK
- zmniejszenia kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych, a w konsekwencji kwoty dofinansowania projektu,
- zmiany terminu zakończenia projektu, zgodnie z planowanym terminem zakończenia robót oraz pełnienia nadzoru inżyniera
- wprowadzenia informacji na temat zamówień publicznych udzielanych w ramach projektu,
- dostosowania wskaźników monitorowania projektu zgodnie z „*Wytycznymi do wskaźników monitorowania dla projektów drogowych współfinansowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006"* z maja 2005 r.

Aneks nr 2 z dnia 05.11.2007 r. zmiany w umowie wprowadzone aneksem dotyczyły**:**

- dostosowania wielkości wydatków kwalifikowanych planowanych do wydatkowania w latach 2007 – 2008 w ramach kategorii wydatków *Roboty budowlane* do wartości wskazanych w aktualnym *Harmonogramie Rzeczowo – Finansowym* robót budowlanych.
- aktualizacji Załącznika *Zestawienie Źródeł finansowania* oraz Załącznika *Plan finansowy;*
- wprowadzenia korekty numeracji Zadań w Załączniku *Harmonogram rzeczowy Projektu.*

Aneks nr 3 z dnia 15.09.2008 r. zmiany w umowie wprowadzone aneksem dotyczyły:

- aktualizacja Planu finansowego na lata 2006-2008,
- zmniejszenie wydatków w projekcie w wyniku zmian do umowy podstawowej na wykonanie robót budowlanych objętych projektem oraz konieczności realizacji robót dodatkowych/ uzupełniających,
- część wydatków kwalifikowanych przeznaczonych na realizację zamówienia podstawowego została przesunięta na realizację zamówień dodatkowych i uzupełniających;
- Załącznik *Plan finansowy Projektu, Zestawienie źródeł finansowania* oraz Załącznik *Wykaz zamówień publicznych udzielanych w ramach projektu* zostały zaktualizowane;

Aneks nr 4 z dnia 23.12.2008 r. zmiany w umowie wprowadzone aneksem dotyczyły:

- przyznania warunkowego dofinansowania na realizację projektu w wysokości 1 368 320,76 zł, które IPZ SPOT może udzielić w przypadku wystąpienia oszczędności w Priorytecie 1;
- zmiany daty rozpoczęcia kwalifikowalności, która wynika z uwzględniania w ramach dofinansowania warunkowego wydatków dotyczących wykupu nieruchomości;
- aktualizacji Załącznika *Zestawienie źródeł finansowania*, Załącznika *Plan finansowy, Załącznika Harmonogram rzeczowy projektu* oraz Załącznika *Wykaz zamówień publicznych udzielanych w ramach projektu*.

Wartość przyznanego dofinansowania z EFRR wg ostatniego aneksu wynosi 172 880 391,15 zł, wartość wydatków kwalifikowanych 230 507 188,22 zł, a wartość całego projektu 233 784 754,35 zł.

14.3.5. Refundacje w projekcie

Beneficjent złożył 11 wniosków o płatność (w tym jeden o płatność warunkową). W ramach złożonych wniosków za niekwalifikowaną uznano kwotę 688 145,88 zł i pomniejszono o nią kwoty wydatków kwalifikowanych w ramach wniosków o płatność nr SPOT/1.2.3/6/469/08 i nr SPOT/1.2.3/6/546/09.

Całkowita wartość projektu wynosi 232 331 615,93 zł, zaś zatwierdzona kwota wydatków kwalifikowanych wynosi 231 714 206,89 zł, w tym kwota dofinansowania z EFRR 173 785 655,10 zł, z której zrefundowano beneficjentowi kwotę 172 880 391,10 zł, a certyfikowano kwotę 905 264,00 zł.

Wniosek o płatność końcową został wypłacony w dniu 28 sierpnia 2009 r.

14.3.6. Przychód w projekcie

W ramach projektu przychód nie wystąpił.

14.3.7. Harmonogram rzeczowy prac

Tabela 48 Harmonogram rzeczowy prac projektu SPOT/1.2.3/6/04

Nazwa zadań w ramach etapów realizacji projektu	Daty rozpoczęcia		Daty zakończenia (odbiór rzeczowy)	
	planowana	rzeczywista	planowana	rzeczywista
Etap I - Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap	04.2004 r.	04.2004r.	05.2008r.	06.2008r.
Odszkodowanie za wycinkę drzew	02.2004	02.2004	06.2008	06.2008

	Daty rozpoczęcia		Daty zakończenia (odbiór rzeczowy)	
Zadanie 1 Opracowanie dokumentacji	04.2004 r.	04.2004r.	10.2005r.	10.2005r.
Zadanie 2 Nadzór	05.2005r.	05.2005r.	06.2008r.	06.2008r.
Zadanie 3 Roboty budowlane	12.2004r.	12.2004r.	06.2008r.	06.2008r.
Zadanie 4 Promocja projektu	11.2005r.	11.2005r.	06.2008r.	06.2008r.
Zadanie 5 Wykupy nieruchomości i koszty wyburzeń	01.2004	01.2004	07.2006	07.2006

Wykonano cały zakres rzeczowy robót objętych projektem. Przy realizacji projektu nie zaobserwowano żadnych istotnych problemów mogących zakłócić przebieg prac w projekcie.

14.3.8. Umowy z wykonawcami

Tabela 49 Wartość, data podpisania kontraktów oraz tryb udzielenia zamówienia

Kontrakt (Nr, Rodzaj i Nazwa zamówienia)	Tryb procedury udzielenia zamówienia	Wykonawca	Wartość kontraktu w zł brutto
1. Umowa Nr KB/266/UI/86/W/2004 z dnia 07.04.2004r. Opracowanie aktualizacji i uzupełnienia studium wykonalności, projektów wykonawczych, specyfikacji technicznych i przedmiarów robót	Zamówienie z wolnej ręki do 60 000 euro	Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku	185 684,00
2. Umowa Nr KB/428/UI/131/W/2004 z dnia 14.06.2004r. Wykonanie „ Analizy kosztów i korzyści" dla projektu inwestycyjnego pn. „ Trasa Kwiatkowskiego – III etap"	Zamówienie publiczne do 6 000 euro	Firma KWANT z siedzibą w Redzie	12 200,00
3. Umowa Nr KB/32/UI/4/W/2005 z dnia 03.02.2005r. Wycinka drzew i usunięcie karpin na odcinku leśnym przebiegu projektowanej Trasy Kwiatkowskiego – III Etap	Przetarg nieograniczony powyżej 60 000 euro	Zakład Urządzania i Utrzymywania Zieleni w Ostródzie	626 283,63
4.Aneks Nr 1 do z dnia 22.03.2005r. Umowy Nr KB/32/UI/4/W/2005 Wycinka tzw. „drzew trudnych „ w ilości 107 szt., rosnących wzdłuż trasy Obwodowej Trójmiasta.	Zamówienie z wolnej ręki	Zakład Urządzania i Utrzymywania Zieleni w Ostródzie	28 299,23
5.Umowa Nr KB/537/UI/178/W/2005 z dnia 04.10.2005r. Pełnienie funkcji Inżyniera Projektu „ Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III Etap	Przetarg nieograniczony powyżej 130 000 euro	TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o.	4 831 200, 00
6. Umowa Nr KB/28/UI/8/W/2006 z dnia 20.01.2006r. Realizacja zadań informacyjno-promocyjnych w ramach Projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III Etap"	Przetarg nieograniczony powyżej 60 000 euro	Agencja Reklamowa Galicja Admar S.C. z siedzibą w Gdyni	485 072, 00
7. Umowa Nr KB/485/UI/150/W/2006 z dnia 31.07.2006r Wykonanie robót budowlanych objętych Projektem „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III Etap"	Przetarg nieograniczony powyżej 10 000 000 euro	WARBUD S.A. Warszawa	222 741 366,01 Wart. Umowy pomniejszona Aneksem Nr 2, Nr 3, Nr 4 i Nr 5
8. Umowa uzupełniająca Nr KB/475/UI/158/W/2007 z dnia 28.06.2007r. Wykonanie robót budowlanych polegających na powtórzeniu tego samego rodzaju zamówień, jak zamówienie podstawowe, objęte umową Nr KB/485/UI/150/W/2006 z dnia 31 lipca 2006, w następującym zakresie: a) zwiększonej w stosunku do zamówienia	Zamówienie uzupełniające w trybie zamówienia z wolnej ręki	WARBUD S.A. Warszawa	1 114 055,59

Kontrakt (Nr, Rodzaj i Nazwa zamówienia)	Tryb procedury udzielenia zamówienia	Wykonawca	Wartość kontraktu w zł brutto
podstawowego ilości robót wykonywanych w ramach przebudowy istniejących murów oporowych b) zwiększonej o 1 400 m2 w stosunku do zamówienia podstawowego ilości przygotowania powierzchni i uzupełnienia ubytków belek remontowanej Estakady nad ulicą Morską.			
9. Umowa dodatkowa Nr KB/694/UI/269/W/2007 z dnia 06.11.2007r Wykonanie robót budowlanych polegających na powtórzeniu tego samego rodzaju zamówień, jak zamówienie podstawowe, objęte umową Nr KB/485/UI/150/W/2006 z dnia 31 lipca 2006, w następującym zakresie: a) zwiększonej o 112 szt. w stosunku do zamówienia podstawowego ilości wykonywanych kotew gruntowych b) zwiększonej o 1.600 m2 w stosunku do zamówienia podstawowego ilości przygotowania powierzchni i uzupełnienia ubytków belek remontowanej Estakady nad ul. Morską c) zwiększonej o 100 m2 w stosunku do zamówienia podstawowego ilości naprawy powierzchni podpór słupów remontowanej Estakady nad ul. Morską d) zwiększonej o 186 m w stosunku do zamówienia podstawowego ilości iniekcji rys w tunelu e) zwiększonej w stosunku do zamówienia podstawowego ilości przebudowy kanału deszczowego w ul. Leszczynki	Zamówienie uzupełniające w trybie zamówienia z wolnej ręki	WARBUD S.A. Warszawa	1 121 967,42
10. Umowa dodatkowa Nr KB/156/UI/24/W/2008 z dnia 10.03.2008 r. Wykonanie robót budowlanych dodatkowych w ramach Projektu, objętego umową Nr KB/485/UI/150/W/2006 z dnia 31 lipca 2006, w następującym zakresie: a) wykonanie wzmocnienia podłoża wzdłuż istniejącego muru oporowego od ulicy Gospodarczej poprzez iniekcję gruntu pod odcinkiem ławy fundamentowej muru oraz obsypanie odsłoniętej ławy muru wraz z umocnieniem b) wykonanie dodatkowego odwodnienia Węzła z Obwodowa Trójmiasta, zgodnie z dodatkowym opracowaniem projektowym, dostarczonym przez Inżyniera Projektu (nadzór autorski) c) wykonanie dla części łącznicy zjazdowej wzmocnienia podłoża siatką TENSAR SS 30 (dwie warstwy siatki) d) wykonanie dodatkowego oznakowania węzła z Obwodową Trójmiasta, zgodnie z warunkami GDDKiA w Warszawie	Zamówienie z wolnej ręki	WARBUD S.A. Warszawa	943 414,35
11.Umowa dodatkowa Nr KB/183/UI/32-W/2008 z dnia 26.03. 2008 r. I. Wykonanie robót budowlanych dodatkowych w ramach Projektu, objętego umową Nr KB/485/UI/150/W/2006 z dnia 31 lipca 2006, w następującym zakresie: a) barier z pochwytem na chodnikach łączących ulicę Orlicz Dreszera z ulicą Morską (wzdłuż łącznicy zjazdowej oraz drogi dojazdowej do budynków przy ulicy Orlicz Dreszera 22-28) b) dodatkowych robót remontowych murów oporowych II. Wykonanie robót budowlanych polegających na powtórzeniu tego samego rodzaju zamówień jak zamówienie podstawowe, objęte umowa Nr KB/485/UI/150/W/2006 z dnia 31 lipca 2006, w następującym zakresie: a) zwiększonej ilości drenażu Trasy Głównej wzdłuż ulicy Leszczynki (60 mb drenażu z rur PCV Φ200) b) zwiększonej ilości robót drogowych w związku z wykonywaniem zatok postojowych w ulicy Leszczynki c) zwiększonej ilości korytek ściekowych w związku z koniecznością odwodnienia podnóża skarpy prawej jezdni Trasy Głównej w km 0+450 do 0+690	Zamówienie z wolnej ręki	WARBUD S.A. Warszawa	I. 470 981,71 II. 372 921,53

Kontrakt (Nr, Rodzaj i Nazwa zamówienia)	Tryb procedury udzielenia zamówienia	Wykonawca	Wartość kontraktu w zł brutto
d) zwiększonej ilości wypełnień ze szkła akrylowego i rygli stalowych w związku z koniecznością wykonania dodatkowego zadaszenia nad tunelem dla pieszych e) zwiększonej o 1 kpl. ilości wykonywanych elementów technologicznych zbiornika.			
12. Umowa na 238/2005 dotycząca wykonania wyburzenia nieruchomości przy ul. Działowskiego 19 (dofinansowanie warunkowe)	Zamówienie do 6 000 euro zgodnie z art. 4 ust. 8	K+J Firma Usługowo – Budowlana R.Tychulski	23 073,82

14.3.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu

W ramach projektu nr SPOT/1.2.3/6/04 *„Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III Etap”*, przeprowadzono w sumie 14 kontroli, w tym audyt wewnętrzny Biura Audytu Wewnętrznego Urzędu Miasta w Gdyni. Pozostałymi jednostkami kontrolującymi w ramach ww. projektu były IPZ SPOT, IZ SPOT, Najwyższa Izba Kontroli, Urząd Kontroli Skarbowej. Uchybienia dotyczyły m.in.: naruszeń ustawy Pzp oraz terminu przekazywania sprawozdań.

Tabela 50 Zakres przeprowadzonych kontroli i audytów z realizacji projektu.

Lp.	Rodzaj kontroli lub audytu	Instytucja przeprowadzająca kontrolę lub audyt; termin kontroli lub audytu	Zakres kontroli lub audytu
1.	Kontrola zewnętrzna	Ministerstwo Infrastruktury 13.07 – 15.07.2005 r.	Stan przygotowania projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap” oraz wydatkowanie środków w trakcie przygotowania.
2.	Kontrola zewnętrzna	Ministerstwo Infrastruktury 13.07 – 15.07.2005 r.	Stan realizacji projektu współfinansowanego ze środków EFRR w ramach SPOT na lata 2004-2006
3.	Kontrola zewnętrzna	Najwyższa Izba Kontroli Delegatury w Gdańsku W okresie od 11.01.2006 r. do 17.03.2006 r.	Powiązanie budżetu Miasta Gdyni z budżetem państwa w 2005 r.
4.	Kontrola zewnętrzna	Najwyższa Izba Kontroli Delegatury w Gdańsku W okresie od 24.04.2007r. do 20.06.2007r. z przerwą w dniach 24 i 25.05.2007r. oraz 08.06.2007r.	Finansowanie budowy infrastruktury portowej oraz dróg zapewniających dostęp do portów w latach 2004 -2007 w tym realizacja projektu SPOT/1.2.3/6/04 Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni - III ETAP.
5.	Kontrola zewnętrzna	Urząd Kontroli Skarbowej w Gdańsku. W okresie od 9 sierpnia do 14 września 2007 r. z przerwą w dniach: 11, 12, 18, 19, 25, 26 i 29 sierpnia oraz 1, 2, 8 i 9 września 2007 r.	Kontrola celowości i zgodności z prawem gospodarowania środkami publicznymi oraz środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej w ramach SPOT w zakresie realizacji projektu Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap (nr projektu: SPOT/1.2.3/6/04)
6.	Audyt wewnętrzny	Biuro Audytu Wewnętrznego Urzędu Miasta w Gdyni. Rozpoczęcie audytu: październik 2007 r. Zakończenie audytu: październik 2008 r.	Realizacja projektu SPOT/1.2.3/6/04 „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap”
7.	Kontrola zewnętrzna	Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego 19.05.2008	Obowiązkowa kontrola zakończonej budowy skrzyżowania Obwodowa Trójmiasta (drogą krajowa nr 6) z ul. Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni wraz z niezbędną infrastruktura techniczną, w ramach projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap”
8.	Kontrola	Powiatowy Inspektor Nadzoru	Obowiązkowa kontrola zakończonej budowy

Lp.	Rodzaj kontroli lub audytu	Instytucja przeprowadzająca kontrolę lub audyt; termin kontroli lub audytu	Zakres kontroli lub audytu
	zewnętrzna	Budowlanego dla miasta na prawach powiatu w Gdyni 19.05.2008	III przedsięwzięcia w zakresie odcinka przez tereny leśne do Drogi Obwodowej Trójmiasta w ramach projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap”
9.	Kontrola zewnętrzna	Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla miasta na prawach powiatu w Gdyni 19.05.2008	Obowiązkowa kontrola zakończonej budowy III przedsięwzięcia w zakresie odcinka miejskiego do granicy lasu w ramach projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap”
10.	Kontrola zewnętrzna	Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla miasta na prawach powiatu w Gdyni 19.05.2008	Obowiązkowa kontrola zakończonej budowy III przedsięwzięcia w zakresie wjazdu na Trasę Kwiatkowskiego od ul. Morskiej oraz zjazdu z Trasy Kwiatkowskiego na ul. Morską w ramach projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap”
11.	Kontrola zewnętrzna	Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla miasta na prawach powiatu w Gdyni 10.06.2008	Obowiązkowa kontrola zakończonej budowy III przedsięwzięcia w zakresie budowy ulicy Orlicz Dreszera z droga lokalną w ramach projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap”
12.	Kontrola zewnętrzna	Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla miasta na prawach powiatu w Gdyni 10.06.2008	Obowiązkowa kontrola zakończonej budowy odcinka ulicy Leszczynki w ramach projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap”
13.	Kontrola zewnętrzna	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 27.10.-25.11.2008 r.	Kontrola zamówień publicznych
14	Kontrola zewnętrzna	Ministerstwo Infrastruktury 24-28.11.2008 r.	Kontrola na zakończenie realizacji projektu w zakresie istnienia i stosowania procedur zarządzania i kontroli wewnętrznej, przestrzegania polityk wspólnotowych, wydatkowania środków finansowych, kontroli/audytu projektu, rzeczowej realizacji projektu wynikającej z umowy o dofinansowanie, sprawozdawczości, systemu zgłaszania nieprawidłowości, archiwizacji i kompletności dokumentów oraz ochrony danych osobowych

14.3.10. Nieprawidłowości

Kwota wydatków kwalifikowanych w ramach wniosku o płatność nr SPOT/1.2.3/6/469/08 została pomniejszona o kwotę w wysokości 70 746,82 zł brutto stanowiącą wartość części robót wykonanych w ramach Umowy nr KB/485/UI/150/W/2006. Wydatek został uznany za niekwalifikowany, a nieprawidłowość została wykryta przed dokonaniem refundacji wydatków. Kwota wydatków kwalifikowanych w ramach wniosku o płatność nr SPOT/1.2.3/6/546/09w (dofinansowanie warunkowe) została pomniejszona o kwotę w wysokości 617 399,06 zł stanowiącą wartość części wydatków poniesionych w związku z wykupami gruntów nieleżących w pasie drogowym realizowanej inwestycji. Ww. kwota została zgłoszona jako nieprawidłowy wydatek raportem o nieprawidłowości nr TRN/09/P18/00090 za III kw. 2009 r.

