



UZUPEŁNIENIE

SEKTOROWEGO PROGRAMU

OPERACYJNEGO TRANSPORT

na lata 2004-2006

(tekst ujednolicony)*

* tekst ujednolicony opracowany w Departamencie Przygotowania Projektów Indywidualnych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego uwzględnia zmiany do rozporządzenia 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) wprowadzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16.05.2005 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006 (Dz. U. Nr 95, poz. 800), rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 13.07.2005 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006 (Dz. U. Nr 135, poz. 1141), rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 13.06.2006 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006 (Dz. U. Nr 109, poz. 753), rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z 12 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006 (Dz. U. Nr 57, poz. 386), rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z 16 grudnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006 (Dz. U. Nr 230, poz. 1544) oraz rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z 10 czerwca 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006 (Dz. U. Nr 97, poz. 812).

Spis treści

1.	Ocena priorytetów i działań SPOT	18
1.1.	Ocena <i>ex ante</i> działań SPOT	18
1.2.	Analiza SWOT 2004-2006 r.	20
1.3.	Oddziaływania „horyzontalne”	22
2.	Cele i priorytety SPOT	25
2.1.	Opis priorytetu 1: Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu	25
2.2.	Opis priorytetu 2: Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	25
2.3.	Opis priorytetu 3: Pomoc techniczna dla SPOT	26
3.	Opis działań SPOT	29
3.1.	Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	29
3.2.	Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	39
3.3.	Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	43
3.4.	Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	47
3.5.	Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	52
3.6.	Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	55
3.7.	Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	59
3.8.	Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	65
4.	Opis podsumowujący sposób wdrażania działań SPOT	69
5.	Plan finansowy SPOT	73
6.	Opis rozwiązań dotyczących zapewnienia współfinansowania SPOT	79
7.	Kwalifikowalność kosztów	80
8.	Plan działań informacyjno-promocyjnych	81
9.	Sposób wymiany danych między beneficjentami a realizatorami projektów	85
10.	Procedury wprowadzania zmian do Uzupełnienia SPOT	86
	Załącznik nr 1	87
	Załącznik nr 2	92

Słownik terminów¹

Termin polskojęzyczny <i>Termin anglojęzyczny</i>	Objaśnienie
1	2
Analiza SWOT <i>SWOT analysis</i>	Metoda pozwalająca przeanalizować atuty i słabości regionu wobec szans i zagrożeń stwarzanych przez otoczenie. Skrót SWOT pochodzi od pierwszych liter angielskich słów: strenghts (mocne strony), weaknesses (słabe strony), opportunities (szanse), threats (zagrożenia).
Audyt <i>Audit</i>	Ogół działań, poprzez które uzyskuje się niezależną ocenę funkcjonowania instytucji, legalności, gospodarności, celowości, racjonalności, rzetelności; audyt jest zazwyczaj wykonywany przez odrębną komórkę podporządkowaną bezpośrednio kierownikowi instytucji lub przez firmę zewnętrzną.
Beneficjent <i>Final beneficiary</i>	Instytucje oraz przedsiębiorstwa publiczne i prywatne odpowiedzialne za zlecenie 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. Występuje jeden rodzaj beneficjentów – ostateczni odbiorcy pomocy.
Centrum dystrybucyjne <i>Distribution center</i>	Jednostka organizacyjna, której powierzono zadania przyjmowania towarów od jednego lub więcej dostawców, -> <u>magazynowanie</u> towarów i dystrybucję towarów wśród klientów. Tworzy ją obiekt (złożony z jednego lub więcej magazynów oraz urządzeń ładunkowych), gdzie odbywa się przyjmowanie, -> <u>magazynowanie</u> oraz rozdział towarów.
Centrum logistyczne <i>Logistic center</i>	Samodzielny podmiot gospodarczy, świadczący usługi logistyczne (przewóz, przeładunki, -> <u>magazynowanie</u> , -> <u>konfekcjonowanie</u> , rozdział i -> <u>komisjonowanie</u> ładunków), realizujący tym samym funkcje zaopatrzeniowe i dystrybucyjne w określonym obszarze. Powinno dysponować wydzielonym terenem i infrastrukturą (drogi, place, parkingi, budowle inżynierskie i budynki), wyposażeniem technologicznym do przemieszczania i -> <u>magazynowania</u> oraz urządzeniami do zarządzania, wykwalifikowanym personelem oraz organizacją.
Drogi międzynarodowe <i>International roads</i>	Zgodnie z wytycznymi Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych – EKG ONZ w Genewie, wyodrębnione są spośród publicznych dróg krajowych drogi międzynarodowe, oznaczone symbolem E. Są to drogi główne łączące ze sobą kraje europejskie. Drogi południkowe posiadają oznaczenia nieparzyste, zaś równoleżnikowe – parzyste.