14.3.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi

Zgodność realizowanego projektu z polityką ochrony środowiska**.**

Zgodnie z zaleceniami zawartymi w Raporcie Oddziaływania na Środowisko oraz w wyniku konsultacji społecznych zostały podjęte działania mające na celu wyeliminowanie negatywnych oddziaływań

na środowisko podczas budowy i eksploatacji Trasy Kwiatkowskiego. Do najważniejszych z nich należą:

- zbudowanie szczelnego układu kanalizacji deszczowej w celu odprowadzenia wód spływowych i podsiękowych z korony drogi,
- wybudowanie czterech zbiorników retencyjnych wzdłuż Trasy,
- budowa separatorów do podczyszczania wód opadowych,
- odgrodzenie Trasy i zbiorników retencyjnych od gruntów leśnych,
- instalacja ekranów antyrozbryzgowych,
- nasadzenia i siew zieleni izolacyjno-maskującej i ekranującej,
- instalacja ekranów akustycznych,
- budowa kładki dla pieszych i zwierząt nad Trasą oraz przepustu ekologicznego dla zwierząt pod Trasą,
- zastosowanie zakotwiczonych mat obsianych trawą i innymi roślinami do wzmocnienia stoku,
- wymiana stolarki okiennej w domach bezpośrednio sąsiadujących z Trasą,
- wykonanie zabezpieczeń antywibracyjnych.

Oprócz planowych kontroli realizacji inwestycji zgodnie z wymogami ochrony środowiska, przeprowadzane były również kontrole niezapowiedziane minimum raz w miesiącu (w okresie prowadzenia robót mogących mieć wpływ na środowisko). W czasie każdej kontroli sprawdzono na placu budowy przestrzeganie zagadnień określonych w *„Liście sprawdzającej”* oraz spisywano odpowiedni protokół pomiędzy kontrolującym, a wykonawcą prac budowlanych. Podczas kontroli zwracano szczególną uwagę na przestrzeganie przez wykonawcę zasad związanych z prawidłowym postępowaniem z odpadami. Wykonywana była również dokumentacja zdjęciowa. Na podstawie ww. dokumentów powstały zalecenia pokontrolne. Ze względu na przebieg Trasy m.in. przez tereny leśne, w czasie kontroli zwracano szczególną uwagę, czy tereny przylegające do placu budowy nie są zanieczyszczone odpadami i ziemią z budowy.

Kontrole zostały przeprowadzone zgodnie z wymaganiami *„Podręcznika Wewnętrznych Procedur Zarządzania i Kontroli Projektów Realizowanych w Ramach SPO-T”*.

Celem zezwolenia na wyłączenie z produkcji gruntów leśnych, przeznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdyni pod budowę Trasy Kwiatkowskiego, Dyrekcja Regionalna Lasów Państwowych w Gdańsku wydała decyzję nr 01/2004 z dnia 06.01.2004. Minister Środowiska wydał decyzję, w której wyraził zgodę na przeznaczenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni na cele nierolnicze i nieleśne powierzchni gruntów leśnych lasów ochronnych. Należność, opłatę roczną oraz jednorazowe odszkodowanie za przedwczesny wyrąb drzewostanu ustalono na podstawie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

Podsumowując całość realizacji projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni-III etap” pod kątem zgodności z polityką ochrony środowiska należy stwierdzić, iż został on zrealizowany zgodnie z polityką ochrony środowiska. Wszystkie zaplanowane działania mające na celu wyeliminowanie negatywnych oddziaływań na środowisko podczas budowy i eksploatacji Trasy zostały zrealizowane. Dla ww. przedsięwzięcia przeprowadzono wszystkie zaplanowane kontrole, zgodnie z harmonogramem. Wykonawcy robót zrealizowali wszystkie zalecenia pokontrolne.

Beneficjent zobowiązał się do przeprowadzenia poinwestycyjnych pomiarów monitoringowych stanu aerosanitarnego i klimatu akustycznego oraz oddziaływania wibroakustycznego na budynki w pierwszej linii zabudowy na odcinku miejskim Trasy po upływie roku od oddania do użytkowania inwestycji, tj. w czerwcu 2009 r. Wyniki pomiarów zostaną przedstawione IPZ SPOT w terminie 18 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania. IPZ SPOT objęła ww. kwestię monitoringiem.

Zgodność projektu z polityką równych szans.

Zgodnie z oświadczeniem beneficjenta projekt został zrealizowany zgodnie z polityką równych szans.

We wniosku o dofinansowanie beneficjent wskazał, że projekt jest neutralny pod względem polityki równych szans i że w trakcie realizacji projektu będą przestrzegane obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa.

Należy zauważyć, że realizacja projektu umożliwiła korzystanie z powstałej infrastruktury na równych zasadach przez wszystkie grupy społeczne. Poprzez stworzenie nowego połączenia w obrębie miasta umożliwiono sprawniejsze przemieszczanie się osób, co poprawiło możliwość dojazdu osób zamieszkujących poza centrum miasta do ośrodków zdrowia, kultury czy do pracy. Realizacja projektu potwierdziła, że ze względu na charakter inwestycji ma ona neutralny wpływ na zagadnienia polityki równych szans.

Zgodność projektu z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej**.**

Przepisy dotyczące udzielania pomocy publicznej nie dotyczą tego projektu, ponieważ budowa ogólnodostępnych dróg przez jednostki samorządu terytorialnego nie była objęta przepisami dotyczącymi udzielania pomocy publicznej.

Zgodność realizacji projektu z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych**.**

W wyniku przeprowadzonych kontroli, w projekcie wykryto naruszenia prawa zamówień publicznych, mogące skutkować nałożeniem korekt finansowych.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy, IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta, biorąc pod uwagę, że naruszenia miały wyłącznie charakter formalny i nie wywołały negatywnych skutków finansowych po stronie funduszy UE, a ponadto nie prowadziły do naruszenia zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Niektóre z naruszeń, np. żądanie, że wykonawcy mają wykonać 50% zamówienia siłami własnymi, wynikały z błędów systemowych, takich jak niedostosowanie prawa polskiego do prawa wspólnotowego w zakresie zamówień publicznych. Wobec czego również w ich przypadku IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta. Z uwagi na fakt, że za błędy systemowe odpowiada państwo, wartość ww. korekty finansowej została rozliczona w ramach „autokorekty".

14.3.12. Informacja i promocja

Zgodnie z art. IX Umowy o dofinansowanie projektu nr 34/05 z dnia 01.06.2005r. pt. *Działania informacyjno - promocyjne* beneficjent zrealizował następujące działania mające na celu informowanie opinii publicznej o projekcie:

- wykonano i ustawiono trzy tablice informacyjne w sąsiedztwie placu budowy,
- w miejscu realizacji inwestycji wykonano i ustawiono dwie tablice pamiątkowe,
- opublikowano artykuły reklamowe w prasie lokalnej i o zasięgu ogólnopolskim, w magazynach branżowych oraz w biuletynach informacyjnych,
- w styczniu 2008 opublikowano reklamę projektu w dwutygodniku „Namiary na morze i handel",
- do biuletynu Rady i Prezydenta Gdyni „Ratusz" załączono czterostronicowy dodatek, który dystrybuowano m.in. w trakcie uroczystego zakończenia realizacji projektu i w punkcie informacji Urzędu Miasta Gdyni,
- w dniu 12.06.2008 r. opublikowano reklamę projektu w „Dzienniku Bałtyckim Trójmiasto",
- wyprodukowano film dokumentujący realizację projektu - dystrybucja filmu nastąpiła podczas uroczystości zakończenia projektu,
- wydano folder „Trasa Kwiatkowskiego" w nakładzie 2000 egzemplarzy w wersji polsko-angielskiej, który dystrybuowano w trakcie uroczystego zakończenia realizacji projektu,
- przygotowano w nakładzie 500 egzemplarzy prezentację multimedialną „Trasa Kwiatkowskiego", którą dystrybuowano w trakcie uroczystego zakończenia realizacji projektu,
- zamontowano billboardy informacyjne dotyczące projektu – 20 szt. w Warszawie, 20 szt. w Trójmieście,

- na stronie internetowej www.gdynia.pl utworzono witrynę dotyczącą projektu, zawierającą informacje o zakresie rzeczowym projektu, źródle dofinansowania oraz o postępie prac wraz z wizualizacją na zdjęciach (aktualizacja danych odbywała się cztery razy w roku),
- w dniu 12 czerwca 2008 r. zorganizowano uroczystość zakończenia realizacji projektu z udziałem zaproszonych gości: przedstawicieli rządu, władz szczebla regionalnego i lokalnego oraz instytucji i firm, a także mieszkańców Gdyni, w ramach organizacji uroczystego zakończenia realizacji projektu wykonano szereg zadań mających na celu promocje projektu m.in.: projekt i druk zaproszeń, wykonanie baneru reklamowego, itp.
- W ramach działań IPZ SPOT, informacja nt. projektu została zamieszczona na stronach programu www.spot.gov.pl oraz w wydanym przez IPZ SPOT albumie dotyczącym projektów zrealizowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006.

14.3.13. Wskaźniki

Tabela 51 Wskaźniki

Lp	*Nazwa wskaźnika produktu*	*Jedn. miary wskaźnika*	*Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie*	*Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu*	*% - Stopień realizacji wskaźnika*
1.	Długość drogi zbudowanej	km	3,50	3,50	100,00
2.	Powierzchnia nawierzchni jezdni drogi zbudowanej	m^2	35 842,00	35 298,70	98,48
3.	Sumaryczna liczba obiektów inżynierskich zbudowanych	szt.	3,00	3,00	100,00
4.	Liczba wiaduktów zbudowanych	szt.	3,00	3,00	100,00
5.	Sumaryczna powierzchnia nawierzchni jezdni na obiektach inżynierskich zbudowanych	m^2	10 962,00	10 823,40	98,74
6.	Powierzchnia nawierzchni jezdni na wiaduktach zbudowanych	m^2	10 962,00	10 823,40	98,74
Lp	*Nazwa wskaźnika rezultatu*	*Jedn. miary wskaźnika*	*Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie*	*Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu*	*% - Stopień realizacji wskaźnika*
1.	Przepustowość	Pu/h	5 180,00	5 326,00	102,82
2.	Nośność	kN/oś	115,00	115,00	100,00
Lp	*Nazwa wskaźnika oddziaływania*	*Jedn. miary wskaźnika*	*Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie*	*Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu*	*% - Stopień realizacji wskaźnika*
1.	Ruch tranzytowy	Pu/h	1 750,00	1 940,00	110,86
2.	Koszty eksploatacji pojazdów	mln zł/rok*	144,57	129,02	89,24%

Kontrola na zakończenie realizacji inwestycji, przeprowadzona przez IPZ SPOT w dniach 24-28.11.2008 r. potwierdziła osiągnięcie ww. wartości wskaźników monitorowania projektu.

14.3.14. Zdjęcia z realizacji projektu

Fot.32: SPOT/ 1.2/6/04 „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap”

Fot.33: SPOT/ 1.2/6/04 „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap”

Fot.34: SPOT/1.2/6/04 *Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III Etap*

14.4. SPOT/2.1/73/04 Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb (beneficjent – GDDKiA)

14.4.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ

Całkowita wartość projektu:	386 507 266,89 zł	
Wartość wydatków kwalifikowanych:	371 356 445,11 zł	98 033 348,82 euro
Wartość EFRR bezwarunkowa:	278 501 293,36 zł	73 447 148,59 euro

14.4.2. Cel projektu

Budowa nowego odcinka drogi krajowej nr 12 w Puławach od km 0+000 do km 12+708 (km roboczy) jest częścią większego zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa północnej obwodnicy Puław w ciągu drogi krajowej nr 12 Radom – Lublin na odcinku od wyłączenia z istniejącej drogi krajowej nr 12 w km 0+000 (551+220) w Zarzeczu w gm. Puławy do włączenia w ślad drogi krajowej Nr 17 Warszawa – Lublin w rejonie Sielce / Chrząchówek/ w gm. Końskowola o długości 23,5 km. Celem budowy obwodnicy miasta Puławy od km 0+000 do km 12+708 – etap I było:

- zwiększenie niezawodności funkcjonowania układu dróg krajowych i systemu transportowego województwa lubelskiego wskutek zwiększenia przepustowości,
- przyciągnięcie inwestorów krajowych i zagranicznych,
- zwiększenie atrakcyjności turystycznej Lubelszczyzny i doliny Wisły w rejonie Puław,
- ułatwienie ruchu turystycznego w regionie,
- lepsze połączenie DK nr 12, a docelowo drogi ekspresowej S12 z siecią autostrad i dróg ekspresowych,

- działanie w kierunku integracji Polski z krajami Unii Europejskiej,
- poprawa dostępności Białorusi, Ukrainy i Rosji siecią drogową z krajami Unii Europejskiej.
- usunięcie tzw. „wąskich gardeł" w ciągu drogi krajowej,

Wszystkie założone cele zostały osiągnięte zgodnie z podjętymi działaniami budowy obwodnicy Puław. Jak planowano zwiększono nośność konstrukcji nawierzchni w celu poprawy bezpieczeństwa i komfortu jazdy, a wraz nią zwiększyła się przepustowość spełniając założone rezultaty. Dzięki realizacji projektu poprawa warunków ruchu przyczyniła się do spadku liczby wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych.

14.4.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie

Projekt został zatwierdzony do realizacji decyzją Komisji Europejskiej nr 2005 PL 16 1 PR 003 w dniu 3 sierpnia 2005 r. Decyzja Komisji Europejskiej ustaliła poziom wkładu finansowego Wspólnoty na rzecz dużego projektu *Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71 km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb* w wysokości 72 593 950,00 euro, tj. 293 773 196,86 zł, co stanowi 75% wydatków kwalifikowanych (wartości 96 791 934,00 euro, tj. 391 697 598,51 zł). W związku z powyższym, Decyzją Ministra Infrastruktury przyznano dofinansowanie dla ww. Projektu w kwocie 293 773 196,86 zł, co stanowi 75% wydatków kwalifikowanych. Podpisując Umowę o dofinansowanie projektu (UD), Beneficjent zwiększył wartość wydatków kwalifikowanych, w związku z czym został zmniejszony poziom dofinansowania z 75% do 74,18%, przy zachowaniu wartości dofinansowania przyznanego Decyzją Komisji Europejskiej w wysokości 293 773 196,86 zł.

14.4.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy

Umowę o dofinansowanie nr 59/05 podpisano w dniu 10.10.2005 r. Zgodnie z UD całkowite wydatki kwalifikowane Projektu wyniosły 396 006 600 zł. Instytucja Zarządzająca SPOT zobowiązała się udzielić Beneficjentowi dofinansowania na realizację Projektu o łącznej maksymalnej wartości do 293 773 196,86 zł, w wysokości nie przekraczającej 74,18 % wydatków kwalifikowanych.

Do umowy o dofinansowanie sporządzono 2 aneksy:

<u>Aneks nr 1 z dnia 27.02.2007 r.</u> wprowadził do UD nr 59/05 następujące zmiany:

- zmiana kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych, a w konsekwencji zmniejszenie kwoty dofinansowania projektu (z tytułu oszczędności po rozstrzygnięciu postępowań o udzielenie zamówienia publicznego oraz dostosowania wydatków do harmonogramu realizacji projektu);
- standaryzacja oraz uszczegółowienie kategorii wydatków zgodnie z wymogami IPZ SPOT, w tym wprowadzenie nowych kategorii wydatków (nadzór autorski, archeologia oraz ekspertyzy);
- aktualizacja harmonogramu realizacji projektu, zgodnie z planowanym terminem zakończenia robót oraz nadzoru inżyniera i nadzoru autorskiego;
- wprowadzenie informacji na temat zamówień publicznych udzielanych w ramach projektu oraz informacji na temat numerów rachunków, z których dokonywane są płatności w ramach projektu.

<u>Aneks nr 2 z dnia 31.12.2008 r.</u> wprowadził do UD nr 59/05 następujące zmiany:

- aktualizacja harmonogramu realizacji projektu, polegająca na przedłużeniu terminu finansowego zakończenia projektu z 30.06.2008 r. do 28.11.2008 r., co umożliwiło uznanie za kwalifikowane wydatków poniesionych po dotychczasowym terminie kwalifikowalności wydatków (pierwotnie Instytucja Zarządzająca SPOT wyraziła zgodę na przedłużenie terminu finansowego zakończenia projektu do 31.08.2008 r. w piśmie z dnia 16 maja 2008 r., o sygnaturze DZT-II-8231-150-RA/08, L.dz. 876; a ponadto, w związku z ogłoszeniem w dniu 3 grudnia 2008 r. informacji o możliwości składania wniosków o dofinansowanie dla projektów zgodnych z celami Priorytetu 1 i 2 SPOT, których realizacja sfinansowana została w latach 2004 – 2008 (nabór dodatkowy), w celu równego traktowania beneficjentów IPZ SPOT, drogą analogii, w ramach niniejszego projektu uznało za kwalifikowane wydatki poniesione do końca 2008 r.);
- w konsekwencji, aktualizacja Harmonogramu rzeczowego projektu;
- aktualizacja Zestawienia źródeł finansowania i Planu finansowego, odzwierciedlająca całkowite wydatki poniesione na realizację projektu w latach 2004 – 2008 w podziale na poszczególne

kategorie wydatków oraz właściwe źródła finansowania; w zakresie wydatków kwalifikowanych uwzględniono:

- wydatki rzeczywiste, zgodne ze złożonymi i zrefundowanymi wnioskami o płatność obejmującymi lata 2004 – 2007 (kwoty niższe niż przewidywano na etapie zawarcia aneksu nr 1 do UD);
- wydatki wstrzymane w związku z wystąpieniem przekroczeń w ramach trzech kategorii wydatków we wnioskach obejmujących wydatki poniesione w 2007 r. (roboty rozbiórkowe, roboty budowlane oraz podatek VAT), których refundacja była uzależniona wyłącznie od przesunięć pomiędzy kategoriami wydatków w aneksie nr 2 do UD;
- pozostałe wydatki były kwotami deklarowanymi przez Beneficjenta, a ich kwalifikowalność została zweryfikowana na etapie wnioskowania o płatność (zwiększono kwotę wydatków kwalifikowanych w ramach Etapu 2 realizacji projektu obejmującego wydatki na roboty o kwotę 29 mln zł oraz nieznacznie zwiększono kwotę wydatków kwalifikowanych w ramach Etapu 3 realizacji projektu obejmującego wydatki na nadzór inżyniera o kwotę 0,1 mln zł);

- zwiększenie całkowitej wartości projektu, zwiększenie całkowitej wartości wydatków kwalifikowanych oraz zwiększenie kwoty dotychczas przyznanego dofinansowania projektu przy jednoczesnym zwiększeniu poziomu dofinansowania z 74,18% do 75%;
- standaryzacja wskaźników monitorowania projektu, zgodnie z ustaleniami pomiędzy IPZ SPOT i GDDKiA przyjętymi dla wszystkich projektów realizowanych przez GDDKiA w ramach Działania 2.1 SPOT;
- aktualizacja Wykazu zamówień publicznych.

Po podpisaniu aneksów do umowy wartość wydatków całkowitych dla projektu wyniosła 389 517 652,14 zł, wartość wydatków kwalifikowanych to 371 980 031,34 zł, a przyznane dofinansowanie z EFRR 278 985 023,50 zł, w tym zwiększenie poziomu dofinansowania przyznanego Aneksem nr 2, zgodnie z nadkontraktacją: wartość wydatków kwalifikowanych o 28 170 929,8 zł i dofinansowanie z EFRR o 23 947 431,98 zł w ramach dofinansowania bezwarunkowego.

14.4.5. Refundacje w projekcie

W ramach projektu beneficjent złożył 16 wniosków o płatność na łączną wartość 278 406 397,26 zł, otrzymując płatności w wysokości 256 640 363,11 zł. Kwotę wydatków o wartości 21 766 034,15 zł certyfikowano na rzecz beneficjenta. W ramach Projektu wstrzymano do refundacji kwotę w wysokości 115 080,58 zł, którą IPZ SPOT uznała za niekwalifikowaną (nr SPOT/2.1.3/73/090/06). Kwota uznana za niekwalifikowaną dotyczy wątpliwości związanych z wykupami gruntów. Ponadto w związku z wystąpieniem błędu w określeniu wartości wydatków kwalifikowanych beneficjent dokonał zwrotu środków na kwotę 9 059,01zł (wniosek nr SPOT/2.1.3/73/393/08).

Wniosek o płatność końcową nr SPOT/2.1.3/73/582/08 w wysokości 16 689 856,02 zł został certyfikowany w dniu 29 października 2009 r.

14.4.6. Przychód w projekcie

W ramach realizacji projektu osiągnięto przychód, który zgodnie z wytycznymi w zakresie kwalifikowalności został potrącony ze środków EFRR w kwocie 1 757,0 zł (w ramach wniosku o płatność nr SPOT/2.1.3/73/114/06), jednak w związku z późniejszą zmianą stanowiska w sprawie metodologii rozliczania przychodów występujących przy realizacji projektów współfinansowanych w ramach SPOT (odliczanie wartości przychodu od wydatków kwalifikowanych, a z EFRR zgodnie z przyznanym udziałem współfinansowania wydatków ze środków wspólnotowych), kwota potrąconego przychodu została skorygowana o kwotę 453,66 zł zgodnie z nową metodologią zaakceptowaną przez IZ SPOT i Ministerstwo Finansów. Dodatkowo beneficjent poinformował, że w dniu 19.12.2008 r. wystąpił kolejny przychód w wysokości 31 700,00 zł, (został on potrącony od wydatków kwalifikowanych według nowej metodologii w ramach wniosku o płatność nr SPOT/2.1.3/73/582/09).

14.4.7. Harmonogram rzeczowy prac w projekcie:

Tabela 52 Harmonogram rzeczowej realizacji projektu SPOT/2.1/73/04

Nazwa zadania /zadań w ramach etapów realizacji projektu w odniesieniu do Harmonogramu realizacji Projektu	Daty rozpoczęcia		Daty zakończenia (odbiór rzeczowy)	
	planowana	rzeczywista	planowana	rzeczywista
I etap - Wydatki okołokontraktowe				
Zadanie 1 - Wydatki okołokontraktowe	03.2004	03.2004	06.2008	19.12.2007
II etap - Roboty				
Zadanie 1 – Roboty	05.2005	05.2005	06.2008	13.06.2008
III etap – Nadzór inżyniera				
Zadanie 1 – Nadzór inżyniera	04.2005	04.2005	06.2008	24.06.2008

Za „datę zakończenia" dla etapu II Roboty przyjęto datę odebrania robót od wykonawcy przez Komisję Odbioru Robót powołaną przez GDDKiA. Za „daty zakończenia" dla etapu I „Wydatki okołokontraktowe" oraz etapu III „Nadzór inżyniera" przyjęto daty zapłacenia ostatniej faktury przedstawionej do refundacji w ramach niniejszego projektu w poszczególnym z etapów.

Końcowe wydatki w ramach projektu zostały poniesione przez beneficjenta do końca 2009 r.

W trakcie realizacji projektu występowały problemy, w tym także takie, które powodowały opóźnienia w rozliczeniu całego projektu.

Stan zaawansowania robót na moście przez rz. Wisłę na koniec 2007 r. budził obawy, iż wykonawca nie dotrzyma planowanego terminu zakończenia kontraktu na roboty (06.04.2008 r.). Problemy, które wystąpiły w 2006 i 2007 roku podczas montażu konstrukcji stalowej mostu przez rz. Wisłę (nie wynikające z winy Wykonawcy) spowodowały przesunięcie terminu zakończenia montażu łuku na miesiące zimowe. W konsekwencji nastąpiły przesunięcia terminów betonowania kolejnych segmentów płyty pomostowej w przęśle nurtowym oraz terminów ułożenia izolacji i nawierzchni. Dopiero w marcu 2008 r. możliwe było betonowanie ostatnich segmentów płyty pomostowej. W związku z powyższym Wykonawca złożył roszczenie dotyczące wydłużenia Czasu na Ukończenie oraz zwrotu dodatkowych kosztów z tytułu wystąpienia niezależnych od niego zdarzeń powodujących opóźnienia robót znajdujących się na ścieżce krytycznej, a które można zaliczyć do zagrożeń stanowiących ryzyko Zamawiającego, takich jak: nieprzewidywalne warunki fizyczne, Siła Wyższa, opóźnienia rysunków i instrukcji oraz brak dostępu do Placu Budowy. Do zdarzeń tych Wykonawca zaliczył:

- okresowy brak możliwości realizacji przebudowy linii przesyłowej 220 kV (kolidującej z budową mostu) zgodnie z terminem wynikającym z pierwotnego harmonogramu,
- cięcie elementów konstrukcji stalowej, w celu umożliwienia ich transportu drogami publicznymi (wykonanych w wytwórniach zgodnie z Rysunkami dostarczonymi przez Zamawiającego) i ponowne ich scalanie na terenie budowy,
- wysokie i niskie stany wody w rzece Wiśle w okresie prowadzenie montażu elementów przęsła nurtowego z barek.

Przewidywane roszczenie wydłużenia Czasu na Ukończenie opiewało na ponad 56 dni roboczych. W dniu 04.04.2008 r. został podpisany Aneks nr 1 do Umowy nr SPOT/2.1.3/73/04 z dnia 16.02.2006 r. przedłużający termin zakończenia robót do 13.06.2008 r. (pierwotny termin zakończenia robót przypadał na 06.04.2008 r.).

Ostatecznie Roboty zostały zakończone w terminie. Zaległe roboty oraz wady, znajdujące się na liście usterek i niedoróbek zostały wykonane. Zagrożenia nie występują.

14.4.8. Umowy z wykonawcami

Kontrakty podpisane w ramach projektu oraz tryby udzielania zamówień publicznych:

Etap I - Wydatki okołokontraktowe

I. KONTRAKT: Wykonanie dodatkowych opracowań projektu budowlanego i wykonawczego na budowę mostu przez rz. Wisłę w m. Puławy wraz z odcinkiem obwodnicy m. Puławy

WYKONAWCA: DHV Polska SP. Z o. o.

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie z wolnej ręki (poniżej 60 000 euro)

Kontrakt na wykonanie opracowań został podpisany 14 września 2004 r. na kwotę 48 800,00 zł (netto, wydatki kwalifikowane) w terminie do 15 października 2004 r.

II. KONTRAKT: Opracowanie uzupełnienia do Projektu Budowlanego i Wykonawczego oraz Dokumentacji Przetargowej

WYKONAWCA: DHV Polska SP. Z o. o.

Tryb udzielenia zamówienia: Negocjacje bez ogłoszenia (poniżej 60 000 euro)

Kontrakt został podpisany 14 stycznia 2005 r. na kwotę 187 980,00 zł (netto, wydatki kwalifikowane) w terminie do 14 lutego 2005 r. Dnia 14 lutego 2005 r. podpisano Aneks nr 1 do umowy wydłużający termin realizacji zamówienia do 18 marca 2005 r.

III. KONTRAKT: Wykonanie ratowniczych badań archeologicznych

WYKONAWCA: Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej (Instytut archeologi)

Tryb udzielenia zamówienia: wyłączenie spod ustawy – art. 4 pkt. 3 PZP

Kontrakt został podpisany 1 marca 2005 r. na kwotę 572 378,40 zł (wydatki kwalifikowane) w terminie do 30 kwietnia 2005 r.

IV. KONTRAKT: Wykonanie opisów taksacyjnych lasów i materiałów graficznych na wykonanie prac urządzeniowych na terenach leśnych

WYKONAWCA: P. P. Biuro Urządzenia Lasu i Geodezji Leśnej

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie poniżej 6 tys. euro(art. 4 pkt. 8 PZP)

Kontrakt został podpisany 3 marca 2005 r. na kwotę 2 850,00 zł (netto, wydatki kwalifikowane) w terminie do 14 marca 2005 r.

V. KONTRAKT: Opracowanie Stadium Wykonalności i Raportu Oddziaływania na Środowisko

WYKONAWCA: DHV Polska SP. Z o. o.

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie z wolnej ręki (poniżej 60 000 euro)

Kontrakt został podpisany 15 marca 2004 r. na kwotę 176 229,51 zł (netto, wydatki kwalifikowane) w terminie do 9 kwietnia 2005 r.

VI. KONTRAKT: Wykonanie robót rozbiórkowych i porządkowych

WYKONAWCA: WOJTPOL Sp. Jawna

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie poniżej 6 tys. euro(art. 4 pkt. 8 PZP)

Kontrakt został podpisany 16 maja 2005 r. na kwotę 19 645,68 zł (netto, wydatki kwalifikowane) w terminie do 10 dni od daty podpisania umowy.

VII. KONTRAKT: Opracowanie dodatkowych egzemplarzy Dokumentacji Przetargowej

WYKONAWCA: DHV Polska SP. Z o. o.

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie z wolnej ręki (poniżej 60 000 euro)

Kontrakt został podpisany 24 maja 2005 r. na kwotę 27 154,00 zł (netto, wydatki kwalifikowane) w terminie do 30 czerwca 2005 r.

VIII. KONTRAKT: Rozbiórka obiektów kolidujących z budową I etapu obwodnicy miasta Puławy

WYKONAWCA: WOJTPOL T. Wojtysiak, Z. Krześniak Sp. Jawna

Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg ograniczony

Kontrakt został podpisany 12 kwietnia 2005 r. na kwotę 175 527,14 zł (netto, wydatki kwalifikowane) w terminie do 30 kwietnia 2005 r.

IX. KONTRAKT: Wykonanie wycinki drzew na obszarze projektowanego pasa drogowego

WYKONAWCA: Zakład Pielęgnacji i Wycinki Drzew oraz Terenów Zielonych S. Malinowski

Tryb udzielenia zamówienia: Negocjacje bez ogłoszenia (art. 62 ust. 1pkt. 4 PZP)

Kontrakt został podpisany 19 stycznia 2006 r. na kwotę 223 710,00 zł (netto, wydatki kwalifikowane) w terminie do 28 lutego 2006 r. oraz wykonawca zobowiązał się do pielęgnacji przesadzonych drzew w okresie do upływu 3 lat od daty podpisania umowy.

X. KONTRAKT: Nadzór autorski nad realizacją

WYKONAWCA: DHV Polska SP. Z o. o.

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie z wolnej ręki (poniżej 60 000 euro) art. 67 ust. 1 pkt. 1a i 1b PZP

Kontrakt został podpisany 9 marca 2006 r. na kwotę 222 350,00 zł (netto, wydatki kwalifikowane) zgodnie z którym sprawowanie nadzoru autorskiego nad realizacją ma trwać do początku realizacji do zakończenia robót, tj. przez 25 miesięcy. Dnia 14 czerwca 2007 r. podpisano Aneks nr 1 do umowy wprowadzający zmianę w preambule określającej zakres zamówienia, wprowadzając informację, iż Projekt jest „współfinansowany w 74,18% przez UE ze środków EFRR".

Etap II

XI. KONTRAKT: Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy - Roboty

WYKONAWCA: Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „Mosty Łódź" S.A., z siedzibą w Łodzi - Lider Konsorcjum oraz Partnerzy; Przedsiębiorstwo Hermann Kirchner Bauunternehmung GmbH w Bad Hersfeld; Przedsiębiorstwo Vistal Sp. Z o.o. w Gdyni.

Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg nieograniczony

Kontrakt na wykonanie robót został podpisany 16 lutego 2006 r. z Liderem Konsorcjum - Przedsiębiorstwem Robót Mostowych „Mosty Łódź" S.A. na kwotę 254 998 097,00 zł (netto, wydatki kwalifikowane) w terminie nieprzekraczającym 25 miesięcy od daty rozpoczęcia robót. Dnia 4 kwietnia 2008 r. podpisano Aneks nr 1 do umowy wydłużający termin realizacji zamówienia o 5 miesięcy do 13 czerwca 2008 r.

Etap III

XII. KONTRAKT: Zarządzanie i nadzór nad robotami przy I etapie budowy obwodnicy m. Puławy

WYKONAWCA: Scott Wilson Krikpatrick & Co. Ltd Sp. Z o. o. – Lider Konsorcjum oraz Partnerzy: Kozłowski Józef Menedżer Budownictwa, Przedsiębiorstwo Inwest-Complex Sp. z o. o., MBI-Małopolskie Biuro Inwestycyjne Sp. Z o. o. oraz Siwowski Tomasz Pracownia Projektowa Promost Consulting.

Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg nieograniczony

Kontrakt na wykonanie nadzoru został podpisany 3 lutego 2006 r. z Liderem Konsorcjum - Scott Wilson Kirkpatrick & Co. Ltd Sp. Z o. o. na kwotę 11 755 571,60 zł (netto, wydatki kwalifikowane), czas realizacji umowy opiewa na 46 miesięcy licząc od daty rozpoczęcia realizacji umowy.

14.4.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu

W ramach projektu nr SPOT/2.1.3/73/04 „Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71 km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb" przeprowadzono 23 kontrole, w tym dwukrotnie odbył się audyt wewnętrzny Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie. Ponadto kontroli dokonały IPZ SPOT, Urząd Zamówień Publicznych, NIK, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie, IZ SPOT. Uchybienia dotyczyły przede wszystkim naruszeń ustawy Prawo zamówień publicznych, kwestii związanych z wdrażaniem procedur oraz terminowości przesyłania poszczególnych dokumentów, w szczególności sprawozdań.

14.4.10. Nieprawidłowości

W ramach projektu stwierdzono 5 nieprawidłowości, z czego w 2 przypadkach ostatecznie stwierdzono brak nieprawidłowości. Potwierdzone nieprawidłowości na łączną kwotę 117 857,02 zł, dotyczyły wydatków uznanych za niekwalifikowane na etapie weryfikacji wniosków o płatność i przedstawiały się następująco:

- nieprawidłowość nr 06/P18/37 zgłoszona w zestawieniu nieprawidłowości nie podlegających do raportowaniu do KE za I kwartał 2007 r., dotycząca uznania przez IPZ SPOT za niekwalifikowane przychodów ze sprzedaży drewna na kwotę 1 757,00 zł. Nieprawidłowość została usunięta w tym samym kwartale poprzez pomniejszenie kwoty do wypłaty w ramach wniosku o płatność o wartość nieprawidłowości,
- nieprawidłowość nr 07/P18/49 zgłoszona w zestawieniu nieprawidłowości nie podlegających do raportowaniu do KE za II kwartał 2007 r., dotycząca uznania za niekwalifikowane wydatków poniesionych na wykup gruntów oraz usług notarialnych na łączną kwotę 1 235,02 zł. Nieprawidłowość została usunięta w tym samym kwartale poprzez pomniejszenie kwoty do wypłaty w ramach wniosku o płatność o wartość nieprawidłowości,
- raportem nr TRN/08/P18/00034/1, przekazanym do IZ SPOT w III kwartale 2007 r., zgłoszono nieprawidłowo poniesiony wydatek związany z kosztami usług notarialnych, opracowania dokumentacji podziałowej dotyczącej działek, sporządzenia operatów szacunkowych, wynagrodzenia rzeczoznawcy oraz rozbiórek. Ostateczną kwota , którą IPZ SPOT uznała za wydatki niekwalifikowane wyniosła 114 865 zł. W IV kwartale 2007 r. sporządzono raport z usunięcia nieprawidłowości poprzez pomniejszenie kwoty do wypłaty w ramach wniosku o płatność o wartość nieprawidłowości.

14.4.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi

Zgodność realizacji projektu z polityką ochrony środowiska.

Projekt o pozytywnym wpływie na środowisko

Od 19 stycznia do 1 marca 2006 r. Zakład Pielęgnacji i Wycinki Drzew oraz Terenów Zielonych wykonał wycinkę 372 szt. drzew (karczowanie zagajników -3,44 ha, założenie skrzynek lęgowych dla ptaków – 30 szt., odzyskano drewno opałowe zgodnie z operatem szacunkowym wykonanym przez rzeczoznawcę majątkowego). W ramach rekompensaty strat poniesionych w przyrodzie, zgodnie z projektem wykonane zostały nasadzenia zieleni ochronnej, a także wybudowana zostanie podczyszczalnia wód deszczowych oraz separator zawiesiny i substancji ropopochodnych. Na poszczególnych odcinkach obwodnicy m. Puławy wykonano 6 620,00 szt. nasadzeń drzew i krzewów. Wykonawca robót drogowych zdejmował ponadto humus na drodze głównej, węźle w Bronowicach i drogach dojazdowych. Zdjęto łącznie 44 527 m^2 humusu.

Łącznie w 2007 r. usunięto humus z powierzchni 47 412 m^2.Zebrany humus o objętości około 14 223 m3 został zgodnie z wymogami Raportu o oddziaływaniu na środowisko (tom 16 Projektu Budowlanego budowy obwodnicy miasta Puławy od km 0+000 do km 9+398,21) spryzmowany na placu budowy. Zdjęta w 2006 r. i 2007 r. warstwa ziemi urodzajnej zużyta została do humusowania skarp nasypów drogowych i rowów przydrożnych o nawierzchni trawiastej.

W 2007 r. wykonano humusowanie skarp i obsianie trawą na łącznej powierzchni 265 794 m2. Zużyto na ten cel 26,6 tys. m3 humusu pochodzącego z odhumusowania terenu na odcinkach Ib; Ia i II. Nadmiar humusu wykorzystano do rekultywacji terenu po dokopie w miejscowości Opatkowice. Gruz z rozbiórki nawierzchni bitumicznej oraz podbudowy betonowej i tłuczniowej wykonawca wykorzystał przy budowie tymczasowych dróg technologicznych. W zakresie budowy kanalizacji deszczowej wykonano 2 237,07 m kanalizacji oraz zbudowano 7 separatorów. Wykonano elementy kanalizacji deszczowej – studnie i kanały deszczowe, których zadaniem będzie odprowadzenie wód opadowych z prawobrzeżnej części mostu oraz usytuowanego na wysokim nasypie odcinka drogi do projektowanej podczyszczalni. Na podstawie Decyzji BZM.7635-120/07 z dnia 04.09.2007 r. wydanej przez Prezydenta miasta Puławy usunięto 3 szt. topól rosnących na terenie działki 922/10 przy ul. Długiej, które kolidowały z budową nasypu drogowego i wykonywanym u jego podstawy rowem odwadniającym. Zgodnie z decyzją wydaną przez Prezydenta miasta Puławy nr 0S.7635-137/04/05 z dnia 22.02.2005r, usunięto 12 szt. drzew i 023 ha zagajnika na węźle „Dęblińska" i przy Al. 1000-lecia. Zgodnie z decyzją wydaną przez Prezydenta miasta Puławy nr 0S.7635-7/06 z dnia 17.02.2006 r. usunięto 15 szt. drzew oraz 0,22 ha zagajnika na trasie kanału (działka 3220 przy ul. Dęblińskiej w Puławach). Ponadto na podstawie decyzji Prezydenta miasta Puławy nr BZM.7635-164/07 z dnia 14.11.2007r usunięto 2 topole rosnące na trasie kanału deszczowego do podczyszczalni wód opadowych. Na etapie zaawansowanym jest budowa kanału zrzutowego z projektowanej podczyszczalni wód opadowych do rzeki Wisły. Z rur żelbetowych wykonano odcinek

długości 55 m podbudowy z kruszywa z wykorzystaniem żużla stalowniczego. W wyniku zastosowania żużla stalowniczego zmniejszeniu uległy hałdy tego materiału oddziaływującego negatywnie na środowisko. Na odcinku I b od km 0+000 do km 7+600 zakończono przebudowę urządzeń melioracyjnych. Na odcinku II od km 10+454 do km 12+708 nasypy budowano z wykorzystaniem mieszanin piaskowo-popiołowo-żużlowych.

Wykonane prace konstrukcyjne i wykończeniowe przy budowie przepustów ekologicznych w km 2+780 oraz w km 12+034,39 umożliwiają swobodną migrację zwierząt na terenie przegrodzonym wysokim nasypem drogowym budowanej obwodnicy.

Wykonany przy budowie mostu nad rzeką Klikawką zakres prac konstrukcyjnych i wykończeniowych umożliwia swobodną migrację zwierząt na terenie pradoliny Wisły przegrodzonej wysokim nasypem drogowym budowanej obwodnicy.

W I półroczu 2008 r. wykonano 100 % nasadzeń drzew i krzewów ujętych w Projekcie Budowlanym i Projekcie Wykonawczym, a wynikających z zobowiązań nałożonych na Inwestora w decyzjach administracyjnych dotyczących pozwoleń na wycinkę drzew wydanych przez Prezydenta Miasta Puławy i Wójta Gminy Puławy. Ogółem w ramach robót kontraktowych w I półroczu 2008 r. nasadzono 2374 szt. drzew oraz 4295 szt. krzewów. Nasadzenie zieleni ochronnej zostało potwierdzone protokołem z oględzin z dnia 14 października 2008 r.

Na odcinkach Ib, Ia i II zakończono wykonywanie umocnień wlotów i wylotów wszystkich przepustów rurowych zmontowanych zgodnie z dokumentacja projektową pod drogą główną i drogami serwisowymi. Łącznie na odcinkach Ia i II wykonano 560,60 m kanalizacji. Zakończono prace przy budowie kanału zrzutowego z podczyszczalni do rzeki Wisły, wykonano betonowy wylot kanału oraz zabezpieczono narzutem kamiennym teren nad kanałem. W zakresie robót przy budowie podczyszczalni wód deszczowych zlokalizowanej na odcinku II wykonano:

- wykopy pod zbiornik podczyszczalni, pod osłoną tymczasowej ścianki szczelnej z grodzic G62,
- płytę denną i ściany zbiornika,
- izolację zewnętrznych ścian zbiornika,
- konstrukcję drogi dojazdowej do podczyszczalni.

Na odcinku Ib wykonano kaskady i umocnienie obustronnych rowów odwadniających usytuowanych u podstawy nasypu drogi głównej – odc. od km 2+600 do km 2+745 (strona lewa i prawa).

Na odcinkach Ib i Ia zakończono umocnienie ażurowymi płytami betonowymi skarp i dna wszystkich zbiorników odparowujących.

W 2008 r. prowadzono prace związane z:

- przepustem ekologicznym w km 2+780 (obiekt inżynierski PE-2),
- mostem nad rzeką Klikawką w km 8+180,00 (obiekt inżynierski MD-8),
- przepustem ekologicznym w km 12+034,39 (obiekt inżynierski PE-13),
- wiaduktem drogowym WD-12 w km 10+976,15 (obiekt inżynierski WD-12)

Ostateczny odbiór podczyszczalni wód deszczowych został przeprowadzony w dniu 18 maja 2009 r. po obserwacji pracy jej urządzeń przy pełnym obciążeniu zanieczyszczeniami naniesionymi w okresie zimowym. Wcześniejsze próby odbioru (łącznie z przeprowadzonymi w dniu 22 grudnia 2008 r.) nie doszły do skutku z uwagi na brak zanieczyszczeń w ilości wystarczającej do przetestowania instalacji wyrzutowej.

Obszar Natura 2000

W opracowanej przez dr Anne Nymura-Ochalską i prof. dr hab. Ewę Szymonides *„Ocenie oddziaływania na środowisko planowanej obwodnicy miasta Puławy wraz z mostem przez rzekę Wisłę (w ciągu drogi krajowej nr 12 o długości 12,708 km), w zakresie wpływu na siedliska przyrodnicze oraz na gatunki roślin i zwierząt, w granicach wyznaczonych i projektowanych obszarów sieci Natura 2000”* przeanalizowano potencjalny wpływ na następujące obszary Natura 2000, znajdujące się w granicach województwa lubelskiego:

1. Wyznaczone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn.21.07.2004 r. (Dz. U. Nr 229, poz.2313):
   - Obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Wisły Środkowej”.
   - Obszar specjalnej ochrony ptaków „Małopolski przełom Wisły”.

   Z analizy potencjalnych zagrożeń wynika, że ze względu na dość znaczne oddalenie obwodnicy od krańców Obszaru oraz niewielka powierzchnia, która ulegnie zniszczeniu wskutek budowy nowego mostu, pozwalają uznać tę inwestycję jako pozbawioną negatywnego wpływu na gatunki ptaków lub stan preferowanych przez nie siedlisk.
2. Projektowane obszary Natura 2000, zgłoszone Komisji Europejskie Specjalny obszar ochrony siedlisk „Płaskowyż Nałęczowski”. Z przeprowadzonej analizy wynika, że inwestycja jako że znajduje się w oddaleniu kilku kilometrów, nie narusza integralności projektowanego obszaru Natura 2000.
3. potencjalne obszary Natura 2000, zgłoszone Komisji Europejskiej przez organizacje pozarządowe na tzw. „Shadow List”.
   - Specjalny obszar ochrony siedlisk „Przełom Wisły w Małopolsce”. Inwestycja, zlokalizowana poza granicami „Przełomu Wisły w Małopolsce” i oddalona o 3,13 km w linii prostej od krawędzi jego granic nie zagraża chronionym siedliskom przyrodniczym i gatunkom o znaczeniu wspólnotowym.
   - Specjalny obszar ochrony siedlisk „Wisła Środkowa”. Inwestycja, która jest oddalona o 3,75 km w linii prostej od granic obszaru „Wisła Środkowa” nie zagraża chronionym siedliskom przyrodniczym i gatunkom z załączników do Dyrektywy Siedliskowej i Ptasiej.
   - Specjalny obszar ochrony siedlisk „Dolny Wieprz”. Inwestycja w najmniejszym stopniu nie zagraża chronionym na Obszarze siedliskom przyrodniczym i gatunkom.
   - Specjalny obszar ochrony siedlisk „Dom Dziecka w Puławach”. Z analizy wynika, że inwestycja nie stanowi zagrożenia dla Obszaru.

Zgodność realizacji projektu z polityką równych szans.
Projekt został zrealizowany zgodnie z polityką równych szans.

Zgodność realizacji projektu z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych.
W wyniku przeprowadzonych kontroli, w projekcie „Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71 km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb”, nr SPOT/2.1.3/73/04, wykryto naruszenia prawa zamówień publicznych, mogące skutkować nałożeniem korekt finansowych.

Po przeprowadzeniu pogłębionej analizy, IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta w stosunku do części naruszeń, np. wymogu, by każdy z wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia spełniał warunek płynności bieżącej oraz złożył oświadczenie o spełnianiu warunków udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, czy braku opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej informacji o zmianie terminu otwarcia ofert, ponieważ naruszenia te wynikały z błędów systemowych, takich jak zastosowania Standardowej SIWZ, bądź niedostosowanie prawa polskiego do prawa wspólnotowego w zakresie zamówień publicznych. Z uwagi na fakt, że za błędy systemowe odpowiada państwo, wartość ww. korekt finansowych została rozliczona w ramach „autokorekty”. Inne naruszenia, w przypadku których IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta, miały wyłącznie charakter formalny i nie wywołały negatywnych skutków finansowych po stronie funduszy UE, nie prowadziły także do naruszenia zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców.

Jednocześnie należy zauważyć, że w przypadku tego projektu IPZ SPOT nałożyła na beneficjenta korektę finansową za naruszenia polegające na udzieleniu zamówienia w trybie niekonkurencyjnym (negocjacji bez ogłoszenia) bez zachowania ustawowych przesłanek zastosowania tego trybu oraz za przeprowadzenie negocjacji w sposób utrudniający uczciwą konkurencję oraz równe traktowanie wykonawców. Ostateczna kwota korekty, wraz z odsetkami, wyniosła 94 896,10 zł. Kwota korekty została potrącona z wniosku o płatność pośrednią nr SPOT/2.1.3/73/502/08.

Zgodność realizacji projektu z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej.

Nie dotyczy. Przepisy dotyczące pomocy publicznej nie mają zastosowania wobec GDDKiA.

14.4.12. Informacja i promocja

Działania w zakresie informacji i promocji projektu podjęte przez beneficjenta.

Zgodnie z art. IX umowy o dofinansowanie projektu nr 59/05 z dnia 10.10.2005 r. pt. *Działania informacyjno - promocyjne* Beneficjent realizował następujące działania mające na celu informowanie opinii publicznej o projekcie :

- w miejscu realizacji projektu ustawiono tablice informacyjne, a po jego zakończeniu tablice pamiątkowe,
- w 2006 r. zatwierdzono i wydano broszurę informacyjną dotyczącą projektu,
- opracowano książkę obrazującą budowę obwodnicy,
- na bieżąco aktualizowano film obrazujący postęp robót na budowie,
- umieszczano na stronie GDDKiA (www.gddkia.gov.pl) oraz www.pulawymost.pl. informacje o projekcie (wraz z informacją o współfinansowaniu z EFRR) odpowiednio do stanu realizacji przedsięwzięcia,
- zamieszczano stosowne ogłoszenia w prasie oraz na stronie internetowej Beneficjenta,
- w Gazecie wyborczej z dnia 19 października 2005 r. zamieszczono artykuł *Luksusowo przez Wisłę - największa inwestycja drogowa na Lubelszczyźnie*,
- 17 lutego 2006 r. w „Rzeczpospolitej" ukazał się krótki artykuł nt. podpisanego kontraktu na realizację inwestycji,
- 26.06.2006 r. w „Kurierze Lubelskim" ukazała się notatka na temat projektu pt. *Widać zarys obwodnicy Puław*,
- w numerze listopadowym miesięcznika pt. „Inżynieria i Budownictwo" ukazał się artykuł dotyczący budowy mostu przez rz. Wisłę w Puławach,
- w marcowo-kwietniowym wydaniu czasopisma „Infrastruktura" ukazał się artykuł opisujący budowę obwodnicy Puław,
- w dniu 20.10.2007 r. w wydaniu „Dziennika Wschodniego" ukazał się artykuł na temat aktualnego zaawansowania robót na budowie,
- w dniu 10 stycznia 2008 r. w „Dzienniku Wschodnim" ukazał się artykuł obrazujący aktualny stan prac na budowie,
- w styczniowo-lutowym numerze „Inżynierii i Budownictwa" ukazał się artykuł przedstawiający projekt mostu,
- w styczniowym numerze „GEOINŻYNIERII drogi mosty tunele" ukazał się artykuł pod tytułem *Obwodnica Puław, inwestycja przyjazna miastu i środowisku*,
- w dniu 11.04.2006 r. w TVP 3, w „Panoramie Lubelskiej" ukazał się reportaż na temat projektu,
- w dniu 26.10.2006 r. Puławska Telewizja Kablowa nagrała relację z postępu robót na budowie i wyemitowała ją w lokalnych wiadomościach wieczornych,
- w dniu 25.07.2007 r. Telewizja Polska zrealizowała krótki program obrazujący stan robót przy budowie mostu przez rz. Wisłę,
- w dniu 03.09.2007 r. Telewizja Polska w Lublinie zrealizowała krótki program obrazujący stan robót przy budowie mostu przez rz. Wisłę,
- w okresie sprawozdawczym Puławska Telewizja Kablowa nagrywała cykliczne relacje z budowy, które następnie na bieżąco emitowała w lokalnych wiadomościach wieczornych,
- emisja w wieczornych serwisach informacyjnych cyklicznie nagrywanych przez Telewizję Puławską relacji z budowy,
- emisja w wieczornym serwisie informacyjnym nagranej przez TVP Odział Lublin w dniu 28 maja 2008 r. relacji z budowy,

- w trakcie odbywającego się w dniach 17-19.11.2005 r. sympozjum w m. Jasionki k/Rzeszowa, zaprezentowano projekt budowy I etapu obwodnicy m. Puławy. Kilku uczestników sympozjum otrzymało od organizatorów na płycie CD materiały z prezentacji,
- w trakcie spotkania dla administratorów dróg usytuowanych na trasach dostępu do placu budowy, w dn. 22 marca 2006 r. zapoznano gości z zakresem projektu. Wszyscy uczestnicy otrzymali prezentację nt kontraktu w wersji elektronicznej na płytach CD,
- na spotkaniu zorganizowanym w dniu 19.06.2006 r. przez Urząd Miasta w Puławach dla przedstawicieli większych miejscowych zakładów produkcyjnych, instytucji, instytutów i urzędów informowano o stopniu realizacji zadań,
- w 2006 r. umożliwiono zwiedzanie projektu trzem wycieczkom technicznym: studenci Politechniki Rzeszowskiej i Politechniki Warszawskiej, pracownicy Oddziału GDDKiA w Lublinie, Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego oraz członkowie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Białymstoku,
- w trakcie budowy projektu zorganizowano spotkania informacyjne m. in. dla grupy członków Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji z Kielc, pracowników GDDKiA w Warszawie i Ministerstwa Transportu, grupie pracowników „Pracowni Projektowej Promost Consulting" z Rzeszowa, przedstawicielom Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej, grupie drogowców z Holandii, grupie członków SITKOM Lublin i innym.

14.4.13. Wskaźniki

Tabela 53 Wskaźniki produktu

Lp.	Nazwa wskaźnika produktu	Jedn. miary wskaźnika	Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji	Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji	Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu	% Stopień realizacji wskaźnika
1.	Długość drogi zbudowanej	km	0,00	12,71	12,71	100%
2.	Powierzchnia nawierzchni jezdni drogi zbudowanej	km	0,00	168 261,00	168 261,00	100%
3.	Liczba mostów zbudowanych	szt.	0,00	2,00	2,00	100%
4.	Liczba wiaduktów zbudowanych	szt.	0,00	13,00	13,00	100%
5.	Powierzchnia nawierzchni jezdni na mostach zbudowanych	m^2	0,00	19 543,00	17 869,00	91,43%
6.	Powierzchnia nawierzchni jezdni na wiaduktach zbudowanych	m^2	0,00	4 577,00	4 552,00	99,45%

Tabela 54 Wskaźniki rezultatu i oddziaływania

Lp.	Nazwa wskaźnika rezultatu	Jedn. miary wskaźnika	Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji	Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji	Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu	% Stopień realizacji wskaźnika
1.	Przepustowość	Pu/h	1 702,00	2 310,00	608,00	100%
2.	Nośność	kN/oś	100,00	115,00	15,00	100%
3.	Liczba ofiar śmiertelnych	os./rok	6,00	1,00	6,00	240%
4.	Liczba wypadków drogowych	wyp./rok	24,00	4,50	23,00	241%
Lp.	**Nazwa wskaźnika oddziaływania**	**Jedn. miary wskaźnika**	**Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji**	**Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji**	**Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu**	**% Stopień realizacji wskaźnika**
1.	Koszty eksploatacji pojazdów	zł	401 376 350	409 452 304	8 075 954	100%

W powyższych tabelach ze wskaźnikami produktu kolumna „osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu" przedstawia rzeczywiście uzyskane wartości po zakończeniu inwestycji.

Podczas przygotowywania Aneksu do UD i uaktualniania wskaźników do UD projektant dokonał wyliczeń w wyniku, których łączna powierzchnia nawierzchni na obiektach inżynierskich w Umowie o dofinansowanie wyniosła 24 120,00 m^2, z czego powierzchnia nawierzchni na mostach wyniosła 19 543,00 m^2 , a na wiaduktach 4 577,00 m^2.

W trakcie powyższych obliczeń popełniono następujące błędy:

- Powierzchnia nawierzchni jezdni na wiadukcie WD-10, usytuowanym w łuku poziomym obliczona została jak dla równoległoboku. W rzeczywistości jest to wycinek koła, a jego powierzchnia, określona przy pomocy programu komputerowego okazała się większa o 26,14 m^2 (1175,0 m^2 – 1148,86 m^2),
- Przyjęta została niewłaściwa długość obiektu WD-14 (wiadukt nad linią kolejową). Rzeczywista długość obiektu wynosi 94,0 m i jest o 1 m dłuższa od pierwotnie przyjętej wielkości wyrażającej długość między osiami podparć na przyczółkach.
- W łącznej wielkości powierzchni nawierzchni jezdni na mostach ujęto nawierzchnię na obiekcie MD-8 w ilości 279,22 m^2 . W rzeczywistości na obiekcie MD-8 wykonana jest nadsypka z gruntu o wysokości 1,5-3,0 wraz z nawierzchnią na niej, która została zaliczona do nawierzchni drogowej.

Całkowita długość mostu nad rz. Wisłą wynosi 1039,5 m. Wielkość 1038,2 m, którą Kierownik Projektu przyjął do obliczeń, wyraża długość obiektu między osiami podparć na podporach skrajnych. Do obliczenia rzeczywistej powierzchni nawierzchni jezdni na moście przyjęto długość 1038,9 m, tj. całkowitą długość mostu pomniejszoną o sumaryczną długość stref zakotwień urządzeń dylatacyjnych w płycie pomostu. Przy tym założeniu i uwzględnieniu szerokości jezdni wynoszącej 2 x 8,60 m, powierzchnia nawierzchni jezdni wynosi 17 869,08 m^2 (1038,9 x 2 x 8,6).

Dla wskaźników rezultatu w kolumnie „osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu" podano wartości narastająco.

Wartość Px jest to różnica między faktycznie osiągniętą wartością wskaźnika a wielkością początkową określoną w umowie o dofinansowanie.

W przypadku wskaźników *„Liczba wypadków drogowych”* oraz *„Liczba ofiar śmiertelnych”* za miarodajne należałoby uznać wartości obejmujące okres co najmniej 3 lat po zakończeniu projektu. Wartości osiągnięte podane dla tych wskaźników obejmują natomiast okres 1 roku i z tego względu nie mogą być traktowane jako miarodajne. W ww. okolicznościach wartości końcowe dla tych wskaźników określone przed realizacją projektu mogą różnić się od wartości osiągniętych.

14.4.14. Zdjęcia z realizacji projektu

Fot.35: SPOT/2.1/73/04 Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb

Fot.36: SPOT/2.1/73/04 Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb

Fot.37: SPOT/2.1/73/04 Budowa I etapu obwodnicy m. Puławy dł. 12,71km wraz z budową nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach dł. 1038,2 mb

14.5. SPOT/2.1.2/13/04 Przebudowa drogi krajowej nr S22 na odcinku Elbląg-Grzechotki (beneficjent – GDDKiA)

14.5.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ

Całkowita wartość projektu:	447 694 795,51 zł	
Wartość wydatków kwalifikowanych:	424 092 562,16 zł	115 953 310,26 euro
Wartość EFRR bezwarunkowa:	318 069 421,57 zł	81 420 528,19 euro

14.5.2. Cel projektu

Na trasie *Elbląg – granica państwa* znajdowało się 51 obiektów mostowych, z których część została zniszczona lub poważnie uszkodzona. Odcinek od węzła „Chruściel" do granicy państwa został przerwany w 5 miejscach. Przebudowa drogi krajowej nr S22 miała pozwolić na osiągnięcie następujących celów *bezpośrednich:*

- zmniejszenie niekorzystnego wpływu transportu na zanieczyszczenie środowiska naturalnego,
- wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- likwidację wąskich gardeł i poprawę przepustowości,
- podniesienie klasy nośności trasy i obiektów inżynierskich, zgodnie z wymogami standardów UE,
- odciążenie drogi krajowej nr 54 Chruściel – Braniewo – Gronowo – granica państwa.

Projekt pomoże przyczynić się do usprawnienia bezpośredniego połączenia obszarów o dużym znaczeniu przemysłowym i turystycznym województw: warmińsko – mazurskiego i pomorskiego.

Cele ogólne projektu:

- stworzenie nowego połączenia między Obwodem Kaliningradzkim a siecią dróg krajowych w Polsce,
- odciążenie innych dróg - przejęcie ruchu międzynarodowego i międzyregionalnego z niedostosowanych do niego dróg, o niskich parametrach w planie i w profilu, przebiegających przez tereny zabudowane,
- ograniczenie ruchu ciężkiego przez zabytkowy Frombork oraz Braniewo,
- poprawa dostępu do portów morskich w Gdańsku i Gdyni,
- poprawa warunków ruchu dla tranzytu do Obwodu Kaliningradzkiego i dalej do Litwy, Łotwy i Estonii,
- odciążenie przejścia granicznego w Bezledach i Gronowie,
- rozwój regionu i połączeń regionalnych poprzez polepszenie poziomu obsługi w transporcie,
- bezpieczniejsza infrastruktura,
- poprawa warunków społeczno – ekonomicznych.

Droga krajowa nr S22 na mocy uregulowań ministerialnych przeznaczona jest dla potrzeb międzynarodowego ruchu tranzytowego. Inwestycja ma służyć integracji struktury transportowej krajów kandydujących do UE z sieciami Trans-Europejskimi Unii Europejskiej. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie:

Projekt został zatwierdzony do realizacji decyzją Komisji Europejskiej nr CCI 2005 PL 16 1 PR w dniu 27 listopada 2007 r., która ustaliła poziom wkładu finansowego Wspólnoty na rzecz dużego projektu w wysokości 81 336 762 euro, tj. 337 059 541,72 zł, co stanowi 75% wydatków kwalifikowanych (wartości 108 449 016 euro, tj. 449 412 722,30 zł). Jednakże w związku z niższą kwotą środków dostępnych w ramach Działania 2.1 SPOT Decyzją 143/07 Ministra Infrastruktury z 21 grudnia 2007 r., zmieniającą Decyzję nr 68/05 Ministra Infrastruktury z 21 czerwca 2005 r. przyznała dofinansowanie dla ww. Projektu w kwocie 155 257 419,53 zł.

14.5.3. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneks

Umowę o dofinansowanie nr 95/08 podpisano w dniu 31.01.2008 r., na całkowitą wartość Projektu równą 482 978 758,09 zł o wydatkach kwalifikowanych w wysokości 435 320 792,30 zł. Instytucja Pośrednicząca SPOT zobowiązała się udzielić Beneficjentowi dofinansowania na realizację Projektu o łącznej kwocie nieprzekraczającej 155 235 394,53 zł, stanowiącej nie więcej niż 35,66 % wydatków kwalifikowanych Projektu.

Do umowy o dofinansowanie sporządzono 1 aneks:

Aneks nr 1 z dnia 30.12.2008 r. Przedmiotem aneksu były następujące zmiany:

- aktualizacja *Zestawienia źródeł finansowania* i *Planu finansowego*, odzwierciedlająca całkowite wydatki poniesione na realizację projektu wydatkowane do 30.11.2008 r. oraz wydatki planowane do poniesienia w grudniu 2008 r. (wydatki kwalifikowane – rzeczywiste, zgodne ze złożonymi i zrefundowanymi wnioskami o płatność pośrednią oraz ze złożonym wnioskiem o płatność końcową i jego planowanym uzupełnieniem).

  Wynikiem wprowadzonych zmian było zmniejszenie wydatków kwalifikowanych do kwoty 431 895 797,10 zł, zgodnie z rzeczywiście poniesionymi oraz zwiększenie poziomu dofinansowania z EFRR z 35,66% do 75%.

  Część dofinansowania, która przekraczała dotychczasowy poziom dofinansowania projektu w kwocie 154 014 041,24 zł (35,66% kwoty kwalifikowanej 431 895 797,10 zł) zostanie przekazana na rachunek dochodów budżetu państwa część 77;
- aktualizacja *Wykazu zamówień publicznych udzielonych w ramach projektu*;
- aktualizacja wskaźników monitorowania projektu,
- zmiana nr projektu w umowie o dofinansowanie z SPOT/2.1.3/13/04 na SPOT/2.1.2/13/04;
- przedłużenie okresu kwalifikowalności wydatków z 30 czerwca 2008 r. do 31 grudnia 2008 r. Tym samym przedłużono okres realizacji projektu z 30 czerwca 2008 r. do 31 lipca 2008 r. (rzeczowe zakończenie realizacji projektu) i 31 grudnia 2008 r. (finansowe zakończenie realizacji projektu).

Po podpisaniu aneksu do umowy wartość wydatków całkowitych dla projektu wyniosła 456 693 086,09 zł, wartość wydatków kwalifikowanych to 431 895 797,1 zł, a przyznane dofinansowanie z EFRR to 323 921 847,82 zł, w tym zwiększenie poziomu dofinansowania przyznanego aneksem o wartość 169 907 806,58 zł, w ramach dofinansowania bezwarunkowego.

14.5.4. Refundacje w projekcie

W ramach projektu Beneficjent złożył 6 wniosków o płatność na łączną kwotę 318 069 421,57 zł, otrzymując refundację o wartości 308 231 426,75 zł EFRR Kwotę w wysokości 9 837 994,82 zł certyfikowano na rzecz beneficjenta. W ramach Projektu wstrzymano do refundacji dwie kwoty o łącznej wartości 5 508 834,73 zł, które IPZ SPOT uznała za niekwalifikowane w ramach wniosków o płatność nr SPOT/2.1.2/13/483/08 i SPOT/2.1.2/13/510/08.

W wyniku weryfikacji wniosku o płatność nr SPOT/2.1.2/13/483/08 IPZ SPOT uznała za niekwalifikowane wydatki w wysokości 2 776 032,06 zł netto (3 386 759,11 zł brutto) w ramach odcinka I, II i III robót, na które składają się:

- Odcinek I robót – w ramach FV 191034 uznano za niekwalifikowane roboty wykonane zgodnie z Protokołami Zmian (PZ) nr 5 i 11 (roboty wykonane na podstawie klauzul FIDIC, bez stosowania Ustawy PZP) oraz PZ nr 6 (z dokumentów przekazanych przez GDDKiA wynika, iż roboty wykonano w wyniku wcześniejszego błędu projektanta, co jest uznawane przez IPZ SPOT za wydatek niekwalifikowany). Kwota wydatków niekwalifikowanych w ramach odcinka I wynosi łącznie: 2 377 423,54 zł netto (2 900 456,72 zł brutto).
- Odcinek II robót – w ramach FV 1110/03/08/D11157 uznano za niekwalifikowane roboty wykonane zgodnie z PZ nr 11 (roboty wykonane na podstawie klauzul FIDIC, bez stosowania Ustawy PZP). Kwota wydatków niekwalifikowanych w ramach odcinka II wynosi łącznie: 265 143,00 zł netto (323 474,46 zł brutto).
- Odcinek III robót – w ramach FV 016EL uznano za niekwalifikowane roboty wykonane zgodnie z PZ nr 17 (z przedstawionych dokumentów wynika, iż są to roboty dodatkowe,

a nie zamienne, jak wskazał Beneficjent – roboty wykonane na podstawie klauzul FIDIC, bez stosowania Ustawy PZP). Wydatek niekwalifikowany wynosi 24 169,58 zł netto (29 486,88 zł brutto).

W ramach FV 017EL uznano za niekwalifikowane roboty wykonane zgodnie z PZ nr 17 (z przedstawionych dokumentów wynika, iż są to roboty dodatkowe a nie zamienne, jak wskazał Beneficjent – roboty wykonane na podstawie klauzul FIDIC, bez stosowania Ustawy PZP), PZ nr 9 (z dokumentów przekazanych przez GDDKiA wynika, iż roboty wykonano w wyniku wcześniejszego błędu projektanta, co jest uznawane przez IPZ SPOT za wydatek niekwalifikowany), PZ nr 11 i 12 (zgodnie z informacją przekazaną przez GDDKiA roboty te są „rozszerzeniem kosztorysu ofertowego", a więc zostały wykonane niezgodnie z Ustawą PZP), PZ nr 19 i 20 (roboty wykonane na podstawie klauzul FIDIC, bez stosowania Ustawy PZP). Wydatek niekwalifikowany wynosi 57 270,39 zł netto (69 869, 88 zł brutto)

W ramach FV 018EL uznano za niekwalifikowane roboty wykonane zgodnie z PZ nr 26 (wg informacji przekazanej przez GDDKiA jest to robota dodatkowa, powstała na skutek nie uzgodnienia projektu budowlanego na etapie jego tworzenia z właścicielką posesji). Wydatek niekwalifikowany wynosi 49 835, 72 zł netto (60 799,58 zł brutto).

W ramach FV 019EL uznano za niekwalifikowane roboty wykonane zgodnie z PZ nr 17 (z przedstawionych dokumentów wynika, iż są to roboty dodatkowe a nie zamienne, jak wskazał Beneficjent – roboty wykonane na podstawie klauzul FIDIC, bez stosowania Ustawy PZP) oraz PZ nr 18 (roboty wykonane na podstawie klauzul FIDIC, bez stosowania Ustawy PZP). Wydatek niekwalifikowany wynosi 2 189,83 zł netto (2 671,59 zł brutto).

Kwota wydatków niekwalifikowanych w ramach odcinka III wynosi łącznie: 133 465,52 zł netto (162 827,93 zł brutto).

W wyniku weryfikacji wniosku o płatność nr SPOT/2.1.2/13/510/08 IPZ SPOT uznała za niekwalifikowane wydatki w wysokości 2 122 075,62 zł, na które składają się:

1) roboty uznane za niekwalifikowane w ramach odcinka I i III robót:
   - 14 569,73 zł netto (17 775,07 zł brutto) – wydatki w ramach FV 191235 (odcinek I robót Maciejewo-Grzechotki) poniesione w wyniku błędu projektanta,
   - 3 350,61 zł netto (4 087,74 zł brutto) – wydatki w ramach FV 020EL (odcinek III robót Elbląg-Chruściel) w wysokości przekraczającej wskazaną w przekazanym Poleceniu Zmiany nr 16,
   - 121 844,42 zł netto (148 650,19 zł brutto) w ramach FV 021EL (odcinek III robót Elbląg-Chruściel) - wydatki dotyczące robót dodatkowych wykonanych w ramach Polecenia Zmiany nr 29,
   - 5 717,30 zł netto (6 975,11 zł brutto) oraz 15 352,00 zł netto (18 729,44 zł brutto) w ramach FV 022EL (odcinek III robót Elbląg-Chruściel) – wydatki dotyczące robót dodatkowych wykonanych w ramach Polecenia Zmiany nr 36 oraz wydatki stanowiące przekroczenie ryczałtu,
   - 15 352,00 zł netto (18 729,44 zł brutto) w ramach FV 023EL (odcinek III robót Elbląg-Chruściel) – wydatki stanowiące przekroczenie ryczałtu,
   - 4 700,00 zł netto (5 734,00 zł brutto), 219 440,00 zł netto (267 716,80 zł brutto) oraz 50 400,00 zł netto (61 488,00 zł brutto) w ramach FV 025EL (odcinek III robót Elbląg-Chruściel) – wydatki stanowiące przekroczenie ryczałtu;
2) przekroczenia pozycji kosztorysowych w ramach Etapu II i IV:
   - 42 937,60 zł w ramach Etapu II, kategorii *Planowanie i prace przygotowawcze* (za niekwalifikowany uznano również podatek VAT liczony proporcjonalnie od kwoty uznanej za niekwalifikowaną tj. 9 446,27 zł),
   - 32 400,00 zł w ramach Etapu IV, kategorii *Promocja* (za niekwalifikowany uznano również podatek VAT liczony proporcjonalnie od kwoty uznanej za niekwalifikowaną tj. 7 128,00 zł),
   - 1 480 277,96 zł w ramach Etapu IV, kategorii *Podatek VAT*.

Kwota wydatków kwalifikowanych została również pomniejszona o przychód netto w wysokości 56 775,50 zł.

Wniosek o płatność końcową nr SPOT/2.1.2/13/660/09b, uzupełniający do wniosku o płatność nr SPOT/2.1.2/13/510/08, został w wysokości 59 545 143,20 zł certyfikowany na rzecz Beneficjenta w dniu 29 października 2009 r.

14.5.5. Przychód w projekcie

W ramach realizacji projektu osiągnięto przychód z tytułu sprzedaży drewna oraz złomu, który zgodnie z wytycznymi w zakresie kwalifikowalności został potrącony w kwocie 727 385,01 zł netto (w ramach wniosku o płatność). Przychody zostały potrącone od kwoty wydatków kwalifikowanych – zgodnie z nowa metodologią.

Tabela 55 Harmonogram rzeczowej realizacji projektu SPOT/2.1.2/13/04

Nazwa zadania/zadań w ramach etapów realizacji projektu w odniesieniu do Harmonogramu realizacji Projektu	Daty rozpoczęcia		Daty zakończenia (odbiór rzeczowy)	
	planowana	rzeczywista	planowana	rzeczywista
I etap Działania minimalizujące, kompensujące i wydatki okołokontraktowe				
-	02.2004	02.2004	09.2008	-
II etap Roboty (Odc. I Maciejewo-Grzechotki)				
-	12.2006	12.2006	09.2008	08.2008
III etap Roboty (Odc. II Chruściel-Maciejewo)				
-	09.2006	09.2006	09.2008	07.2008
IV etap Roboty (Odc. III Elbląg-Chruściel)				
-	06.2006	06.2006	09.2008	09.2008
V etap (Nadzór inżyniera)				
-	05.2006	05.2006	09.2008	12.2008

Za daty zakończenia etapów przyjęto daty ostatnich płatności dotyczących wydatków kwalifikowanych.

Planowane daty rozpoczęcia i zakończenia są zgodne z datami wskazanymi w Aneksie nr 1 do UD.

Nie podano daty rzeczywistej zakończenia I etapu ponieważ prace związane z kompensacją będą prowadzone jeszcze w 2010 r.

Za „datę zakończenia" dla Etapu Roboty przyjęto datę odebrania robót od wykonawcy przez Komisję Odbioru Robót powołaną przez GDDKiA.

Za „daty zakończenia" dla Etapu „Nadzór inżyniera" przyjęto daty zapłacenia ostatniej faktury przedstawionej do refundacji w ramach niniejszego projektu w poszczególnym z etapów.

W projekcie wystąpiły problemy w związku z koniecznością jego realizacji zgodnie z zasadami polityki ochrony środowiska tj.:

- konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania projektu na Obszar Natura 2000 w związku ze zmianami prawnymi z zakresu ochrony środowiska - w 2005 roku Oddział posiadał prawomocne decyzje o pozwoleniu na budowę, jednak okazało się, że w związku z planowanym ustanowieniem nowego obszaru Natura 2000 trzeba przeprowadzić procedurę oceny oddziaływania budowy drogi na ten obszar;
- orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości skomplikowało proces, ponieważ z godnie z orzeczeniem dla obszarów z tzw. Shadow List nie można było zastosować art. 6.3 i 6.4 dyrektywy siedliskowej, nie można było podejmować ŻADNYCH działań mogących mieć negatywny wpływ na obszar N2000;
- nieuregulowany status obszaru Natura 2000 - ze względu na powyższe Oddział prowadził rozmowy z Konserwatorem Przyrody i MŚ które miały na celu nadania obszarowi "Warmińskie

bociany" statutu obszaru Natura 2000, tak aby można było zastosować artykuły dyrektywy siedliskowej;

- pozyskanie terenów pod kompensację - w tym celu odbyto spotkania z Lasami Państwowymi i Agencją Nieruchomości Rolnych, gdyż GDDKiA nie miała prawa zakupić terenów dla celów innych niż budowa dróg; ostatecznie udało się podpisać porozumienie z Nadleśnictwem Zaporowo o udostępnieniu gruntów na czas wykonania kompensacji;
- czasochłonne uzgodnienia ostatecznego zakresu kompensacji (przez MŚ, KE);
- presja czasu - kompensację przyrodniczą trzeba było przygotować w krótkim czasie, a procedura uzgodnień między polskimi i unijnymi instytucjami była bardzo czasochłonna, a ponadto do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej trzeba było załączyć nowe raporty środowiskowe oraz wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji.

14.5.6. Umowy z wykonawcami

Kontrakty podpisane w ramach projektu oraz tryby udzielania zamówień publicznych:

I etap Działania minimalizujące, kompensujące i wydatki około kontraktowe

I. KONTRAKT: Wykonanie kompensacji przyrodniczej w związku z negatywnym oddziaływaniem przebudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku Elbląg-Grzechotki w OSOP Natura 2000 „Ostoja Warmińska PLB 280015”

WYKONAWCA: Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Handlowo - Usługowe *HER-POL* s.c. Herman Paweł & Herman Janusz

Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg nieograniczony

Kontrakt został podpisany 7 kwietnia 2008 r. na kwotę 385 126,95 zł, co stanowi w całości kwotę kwalifikowaną (315 677,83 zł netto). Wyznaczono termin na wywiązanie się z umowy do 15 grudnia 2009 r.

II. KONTRAKT: Roboty dodatkowe w zakresie Budowy ekologicznych przejść dla zwierząt

WYKONAWCA: Strabag SP z o.o. – Lider Konsorcjum i Partnerzy: MSF- Moniz Da Maia, Serra & Fortunato - Empreiteiros S. A. oraz Teodoro Gomes Alho&Filhos LDA

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie z wolnej ręki

Kontrakt został podpisany z Liderem Konsorcjum Strabag SP z o.o. dnia 16 listopada 2007 r. na kwotę 33 087 088,60 zł, co stanowi w całości kwotę kwalifikowaną (27 120 564,43 zł netto). Wyznaczono termin na wywiązanie się z umowy do 31 maja 2008 r.

III. KONTRAKT: Kompensacja przyrodnicza w obrębie Ostoi Warmińskiej w związku z prognozowanym oddziaływaniem przebudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku Elbląg-Grzechotki

WYKONAWCA: Strabag SP z o.o. – Lider Konsorcjum i Partnerzy: MSF - Moniz Da Maia, Serra & Fortunato - Empreiteiros S. A. oraz Teodoro Gomes Alho S. A.

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie z wolnej ręki

Kontrakt został podpisany z Liderem Konsorcjum Strabag SP z o.o. dnia 28 marca 2008 r. na kwotę 598 511,09 zł, co stanowi w całości kwotę kwalifikowaną (490 582,86 zł netto). Wyznaczono termin na wywiązanie się z umowy do 31 maja 2008 r.

II etap Roboty (Odc. I Maciejewo-Grzechotki)

IV. KONTRAKT: Roboty - Przebudowa drogi krajowej nr S22 na odcinku Maciejewo-Grzechotki

WYKONAWCA: Strabag SP z o.o. – Lider Konsorcjum i Partnerzy: MSF- Moniz Da Maia, Serra & Fortunato - Empreiteiros S. A. oraz Teodoro Gomes Alho - Filhos, LDA

Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg nieograniczony

Nr umowy SPOT/2.1.3/13/04-01

Kontrakt został podpisany z Liderem Konsorcjum Strabag SP z o.o. dnia 7 listopada 2006 r. Wartość kontraktu wyniosła 141 936 765,81 zł brutto, w tym 141 396 234,43 zł brutto stanowiła wartość kwalifikowana (115 898 552,81 zł netto). Termin ukończenia prac

wyznaczono na 5 stycznia 2008 r. W dniu 20 listopada 2007 r. podpisano Aneks nr 1 do umowy na przesunięcie kamienia milowego (minimalnej ilości wykonania). W dniu 6 grudnia 2007 r. podpisano Aneks nr 2 do umowy podwyższający wartość kontraktu ze 141 396 234,43 zł brutto na 141 936 765,81 zł brutto (niekwalifikowany w ramach SPOT). W dniu 29 stycznia 2008 r. podpisano Aneks nr 3 do umowy wydłużający termin realizacji robót do 30 czerwca 2008 r.

30 czerwca 2008 roku nastąpiło zakończenie robót kontraktowych zgodnie z aneksem nr 3 do umowy.

III etap Roboty (Odc. II Chruściel-Maciejewo)

V. KONTRAKT: Roboty - Przebudowa drogi krajowej nr S22 na odcinku Chruściel-Maciejewo

WYKONAWCA: Skanska S. A.

Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg nieograniczony

Nr umowy SPOT/2.1.3/13/04-02

Kontrakt został podpisany z firmą Skanska S. A. w dniu 9 sierpnia 2006 r. Wartość kontraktu wyniosła 66 046 066,86 zł brutto , w tym 65 744 025,06 zł stanowiła wartość kwalifikowana (53 888 545,13zł netto). Termin ukończenia prac wyznaczono na 9 września 2007 r.

W dniu 5 października 2007 r. podpisano Aneks nr 1 do umowy wydłużający czas na ukończenie prac do 31.12.2007 r. oraz na przesunięcie kamienia milowego (minimalnej ilości wykonania). W dniu 7 grudnia 2007 r. podpisano Aneks nr 2 do umowy podwyższający wartość kontraktu z 65 744 025,06 zł brutto na 66 046 633,86 zł brutto (wydatki niekwalifikowane w ramach SPOT). W dniu 28 grudnia 2007 r. podpisano Aneks nr 3 do umowy wydłużający termin realizacji robót do 31 maja 2008 r.

31 maja 2008 roku nastąpiło zakończenie robót zgodnie z aneksem nr 3 do kontraktu

IV etap Roboty (Odc. III Elbląg-Chruściel)

VI. KONTRAKT: Roboty - Przebudowa drogi krajowej nr S22 na odcinku Elbląg-Chruściel

WYKONAWCA: MSF-Moniz Da Maia, Serra & Fortunato-Empreiteiros S. A. – Lider Konsorcjum oraz Partnerzy: Teodoro Gomes Alho&Filhos, LDA oraz Warbud S. A.

Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg nieograniczony

Nr umowy SPOT/2.1.3/13/04-03

Kontrakt został podpisany z Liderem Konsorcjum MSF - Moniz Da Maia, Serra & Fortunato - Empreiteiros S. A. w dniu 24 kwietnia 2006 r. Wartość kontraktu wyniosła 176 800 176,81 zł brutto, w tym 176 800 176,81 zł stanowiła wartość kwalifikowana (144 918 177,71 zł netto). Termin ukończenia prac wyznaczono na 31 maja2008 r.

GDDKiA w dniu 15 maja 2008 r. przesłała do Departamentu Funduszy Strukturalnych pismo przekazujące Aneks nr 1 do umowy podstawowej na roboty, wnioskując o akceptację ww. Aneksu.

Pismem z dnia 21 maja 2008 r. IPZ przesłała informację o wyniku przeprowadzenia kontroli ex ante powyższego aneksu. Kontrola zakończona została z wynikiem pozytywnym z uwagami, w wyniku czego 30 maja 2008 r. podpisano ww. Aneks z Wykonawca wydłużający termin realizacji do 31 lipca 2008 r.

31 lipca 2008 roku nastąpiło zakończenie robót kontraktowych zgodnie z aneksem nr 1 do kontraktu.

V etap (Nadzór inżyniera)

VII. KONTRAKT: Nadzór inżyniera - Zarządzanie i nadzór nad realizacją projektu „Przebudowa drogi krajowej Nr 22 na odcinku Elbląg-Grzechotki”

WYKONAWCA: Mott MacDonald Limited – Lider Konsorcjum oraz Partnerzy: Lafrentz - Polska Sp. Z o. o. oraz Jacobs GIBB (Polska) Sp. Z o. o.

Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg nieograniczony

Nr umowy SPOT/2.1.3/13/04-04

Kontrakt został podpisany z Liderem Konsorcjum Mott MacDonald Limited w dniu 21 marca 2006 r. Wartość kontraktu wyniosła 18 735 912,10 zł brutto, w tym 17 956 563,13 zł stanowiła wartość kwalifikowana. Termin ukończenia prac wyznaczono na grudzień 2008 r.

14.5.7. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu:

W projekcie nr SPOT/2.1.2/13/04 *Przebudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Elbląg-Grzechotki*, przeprowadzono łącznie 12 kontroli, w tym kontrole Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, IPZ SPOT, NIK, IZ SPOT oraz audyt wewnętrzny Centrali GDDKiA. Uchybienia dotyczyły m.in.: naruszeń ustawy PZP, terminu przekazywania sprawozdań oraz opóźnień projektu.

14.5.8. Nieprawidłowości:

W ramach projektu stwierdzono dwie nieprawidłowości:

Pierwsza nieprawidłowość na kwotę 3 386 759,11 zł została stwierdzona we wniosku o płatność nr SPOT/2.1.2/13/483/08 i zgłoszona raportem nr TRN/08/P18/00050/1 w III kwartale 2008 r. i dotyczyła robót wykonanych w wyniku wcześniejszego błędu projektanta, co jest uznawane przez IPZ SPOT za wydatek niekwalifikowany oraz robót wykonanych na podstawie klauzul FIDIC, bez stosowania Ustawy PZP. Szczegóły dotyczące uznania wydatków za niekwalifikowane znajdują się w pkt. 8 niniejszego opisu. W tym samym kwartale nieprawidłowość została usunięta poprzez pomniejszenie kwoty wydatków kwalifikowanych do refundacji o wartość nieprawidłowości.

Druga nieprawidłowość na kwotę 2 122 075,62 zł została stwierdzona we wniosku o płatność nr SPOT/2.1.2/13/510/08 i została zgłoszona w raporcie za III kwartał 2009 r. Nieprawidłowość dotyczy m.in. wydatków poniesionych w wysokości przekraczającej wskazaną w przekazanym Poleceniu Zmiany, robót dodatkowych, poniesionych w wyniku błędu projektanta, robót stanowiących przekroczenie ryczałtu oraz przekroczeń pozycji kosztorysowych w ramach Etapu II i IV. Szczegóły dotyczące uznania wydatków za niekwalifikowane znajdują się w pkt. 8 niniejszego opisu. Nieprawidłowość została usunięta poprzez pomniejszenie kwoty wydatków kwalifikowanych do refundacji o wartość nieprawidłowości.

14.5.9. Zgodność z politykami wspólnotowymi

<u>Zgodność realizacji projektu z polityką ochrony środowiska.</u>

Projekt o pozytywnym wpływie na środowisko.

W celu zapewnienia zgodności projektu z polityką ochrony środowiska Beneficjent po zbadaniu wpływu inwestycji na środowisko podjął następujące działania minimalizujące niekorzystny wpływ:

- W zakresie ochrony przed hałasem ustawiono w okolicy węzła Maciejewo ekran akustyczny o długości 150m i wysokości 3m.
- W celu ochrony wód powierzchniowych i gleby przed zanieczyszczeniem zaprojektowano odprowadzanie wód opadowych poprzez system kanalizacji deszczowej z urządzeniami do ich podczyszczania.
- Zaprojektowano i wykonano przejścia dla małych i średnich zwierząt. Zostały one wykonane na odcinku ostatnich 9 km przed przejściem granicznym, który przechodzi przez Ostoję Warmińską; zgodnie z wymogami decyzji środowiskowej przejścia usytuowano co mniej więcej 500 m, w zależności od możliwości technicznych i ukształtowania terenu.
- Dla ochrony zwierząt, na przeważającej części drogi wprowadzono ogrodzenia pasa drogowego za pomocą siatki. Odstąpiono od grodzenia drogi siatką na odcinku przechodzącym przez Ostoję Warmińską. Zgodnie z raportem straty spowodowane śmiertelnością zwierząt na drodze są mniejsze niż straty spowodowane przez fragmentację ich naturalnych siedlisk.
- Odstąpiono od zabiegów regulacyjnych w dolinie rzeki Banówki oraz zastosowano jak najmniej inwazyjne przekroczenie doliny rzeki. Pierwotnie zamierzano wybudować most na podporach posadowionych w dolinie rzeki oraz zmienić w tym miejscu bieg Banówki. Konsultacje z przyrodnikami zdecydowały o pozostawieniu rzeki w jej istniejącym korycie

i budowie mostu podwieszanego, którego podpory usytuowane są poza doliną Banówki, gdzie rośnie chroniony czosnek niedźwiedzi, gatunek chroniony – występujący głównie na terenach górskich.

- Ze względu na funkcję korytarza ekologicznego doliny Pasłęki, skupiającego szereg cennych form ochrony przyrody, oraz mając na uwadze, że istniejący most na rzece Pasłęce będzie pełnił funkcję przejścia dla zwierząt wprowadzono na nim osłony antyolśnieniowe, które mają ograniczyć płoszenie zwierząt w dolinie cieku.
- Przebudowa odcinka Maciejewo – Grzechotki (przechodzącego przez Ostoję Warmińską) prowadzona była pod nadzorem środowiskowym, którego zadaniem była kontrola placu budowy pod kątem wypełniania zaleceń sformułowanych w decyzji środowiskowej. W szczególności dotyczyło to:
  - prowadzenia koniecznej wycinki drzew poza sezonem lęgowym ptaków tj. od września do marca na całym odcinku w obrębie „Ostoi Warmińskiej",
  - starannej ochrony drzewostanu narażonego na uszkodzenia w czasie budowy, a nie przeznaczonego do wycinki,
  - prowadzenia prac budowlanych powodujących znaczny hałas (demontaż i kruszenie płyt betonowych) poza sezonem lęgowym ptaków na całym odcinku trasy w obrębie Ostoi Warmińskiej oraz kruszenia zdemontowanych płyt poza terenem Ostoi Warmińskiej,
  - wyeliminowania ingerencji w środowisko w rejonie sąsiedztwa drogi z gniazdami orlika krzykliwego,
  - przeszkolenia ekipy prowadzącej prace budowlane w zakresie ochrony środowiska oraz prawidłowego zachowania – szczególnie w obrębie doliny Banówki i Omazy.

Inne działania prowadzone w ramach kompensacji przyrodniczej:

- Na mocy porozumienia zawartego pomiędzy GDDKiA Oddziałem w Olsztynie a Nadleśnictwem Zaporowo na obszarze ok. 126 ha prowadzone są prace leśne zmierzające od przekształcenia/ulepszenia struktury drzewostanów pod kątem wymogów siedliskowych ptaków i obejmujące w swym zakresie odpowiednio prowadzone prace leśne związane z przerzedzeniami zadrzewień na wyznaczonych powierzchniach dwóch leśnictw Nadleśnictwa Zaporowo.
- Dla poprawienia stosunków wodnych i stworzenia lepszych warunków siedliskowych dla ptaków wykonano budowle hydrotechniczne dla trzech obiektów małej retencji.
- Dla ograniczenia negatywnego oddziaływania sukcesji drzew i krzewów na obszarach podmokniętych, mogących stanowić potencjalne siedliska lęgowe żurawia, na trzech powierzchniach o łącznym obszarze ok. 2 ha wykonano przetrzebienie młodnika brzozowego oraz naturalnego odrostu krzewów.
- Na trzech powierzchniach trawiastych o łącznej powierzchni 9,61 ha wykonano wykoszenie i wycięcie odrostu drzew i krzewów dla stworzenia dogodnych warunków dla gniazdowania derkacza.
- Wykonano 6 sztucznych skarp stwarzających możliwość gniazdowania dla zimorodka na rzeką Banówką.
- W strefach ekotonowych na obrzeżach lasów na kilku odcinkach o łącznej długości około 3000 m zaplanowano nasadzenia głogu i tarniny stwarzających dogodne siedliska dla gniazdowania gąsiorka i jarzębatki. Do tej pory przygotowano do nasadzeń 1160 z 1500 „talerzy", w których wiosną 2009 posadzone zostanie ok. 6600 sadzonek krzewów.
- Dla zwiększenia różnorodności potencjalnych miejsc lęgowych dla muchołówki małej i dzięciołów rozwieszono budki lęgowe oraz wykonano nawiercanie pni drzew.
- Wszystkie wyżej wymienione prace realizowane są pod nadzorem środowiskowym.

- Dla weryfikacji efektów prowadzonych działań kompensacyjnych prowadzony jest monitoring ptaków na wybranych powierzchniach. Wiosną, w sezonie lęgowym 2008 zrealizowano pierwszy etap inwentaryzacji ptaków dla celów monitoringowych, drugi zaplanowany jest na 2009.

Prace związane z kompensacją przyrodniczą zostały zakończone w dniu 14 maja 2009 r. (z wyjątkiem koszenia trawy i przerzedzenia drzewostanów). Wykonane działania kompensacyjne są zgodne z decyzją KE w sprawie kompensacji. wykonano je w oparciu o ROŚ (grudzień 2004 r.) i Decyzję środowiskową (nr ŚRIII.6635-WB-25-13/05/06).

Zgodność realizacji projektu z polityką równych szans.

Projekt jest zrealizowany zgodnie z polityką równych szans.

Zgodność realizacji projektu z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych - informacje nt. korekt finansowych nałożonych na projekt.

W wyniku przeprowadzonych kontroli, w projekcie nr SPOT/2.1.2/13/04 *Przebudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Elbląg-Grzechotki*, wykryto naruszenia prawa zamówień publicznych, mogące skutkować nałożeniem korekt finansowych.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy, IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta, biorąc pod uwagę, że naruszenia miały wyłącznie charakter formalny i nie wywołały negatywnych skutków finansowych po stronie funduszy UE, a ponadto nie prowadziły do naruszenia zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Niektóre z naruszeń, np. żądanie złożenia oświadczenia o spełnianiu warunków udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego oddzielenie przez każdego z wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia, czy postawienie wymogu, by każdy z wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia spełniał warunek dotyczący płynności bieżącej, wynikały z błędów systemowych, takich jak zastosowanie Standardowej SIWZ. Wobec czego również w ich przypadku IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta. Z uwagi na fakt, że za błędy systemowe odpowiada państwo, wartość ww. korekt finansowych została rozliczona w ramach „autokorekty".

Zgodność realizacji projektu z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej.

Nie dotyczy. Przepisy dotyczące pomocy publicznej nie mają zastosowania wobec GDDKiA.

14.5.10. Informacja i promocja

Działania w zakresie informacji i promocji projektu podjęte przez Beneficjenta

Zgodnie z art. Zgodnie z § 14 umowy o dofinansowanie projektu nr 95/08 z dnia 30.12.2008 r. pt. *Obowiązki informacyjne* Beneficjent podjął następujące działania mające na celu informowanie opinii publicznej o projekcie :

- umieszczono na placu budowy w miejscach ogólnodostępnych tablice informacyjne,
- utworzono i na bieżąco aktualizowano stronę internetowej z informacją o projekcie http://www.elblag-grzechotki.home.pl/,
- wyprodukowano film promocyjny o projekcie,
- na dokumentach i pismach dotyczących projektu umieszczano logo SPOT,
- przygotowano 3000 ulotek informacyjnych nt. projektu,
- w czerwcu 2008 r. Telewizja Animal Planet nakręciła i wyemitowała reportaż nt. kompensacji przyrodniczej wykonanej dla projektu,
- na bieżąco informowano media o stanie realizacji projektu,
- dokonano oficjalnego otwarcia przebudowanej drogi. Informacje o zakończeniu inwestycji zostały przedstawione w mediach regionalnych m. in. TVP Olsztyn. Podczas otwarcia drogi zorganizowano piknik edukacyjny (zw. z kompensacją przyrodniczą) dla uczniów szkoły podstawowej w Braniewie,
- ustawiono tablice pamiątkowe na przebiegu trasy, po zakończeniu realizacji projektu, informujące o współfinansowaniu inwestycji ze środków UE.

14.5.11. Wskaźniki

Tabela 56 Wskaźniki produktu i rezultatu

Lp.	Nazwa wskaźnika produktu	Jedn. miary wskaźnika	Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie	Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu	Stopień realizacji wskaźnika
1	Długość przebudowanych dróg	km	50,60	49,67[99]	98,20 %
3	Powierzchnia nawierzchni jezdni dróg przebudowanych	m²	202 700,00	521 940,45[100]	257,50 %
4	Liczba obiektów inżynierskich zbudowanych	szt.	9,00	11,00[101]	122,20 %
5	Liczba obiektów inżynierskich przebudowanych	szt.	32,00	33,00	103,10 %
6	Powierzchnia nawierzchni jezdni na obiektach inżynierskich zbudowanych	m²	3 722,04	5 015,70	134,70 %
7	Powierzchnia nawierzchni jezdni na obiektach inżynierskich przebudowanych	m²	6 324,62	11 273,94	178,20 %
Lp.	**Nazwa wskaźników rezultatu**	**Jedn. miary wskaźnika**	**Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie**	**Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu**	**Stopień realizacji wskaźnika**
9	Nośność	kN/oś	115,00	115,00	100,00 %
10	Przepustowość	Pu/h	3 190,00	3 190,00	100,00 %
11	Liczba ofiar śmiertelnych	Os/rok	2,00	0,00[102]	200,00 %
12	Liczba wypadków drogowych	Wyp/rok	8,00	2,00	400,00 %

W powyższych tabelach ze wskaźnikami do monitorowania projektu kolumna „osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu" przedstawia rzeczywiście uzyskane wartości po zakończeniu inwestycji.

[99] Różnica w długości przebudowanej drogi wynika z błędnego ujęcia w wartości określonej w umowie o dofinansowanie prac wykonanych w roku 2004, przed podpisaniem Kontraktu tj. 0,93 km.
[100] Wskaźnik produktu „Powierzchnia nawierzchni jezdni drogi krajowej przebudowanej" został osiągnięty w 100%. Popełniono błąd na etapie projektowania w wyliczeniu wartości końcowej wskaźnika „Powierzchnia nawierzchni drogi przebudowanej".
[101] Różnica w liczbie obiektów zbudowanych wynika z faktu dobudowy 2 przejść ekologicznych PZ-47 i PZ-48.
[102] W przypadku wskaźników „Liczba wypadków drogowych" oraz „Liczba ofiar śmiertelnych" za miarodajne należałoby uznać wartości obejmujące okres co najmniej 3 lat po zakończeniu projektu. Wartości osiągnięte podane dla tych wskaźników obejmują natomiast okres 1 roku i z tego względu nie mogą być traktowane jako miarodajne. W ww. okolicznościach wartości końcowe dla tych wskaźników określone przed realizacją projektu mogą różnić się od wartości osiągniętych.

14.5.12. Zdjęcia z realizacji projektu

Fot.38: SPOT/2.1.2/13/04 Przebudowa drogi krajowej nr S22 na odcinku Elbląg-Grzechotki

Fot.39: SPOT/2.1.2/13/04 Przebudowa drogi krajowej nr S22 na odcinku Elbląg-Grzechotki

Fot.40: SPOT/2.1/13/04 Przebudowa drogi krajowej nr S22 na odcinku Elbląg-Grzechotki

Fot.41: SPOT/2.1/13/04 Przebudowa drogi krajowej nr S22 na odcinku Elbląg-Grzechotki

14.6. SPOT/2.1.3/152/05 Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk (beneficjent – GDDKiA)

14.6.1. Dane na podstawie faktycznie rozliczonych wydatków i certyfikowanych przez IPZ

Całkowita wartość projektu:	467 012 728,76 zł	
Wartość wydatków kwalifikowanych:	454 704 027,58 zł	125 189 351,13 euro
Wartość EFRR bezwarunkowa:	341 028 020,63 zł	93 732 239,49 euro

14.6.2. Cel projektu

Droga nr 7 należy do najważniejszych ciągów komunikacyjnych w Polsce o znaczeniu międzynarodowym (E-77).

Cele projektu: Konsekwencją zrealizowania projektu było osiągnięcie celów ogólnych, takich jak:

- zapewnienie przejezdności tej drogi dla ruchu krajowego i międzynarodowego,
- szczególne usprawnienie połączenia subregionu w województwie i z aglomeracją warszawską,
- poprawa warunków rozwoju inwestycji w obszarze,
- przyczynienie się do poprawy poziomu życia mieszkańców regionu,

oraz bezpośrednich:

- zwiększenie przepustowości,
- poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dostosowanie nośności wszystkich obiektów do wymagań dla dróg krajowych.

Projekt zakładał:

- przebudowę geometrii istniejącej jezdni do parametrów technicznych drogi ekspresowej,
- budowę nowej nawierzchni na przebudowywanej jezdni istniejącej i dobudowywanej,
- budowę nowych obiektów inżynierskich pod dwie jezdnie (istniejącą i dobudowywaną),
- poprawę dostępności przebudowywanej drogi do wymagań odpowiadających drodze ekspresowej,
- budowę nowych obiektów, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, ochrony ekologicznej,
- budowę nowej i przebudowę istniejącej infrastruktury pod- i nadziemnej.

Wynikiem realizacji przedsięwzięcia są produkty i rezultaty zawarte w tabeli „osiągniętych wskaźników", wszystkie planowane wskaźniki zostały osiągnięte w 100 %.

14.6.3. Decyzja KE zatwierdzająca projekt do realizacji i przyznająca dofinansowanie

Projekt został zatwierdzony do realizacji decyzją Komisji Europejskiej nr 2006PL161PR003 w dniu 7 czerwca 2007 r. która ustaliła poziom wkładu finansowego Wspólnoty na rzecz dużego projektu w wysokości 78 028 210 euro tj. 315 491 461,40 zł, co stanowi 74% wydatków kwalifikowanych (wartości 105 443 527 euro, tj. 426 339 812,71 zł). Decyzją 113/06 Ministra Infrastruktury z 10 lipca 2006 r., przyznano dofinansowanie dla ww. Projektu w kwocie 330 879 493,19 zł, co stanowi 74 % kosztów kwalifikowanych.

14.6.4. Umowa o dofinansowanie projektu (UD) oraz aneksy

Umowę o dofinansowanie nr 90/07 podpisano w dniu 21.09.2007 r., zgodnie z którą całkowita wartość Projektu wyniosła 475 126 041,93 zł, a wydatki kwalifikowane 426 339 812,71 zł. Instytucja Pośrednicząca SPOT zobowiązała się udzielić Beneficjentowi dofinansowania na realizację Projektu w kwocie nieprzekraczającej 315 491 461,40 zł, stanowiącej nie więcej niż 74,00 % wydatków kwalifikowanych Projektu.

Do umowy o dofinansowanie sporządzono 2 aneksy:

Aneks nr 1 z dnia 17.07.2008 r., którego przedmiotem była zmiana dokonana przez Beneficjenta we Wniosku o dofinansowanie realizacji Projektu ze środków EFRR stanowiącym załącznik do UD. Wprowadzone zmiany dotyczyły wydłużenia terminu zakończenia realizacji projektu poza czerwiec 2008 r. oraz przesunięcia środków pomiędzy latami i kategoriami wydatków w ramach projektu, zgodnie z rzeczywiście poniesionymi wydatkami. Beneficjent dokonał także modyfikacji wskaźników monitorowania projektu zgodnie z ustaleniami z IPZ SPOT.

Aneks nr 2 z dnia 30.12.2008 r., którego przedmiotem były zmiany dotyczące zwiększenia kwoty wydatków kwalifikowanych z 426 339 812,71 zł do 458 704 993,32 zł, tj. o wydatki potencjalnie kwalifikowane, uznane dotychczas za niekwalifikowane ze względu na ograniczenie przyznanej kwoty dofinansowania (brak środków w ramach alokacji). Beneficjent zwiększył również poziom dofinansowania z 74 % na 75%.

W związku z przestawieniem dodatkowych wydatków kwalifikowanych Beneficjent dokonał wydłużenia terminu zakończenia rzeczowego i finansowego realizacji projektu (odpowiednio z czerwca 2008 r. na wrzesień 2008 r. i z 29 sierpnia 2008 na 28 listopada 2008) oraz przesunięcia środków pomiędzy latami i kategoriami wydatków w ramach projektu, zgodnie z rzeczywiście poniesionymi wydatkami.

Część dofinansowania, która przekracza dotychczas przyznane dofinansowanie projektu w kwocie 315 491 461,40 zł (74% kwoty kwalifikowanej 426 339 812,71 zł) zostanie przekazana na rachunek dochodów budżetu państwa część 77.

Po podpisaniu aneksów do umowy wartość wydatków całkowitych dla projektu wyniosła 466 106 781,12 zł, wartość wydatków kwalifikowanych to 458 704 993,32 zł, a wysokość EFRR to 344 028 744,99 zł. Zgodnie z Aneksem nr 2 nastąpiło zwiększenie poziomu dofinansowania z 74% do 75% wydatków kwalifikowanych, oraz zwiększenie wysokości wydatków kwalifikowanych o 32 365 180,61 zł i dofinansowania z EFRR o 28 537 283,59 zł, które beneficjent otrzyma pod warunkiem wystąpienia oszczędności w Priorytecie 2 SPOT.

14.6.5. Refundacje w projekcie

W ramach projektu beneficjent złożył 14 wniosków o płatność na łączną kwotę 341 028 020,63 zł, otrzymując refundację o wartości 315 491 461,40 zł. Kwotę w wysokości 25 536 559,23 zł certyfikowano na rzecz beneficjenta. W ramach Projektu wstrzymano do refundacji osiem kwot o łącznej wartości 6 072 597,01 zł, które IPZ SPOT uznała za niekwalifikowane.

Tabela 57 Wykaz kwot uznanych za niekwalifikowane (wartość w zł)

Kwoty uznane za niekwalifikowane		
SPOT/2.1.3/152/351/05	138 076,00	w wyniku weryfikacji IV wersji wniosku – kwoty wstrzymane za niekwalifikowaną uznano kwotę 138 076,00 zł ze względu na brak wystarczającego potwierdzenia dokonania płatności za wykup gruntów w poz. 348 punktu 20 wniosku o płatność
SPOT/2.1.3/152/351/06	443 750,14	w wyniku weryfikacji IV wersji wniosku – kwoty wstrzymane za niekwalifikowaną uznano kwotę 443 750,14 zł ze względu na sprzedaż działek po cenach wyższych niż obliczone na podstawie cen wskazanych w Wykazie zmian gruntowych lub operatach szacunkowych dla naniesień na działkach
SPOT/2.1.3/152/351/07	40 928,52	w wyniku weryfikacji II wersji wniosku za niekwalifikowane uznane zostały wydatki które nie dotyczą przedmiotowej inwestycji
SPOT/2.1.3/152/351/07	1 160 164,45	w wyniku weryfikacji II wersji wniosku wydatki zostały uznane za niekwalifikowane ze względu na sprzedaż działek po cenach wyższych niż obliczone na podstawie cen wskazanych w Wykazie zmian gruntowych lub operatach szacunkowych dla naniesień na działkach

Kwoty uznane za niekwalifikowane		
SPOT/2.1.3/152/479/08	163 278,31	kwotę z FV 4/M/002/052008/177 uznano za niekwalifikowaną ze względu na wykonanie roboty zamiennej, dotyczącej zakupu i montażu typowej studzienki kanalizacyjnej. Zakup i montaż studzienki nie był przewidziany w dokumentacji kontraktowej i kosztorysie ofertowym
SPOT/2.1.3/152/479/08	152 500,00	kwota z FV 4/M/003/042008/177 uznana została za niekwalifikowaną ze względu na przekroczenie ryczałtowej pozycji kosztorysowej.
SPOT/2.1.3/152/500/08	3 185 885,56	Wartość wydatków kwalifikowanych przedstawionych do refundacji została obniżona o kwotę 3 185 885,56 zł brutto, w tym: - 75 807,79 zł brutto (62 137,53 zł netto) stanowiące koszt zakupu i montażu typowej studzienki kanalizacyjnej, który nie był przewidziany w dokumentacji kontraktowej i kosztorysie ofertowym (wydatki w ramach niniejszej pozycji kosztorysowej uznane zostały za koszt niekwalifikowany w poprzednim wniosku o płatność nr SPOT/2.1.3/152/479/08), -3 110 077,78 zł brutto (2 549 244,08 zł netto) stanowiące koszt przekroczenia pozycji kosztorysowej nr 246 zbiornik retencyjny ziemny, trapezowy otwarty, ze względu na rażące przekroczenie ilości i wartości kosztorysowej
SPOT/2.1.3/152/639/09 b	788 014,03	Na kwotę 788 014,03 zł brutto składają się: - wydatki niekwalifikowane w ramach wykupu gruntów w wysokości 767 005,28 zł, - przekroczenie kategorii wydatków podatek VAT o 21 008,75 zł w stosunku do wartości 278 632,31 zł określonej w Aneksie nr 2 do UD.

Wniosek o płatność końcową zrefundowano w części o wartości 45 347 240,17 zł, a kwotę 21 885 961,65 zł certyfikowano na rzecz Beneficjenta w dniu 29 października 2009 r.

14.6.6. Przychód w projekcie

W ramach realizacji projektu nie osiągnięto przychodu.

14.6.7. Harmonogram rzeczowy prac w projekcie

Tabela 58 Harmonogram rzeczowej realizacji projektu

Nazwa zadania/ zadań w ramach etapów realizacji projektu w odniesieniu do Harmonogramu realizacji Projektu	Daty rozpoczęcia		Daty zakończenia (odbiór rzeczowy)	
	planowana	rzeczywista	planowana	rzeczywista
I etap				
Wydatki okołokontraktowe	10.2004	10.2004	06.2008	11.2008[103]
II etap				
Roboty budowlane	08.2006	08.2006	06.2008	08.2008[104]
III etap				
Nadzór inżyniera	07.2006	07.2006	09.2008	10.2008[105]

W trakcie realizacji projektu występowały problemy, w tym także takie, które powodowały opóźnienia w rozliczeniu całego projektu.

Główne problemy występujące w trakcie realizacji projektu dotyczyły procesu pozyskiwania działek dla celów inwestycji. Jakkolwiek tempo prowadzonych prac, jak również podejmowane przez Wykonawcę próby nadrobienia opóźnień nie zawsze przynosiły zamierzony efekt to inwestycja zakończyła się w zakładanym terminie tj. 30 czerwca 2008 r. 14 lipca 2008 roku zostało wystawione Świadectwo Przejęcia, w którym zdefiniowano okres zgłaszania wad oraz załączono listę prac zaległych i wad.

Planowany do podpisania Aneks nr 1 (wydłużający czas realizacji umowy o 117 dni) do umowy z wykonawcą na zarządzanie i nadzór nie został zawarty. GDDKiA powiadomiła 15 maja 2008 r. Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych o wszczęciu postępowania w trybie zamówienia z wolnej ręki na zarządzanie i nadzór. W wyniku wszczętej 19.06.2008 r kontroli Prezesa UZP w zakresie legalności wyboru przez zamawiającego trybu zamówienia z wolnej ręki w oparciu o art. 67 ust. 1 pkt. 1a) oraz art. 67 ust. 1 pkt. 5 lit. B) ustawy PZP przedmiotowe postępowanie zostało unieważnione.

14.6.8. Umowy z wykonawcami

Kontrakty podpisane w ramach projektu oraz tryby udzielania zamówień publicznych

I. KONTRAKT: Roboty budowlane.

   WYKONAWCA: Mostostal Warszawa S. A. oraz Przedsiębiorstwo Acciona Infraestructuras S. A. – tworzący konsorcjum.

   Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg ograniczony

   Umowa nr SPOT/2.1.3/152/2005

   Kontrakt podpisano w dniu 6 lipca 2006 r. z Liderem Konsorcjum - Mostostal Warszawa S. A. na kwotę 404 062 724,56 zł brutto (331 198 954,56 zł netto) o części kwalifikowanej w wysokości 432 120 416,51 zł brutto (354 197 062,70 zł netto), z terminem realizacji nieprzekraczającym 19 miesięcy od daty rozpoczęcia robót, czyli do marca 2008 r. Termin ten został wydłużony Aneksem nr 1 do 30 czerwca 2008 r.

II. KONTRAKT: Zarządzanie i Nadzór.

   WYKONAWCA: Scott Wilson Ltd Sp. Z o. o.

   Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg nieograniczony

   Kontrakt podpisano w dniu 25 maja 2006 r. na kwotę 6 766 747,78 zł brutto (5 546 514,57 zł netto) o części kwalifikowanej w wysokości 6 637 426,44 zł brutto (5 440 513,43 zł netto), z terminem realizacji nieprzekraczającym 35 miesięcy od daty rozpoczęcia realizacji umowy.

[103] Data ostatniej płatności kwalifikowanej.
[104] Data wykonania ostatnich prac kwalifikowanych.
[105] Data wykonania ostatnich prac kwalifikowanych.

III. KONTRAKT: Pełnienie nadzoru autorskiego nad projektem *Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk*.

WYKONAWCA: DHV POLSKA Sp. Z o. o.

Tryb udzielenia zamówienia: Z wolnej ręki

Kontrakt podpisano w dniu 1 września 2006 r. na kwotę 231 800,00 zł brutto (190 000,00 zł netto) z terminem realizacji od dnia podpisania umowy do końca okresu realizacji przedmiotu umowy.

IV. KONTRAKT: Wykonanie raportu „0" dla obszaru sieci Natura 2000 Dolina Pilicy czyli pokazanie stanu obecnego, przed realizacją przedsięwzięcia do projektów: Obwodnica Grójca, odcinka Grójec – Białobrzegi i Białobrzegi Jedlińsk w ciągu DK Nr 7.

WYKONAWCA: PROFIL Sp. Z o.o.

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie udzielone bez stosowania Ustawy Prawo Zamówień Publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. w oparciu o art. 4 pkt 8 Ustawy.

Kontrakt podpisano w dniu 23 czerwca 2006 r. na kwotę 31 720,00 zł brutto (26 000,00 zł netto) z terminem realizacji do 2 listopada 2006 r.

V. KONTRAKT: Opracowanie wniosku o przyznanie dofinansowania ze środków EFRR na realizację projektu *Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk*.

WYKONAWCA: DHV POLSKA Sp. Z o.o.

Tryb udzielenia zamówienia: Przetarg nieograniczony

Kontrakt podpisano w dniu 16 sierpnia 2004 r. na kwotę 288 896,00 zł brutto (236 800,00 zł netto) z terminem realizacji do 15 października 2004 r.

VI. KONTRAKT: Projekt oświetlenia DK Nr 7 Gdańsk – Warszawa – Chyżne na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk od km 443+895 do km 459+594.

WYKONAWCA: DHV POLSKA Sp. Z o.o.

Tryb udzielenia zamówienia: Zamówienie udzielone bez stosowania Ustawy Prawo Zamówień Publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. w oparciu o art. 4 pkt 8 Ustawy.

Kontrakt podpisano w dniu 22 maja 2006 r. na kwotę 30 331,64 zł (24 862,00 zł netto) z terminem realizacji do 31 lipca 2006 r.

VII. KONTRAKT: Wykonanie opracowań dodatkowych do opracowania *Stadium projektu budowlanego przebudowy drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk od km 443+895 do km 459+594*.

WYKONAWCA: DHV POLSKA Sp. Z o. o.

Tryb udzielenia zamówienia: Z wolnej ręki

Kontrakt podpisano w dniu 31 grudnia 2004 r. na kwotę 460 916,00 zł brutto (377 800,00 zł netto) z terminem realizacji do 30 czerwca 2005 r.

14.6.9. Przeprowadzone kontrole i audyty z realizacji projektu

W ramach projektu nr SPOT/2.1.3/152/05 "Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi - Jedlińsk", przeprowadzono w sumie 9 kontroli, w tym audyt wewnętrzny GDDKiA. Kontrole w ramach projektu przeprowadzone zostały przez Prezesa UZP, IPZ SPOT oraz IZ SPOT. Stwierdzono naruszenia ustawy Prawo zamówień publicznych.

14.6.10. Nieprawidłowości

W ramach projektu stwierdzono cztery nieprawidłowości na łączna kwotę 10 511 153,01 zł. Dotyczyły one wydatków uznanych za niekwalifikowane na etapie weryfikacji wniosków o płatność i przedstawiały się następująco:

- raportem nr TRN/07/P18/00028/1, przekazanym do IZ SPOT w III kwartale 2007 r. zgłoszono nieprawidłowość dotyczącą braku potwierdzenia poniesienia przez beneficjenta wydatku związanego z robotami budowlanymi na kwotę 6 823 674,00 zł.

- raportem nr TRN/08/P18/00057/1, przekazanym do IZ SPOT w III kwartale 2008 r. zgłoszono nieprawidłowo poniesiony wydatek na wykonanie robót dodatkowych nie przewidzianych w dokumentacji kontraktowej i kosztorysie ofertowym oraz przekroczenie pozycji kosztorysowej na łączną kwotę 315 778,31 zł.
- raportem nr TRN/08/P18/00058/1, przekazanym do IZ SPOT w III kwartale 2008 r. zgłoszono nieprawidłowo poniesiony wydatek na wykup gruntów, które nie dotyczyły inwestycji realizowanej w ramach projektu, na łączną kwotę 40 928,52 zł.
- raportem nr TRN/09/P18/00067/1, przekazanym do IZ SPOT w I kwartale 2009 r. zgłoszono nieprawidłowo poniesiony wydatek związany z robotami budowlanymi na łączną kwotę 3 330 772,18 zł. Raportowanie kontynuowano w II i III kwartale 2009 r. Ze względu na fakt, że do końca III kwartału 2009 r. nie dokonano płatności wniosku o płatność którego dotyczył nieprawidłowy wydatek, nieprawidłowość nie została usunięta i będzie raportowana w raporcie za IV kwartał 2009 r.

Oprócz nieprawidłowości zgłoszonej raportem nr TRN/09/P18/00067/1, pozostałe nieprawidłowości zostały usunięte w tym samym kwartale, w którym dokonano zgłoszenia, poprzez pomniejszenie kwoty wydatków kwalifikowanych do refundacji o wartość nieprawidłowości.

14.6.11. Zgodność z politykami wspólnotowymi

Zgodność realizacji projektu z polityką ochrony środowiska.

W zakresie prac związanych z ochroną środowiska prowadzono następujące prace:

- zabezpieczania pni, koron i korzeni drzew,
- dochowywano należnych środków bezpieczeństwa przy przechowywaniu materiałów potencjalnie niebezpiecznych dla środowiska,
- prowadzono działania minimalizujące obecności w powietrzu kurzu, gazów, substancji lotnych,
- prowadzono działania zapobiegające zanieczyszczeniom cieków wodnych,
- ograniczono prowadzenie prac do minimum w porach nocnych oraz w pobliżu miejsc i urządzeń wrażliwych na hałas,
- składowanie i gospodarka odpadami była prowadzona w sposób minimalizujący dewastację krajobrazu oraz powstawanie nadmiernej ilości odpadów.

W ramach projektu zgodnie z zaleceniami ,,Raportu oddziaływania na środowisko rozbudowy drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi - Jedlińsk od km 443+895 do km 459+594" opracowanym w grudniu 2005 roku przez firmę: DHV Polska Sp. z o.o. zostały podjęte następujące działania:

- W każdym punkcie Specyfikacji Technicznej, który dotyczy elementów robót powodujących powstawanie odpadów, wskazane są zalecenia jakie musi spełnić Wykonawca w celu ich zabezpieczenia. Wykonawca mając na względzie ustawę o odpadach, przedkłada Nadzorowi dokumenty potwierdzające prowadzoną we właściwy sposób gospodarkę odpadami.
- Przed rozpoczęciem realizacji inwestycji zapewniono przejęcie do celów komunikacyjnych wszystkich niezbędnych fragmentów gruntów pasa drogowego. W przypadku gruntów mieszczących się w pasach drogowych dróg lokalnych uzyskano zgodę obecnych zarządców tych dróg na prowadzenie prac inwestycyjnych.
- W związku z zakładanym wprowadzeniem systemów odwadniania przebudowywanej drogi z zastosowaniem układów podczyszczających i kierowaniem podczyszczonych ścieków do rowów melioracyjnych (wód powierzchniowych) opracowano operaty wodno-prawne na wykonanie urządzeń podczyszczających i uzyskano następujące decyzje:
  - Uzgodnienie Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Radomiu Inspektorat w Białobrzegach (pismo znak: IRB-4105/U/23/2004 z dnia 2004.11.26) na zaprojektowanie systemu odwodnienia przebudowywanej drogi nr 7, który zakłada zrzut podczyszczonych ścieków deszczowych do najbliższych rowów melioracyjnych oraz bezpośrednio do rzeki Tymianki.

- Uzgodnienie Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Radomiu Inspektorat w Białobrzegach (pismo znak: IRB-4105/U/2/2005 z dnia 2005.01.04) na przebudowę istniejących urządzeń melioracyjnych sąsiadujących z drogą nr 7, polegającą głównie na przystosowaniu istniejących rowów melioracyjnych do założonej zmiany stosunków wodnych.
- Decyzja Wojewody Mazowieckiego (pismo znak: WŚR-R/6811/49D/04/05 z dnia 2005.02.10) w sprawie pozwolenia wodno-prawnego na wykonanie urządzeń odwodnienia drogi wraz z przebudową rowów melioracyjnych.
- Decyzja Wojewody Mazowieckiego (pismo znak: WŚR-R/6811/27b/05 z dnia 2005.06.2710) w sprawie pozwolenia wodno-prawnego na budowę obiektów mostowych nad rzekami oraz kanałami i rowami melioracyjnymi

– Z uwagi na kolizję przebiegu projektowanej drogi z roślinnością drzewiasto-krzewiastą, wykonano inwentaryzację drzewostanu i na podstawie art. 21 Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, dokonano wycinki egzemplarzy kolizyjnych i zagrażających bezpieczeństwu ruchu na drodze.

W miejscowościach Pągowiec i Siekluki na odcinku od km 447+400 do km 448+750 po obu stronach jezdni drogi krajowej nr 7 występuje aleja drzew – pomników przyrody, złożona z sosen i dębów, chroniona na podstawie Rozporządzenia nr 17 Wojewody Mazowieckiego z dnia 2002.02.19 (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 64, poz. 1293). Pas dzielący jezdnie jest w tym miejscu poszerzony z 4m do 12m, tak aby drzewa pomnikowe znalazły się w jego środku. W celu nie dopuszczenia do przenikania zanieczyszczonej wody opadowej z jezdni do strefy korzeniowej drzew, wykonany został ściek przykrawędziowy wraz z wgłębnym systemem odwodnienia drogi z kolektorami umieszczonymi poza ww. strefą. Prace budowlane w alei pomników przyrody prowadzone były ze szczególną ostrożnością, tak aby nie doprowadzić do nieprzewidzianego w projekcie, dodatkowego zniszczenia korzeni drzew, a cała aleja na etapie realizacji robót była ogrodzona.

W trakcie budowy realizowano także wymogi ochrony środowiska w zakresie ochrony wód powierzchniowych i gruntowych przyjmując następujące rozwiązania projektowe:

- ułożenie prefabrykowanych ścieków przykrawędziowych,
- wykonanie przydrożnych rowów trawiastych,
- montaż zespołów podczyszczania wód opadowych (separatorów) do oddzielania ropopochodnych zawiesin niesionych przez ścieki opadowe rowami przydrożnymi wzdłuż drogi we wszystkich miejscach wylotów tych rowów do istniejących rowów melioracyjnych - 20 szt.,
- budowa zbiorników infiltracyjno - odparowujących dla podczyszczonych wód opadowych.

W celu spełnienia wymogów i standardów jakości środowiska w zakresie ochrony przed hałasem zostało zaprojektowane 5637mb ekranów akustycznych.

W celu przeciwdziałania prognozowanemu barierowemu działaniu drogi ekspresowej nr S7 na populację i zróżnicowanie genetyczne zwierząt dziko żyjących, zostały wybudowane przepusty ekologiczne i regionalne przejście dla łosi, danieli i saren o szerokości 50m w najwęższym miejscu łączącym Las Górnik z Lasem Mikowskim.

Opinie Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody dotyczące przejść ekologicznych:

- Opinia Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody (pismo znak: WŚR-VII/6810/ 140/04 z 2004.03.02) w sprawie zaopiniowania „Projektu budowlanego przebudowy drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odc. Białobrzegi – Jedlińsk od km 443+895 do km 459+594”.
- Opinia Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody z dnia (pismo znak: WŚR-VII/6810/623/04 z 2004.06.30) w sprawie budowy przejścia dla dużych zwierząt w miejscowości Sucha.

Informuje się również, że w otoczeniu budowanej drogi występują archeologiczne obiekty zabytkowe w postaci dwóch stanowisk archeologicznych wraz z ich strefami ochronnymi: w Sieklukach i w Starym Goździe, z którymi droga kolidowała. W celu ochronny dziedzictwa archeologicznego konieczne było prowadzenie wyprzedzających wykopaliskowych badań ratowniczych w obrębie

tych stanowisk oraz objęcie ogólnym nadzorem archeologicznym całości robót ziemnych związanych z rozbudową drogi.

Wobec możliwości wystąpienia wyższych natężeń ruchu niż prognozowane, a co za tym idzie wyższej uciążliwości drogi dla gospodarstw i środowiska znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S7, konieczne będzie przeprowadzenie badań sytuacji ekologicznej w otoczeniu drogi za pomocą pomiarów monitorujących oraz przez wykonanie analizy porealizacyjnej przedsięwzięcia.

Zgodnie z Postanowieniem Wojewody Mazowieckiego (WŚR.I.A.Z/6613/1/57/06) z dnia 12.04.2006 r. dla niniejszego projektu nie zaszła potrzeba uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z uwagi na to, że planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000 „Dolina Pilicy".

Pozwolenia na budowę nie zawierały zaleceń dotyczących ochrony środowiska.

Wykonanie analizy porealizacyjnej zaplanowano na pierwsze półrocze 2010 r.

W ramach projektu nie uzyskano decyzji środowiskowej, ponieważ zgodnie z Postanowieniem Wojewody Mazowieckiego nr WŚR.I.AZ/6613/1/57/06 z dnia 12.04.2006 r. inwestycja nie wymagała uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Zgodność realizacji projektu z polityką równych szans.

Realizowany projekt ma neutralny wpływ na zagadnienia z zakresu polityki równych szans. Jego istotą jest przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, która będzie miała powszechny charakter. Na żadnym z etapów jego realizacji, a także w trakcie późniejszego użytkowania inwestycji nie będzie wykluczona bądź dyskryminowana żadna grupa społeczna.

Zgodność realizacji projektu z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych

W wyniku przeprowadzonych kontroli, w projekcie nr SPOT/2.1.3/152/05 *Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk*, wykryto naruszenia prawa zamówień publicznych, mogące skutkować nałożeniem korekt finansowych.

Po przeprowadzeniu szczegółowej analizy, IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta, biorąc pod uwagę, że naruszenia miały wyłącznie charakter formalny i nie wywołały negatywnych skutków finansowych po stronie funduszy UE, a ponadto nie prowadziły do naruszenia zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Niektóre z naruszeń, np. brak opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej informacji o zmianie terminu składania ofert, czy żądanie złożenia oświadczenia o spełnianiu warunków udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego oddzielenie przez każdego z wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia, wynikały z błędów systemowych, takich jak niedostosowanie prawa polskiego do prawa wspólnotowego w zakresie zamówień publicznych, bądź zastosowania Standardowej SIWZ. Wobec czego IPZ SPOT odstąpiła od nałożenia korekty finansowej na beneficjenta. Z uwagi na fakt, że za błędy systemowe odpowiada państwo, wartość ww. korekt finansowych została rozliczona w ramach „autokorekty".

Zgodność realizacji projektu z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej.

Nie dotyczy. Przepisy dotyczące pomocy publicznej nie mają zastosowania wobec GDDKiA.

14.6.12. Informacja i promocja

Działania w zakresie informacji i promocji projektu podjęte przez beneficjenta:

Zgodnie z art. Zgodnie z § 14 umowy o dofinansowanie projektu nr 90/07 z dnia 21.09.2007 r. pt. *Obowiązki informacyjne* Beneficjent podjął następujące działania mające na celu informowanie opinii publicznej o projekcie :

- ustawiono tablice z informacją o współfinansowaniu inwestycji, w rejonie placu budowy, na czas realizacji inwestycji,
- ustawiono tablice pamiątkowe na przebiegu trasy, po zakończeniu realizacji projektu, informujące o współfinansowaniu inwestycji ze środków UE,
- wykonano broszurę informacyjną, którą następnie rozdystrybuowano osobom fizycznym i urzędom administracji publicznej zainteresowanym realizowana inwestycją,
- utworzono stronę internetową projektu www.bialobrzegidk7.pl, którą na bieżąco aktualizowano i zamieszczano dokumentację zdjęciową,

– wykonano film promujący projekt,

– w dniu 29 maja 2008 r. na zorganizowanym przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego seminarium informacyjnym dla dziennikarzy prezentowano materiały informacyjne oraz film dotyczący projektu,

– w dniu 6 czerwca 2008 r. w trakcie Konferencji promocyjnej zorganizowanej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego prezentowano materiały informacyjne dotyczące projektu.

14.6.13. Wskaźniki

Tabela 59 Wykaz wskaźników

Lp.	Nazwa wskaźnika produktu	Jedn. miary wskaźnika	Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji	Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji	Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu	% - stopień realizacji wskaźnika
1.	Długość drogi rozbudowanej	km	0,00	15,69	15,69	100%
2.	Powierzchnia nawierzchni jezdni drogi krajowej rozbudowanej	m2	0,00	325 303,00	325 303,00	100%
3.	Liczba obiektów inżynierskich zbudowanych:	szt	0,00	21,00	21,00	100%
4.	- mosty	szt	0,00	5,00	50,00	100%
5.	- wiadukty	szt	0,00	9,00	9,00	100%
6.	- przepusty ekologiczne	szt	0,00	7,00	7,00	100%
7.	Powierzchnia nawierzchni jezdni na obiektach inżynierskich zbudowanych	m2	0,00	10 501,00	10 501,00	100%
8.	- mosty	m2	0,00	1 796,00	1 796,00	100%
9.	- wiadukty	m2	0,00	7 140,00	7 140,00	100%
10.	- przepusty ekologiczne	m2	0,00	1 565,00	1 565,00	100%
Lp.	**Nazwa wskaźnika rezultatu**	**Jedn. miary wskaźnika**	**Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji**	**Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji**	**Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu**	**% - stopień realizacji wskaźnika**
1.	Przepustowość	Pu/h	2 082,00	7 024,00	4 942,00	100%
2.	Nośność	kN/oś	100,00	115,00	15,00	100%
3.	Liczba wypadków drogowych	wyp./rok	23,00	6,00	17,00	100%

Lp.	Nazwa wskaźnika produktu	Jedn. miary wskaźnika	Wartość początkowa bazowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji	Wartość końcowa wskaźnika określona w umowie o dofinansowanie/ decyzji	Osiągnięta wielkość wskaźnika od początku realizacji projektu	% - stopień realizacji wskaźnika
4.	Liczba ofiar śmiertelnych	os./rok	9,00	8,00	1,00	100%

14.6.14. Zdjęcia z realizacji projektu

Fot. 42: SPOT/2.1.3/152/05 Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk

Fot. 43: SPOT/2.1.3/152/05 Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk

Fot 44: SPOT/2.1.3/152/05 Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk

Fot. 45: SPOT/2.1.3/152/05 Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk

Fot. 46: SPOT/2.1.3/152/05 Przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Białobrzegi – Jedlińsk

15. OŚWIADCZENIE INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ

Oświadczam, iż informacje zawarte w niniejszym sprawozdaniu są zgodne z prawdą.
Data:
Pieczęć i podpis:

Data:
Podpis osoby sporządzającej sprawozdanie:

Imię i nazwisko osoby, która złożyła oświadczenie	Adam Zdziebło, Sekretarz Stanu, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
Imię i nazwisko osoby, która wypełniła sprawozdanie	Marcin Fronczak Departament Przygotowania Projektów Indywidualnych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
Numer telefonu kontaktowego i faksu	Tel. 048 – 22 461 32 35 Faks: 048 – 22 461 33 66

16. Spis Wykresów, tabel, map i załączników