¹ Przy tworzeniu słownika wykorzystano: rozporządzenie Rady nr 1260/99/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiające ogólne przepisy w sprawie Funduszy Strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999) oraz rozporządzenie Komisji nr 438/2001 z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady dla wdrożenia rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 w sprawie systemów zarządzania i kontroli w zakresie pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 1685/2000 z dnia 28 lipca 2000 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze do rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 w sprawie możliwych do przyjęcia wydatków związanych z operacjami współfinansowanymi przez fundusze strukturalne; Angielsko-polski słownik terminologiczny dla beneficjentów programu Phare Spójność Społeczno-Gospodarcza; Słownik rozwoju regionalnego; „Unia Europejska – Przygotowania Polski do członkostwa” pod redakcją Elżbiety Kaweckiej-Wyrzykowskiej i Ewy Synowiec; Słowniczek terminów związanych z monitoringiem i oceną efektywności wydatkowania funduszy pomocowych Unii Europejskiej w Polsce przygotowany przez Wiktora Szydarowskiego; Vademecum w zakresie wspólnotowych zasad udzielania pomocy publicznej wydane przez Komisję Europejską.

Drogi publiczne <i>Public roads</i>	Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086), drogi publiczne dzielą się na drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Ulice leżące w ciągach dróg należą do tej samej kategorii. Drogi krajowe (numery 1 do 99) należą do Skarbu Państwa i są w zarządzie generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, podległej Ministerstwu Infrastruktury. Pozostałe drogi są własnością właściwego samorządu terytorialnego. Drogi publiczne dzielą się na drogi ogólnodostępne, drogi ekspresowe i autostrady.
Działanie <i>Measure</i>	Grupa -> <u>projektów</u> realizujących ten sam -> <u>cel</u> . Działanie stanowi etap pośredni między -> <u>priorytetem</u> a -> <u>projektem</u> .
Europejska Konferencja Ministrów Transportu (EKMT)	Powołana Protokołem z Brukseli z 1953 r., z siedzibą w Paryżu (stały Sekretariat), organizacja skupiająca wszystkich Ministrów Transportu krajów Europy. Celem tej organizacji jest współpraca w zakresie rozwoju transportu w skali kontynentu.
Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) <i>European Investment Bank (EIB)</i>	Bank powołany na mocy Traktatu Rzymskiego mający służyć finansowaniu rozwoju gospodarczego Wspólnoty. Podstawowym zadaniem EBI jest równoważenie i stabilizacja wspólnego rynku poprzez udzielanie pożyczek i gwarancji kredytów, przyznawanych przez inne banki, które następnie są wykorzystywane we wszystkich sektorach gospodarczych (przede wszystkim w telekomunikacji, transporcie, przemyśle, energetyce oraz ochronie środowiska).
Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej (EFOiGR) <i>European Agriculture Guidance and Guarantee Fund (EAGGF)</i>	Jeden z -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> zajmujący się transformacją struktury rolnictwa oraz rozwojem obszarów wiejskich. Fundusz realizuje między innymi następujące zadania: – wzmocnienie i reorganizację struktur rolnictwa i leśnictwa, – zapewnienie konwersji kierunków produkcji rolnej i promowanie pozarolniczej działalności gospodarczej w obszarach wiejskich, – pomoc w osiągnięciu akceptowanego społecznie poziomu życia rolników, w tym bezpośrednie wsparcie finansowe, – pobudzenie świadomości społeczności żyjących na obszarach wiejskich w celu chronienia środowiska przyrodniczego, zachowania walorów krajobrazu etc.
Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) <i>European Regional Development Fund (ERDF)</i>	Fundusz wchodzący w skład -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> , którego zadaniem jest zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju regionów należących do Unii. EFRR współfinansuje realizację Celów 1 i 2 -> <u>Polityki Strukturalnej UE</u> . W szczególności fundusz ten udziela wsparcia inwestycjom produkcyjnym, rozwojowi infrastruktury, lokalnym inicjatywom rozwojowym oraz małym i średnim przedsiębiorstwom.
Europejski Fundusz Społeczny (EFS) <i>European Social Fund</i>	Jeden z -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> , który współfinansuje realizację Celu 3 na całym obszarze Unii Europejskiej, wspiera również Cele 1 i 2. Ze środków funduszu finansowane są głównie szkolenia zawodowe i rozwój zatrudnienia.
Ewaluacja (programu) <i>Evaluation (of a programme)</i>	Oszacowanie oddziaływania pomocy strukturalnej Wspólnoty w odniesieniu do -> <u>celów</u> oraz analiza jej wpływu na specyficzne problemy strukturalne.
Ewaluacja (ocena) końcowa <i>Ex post evaluation</i>	Ewaluacja dokonywana po zakończeniu realizowanego -> <u>programu</u> , której głównym celem jest określenie jego długotrwałych efektów, w tym wielkości zaangażowanych środków, -> <u>skuteczności</u> i -> <u>efektywności</u> pomocy. Głównym celem ewaluacji końcowej jest przede wszystkim dostarczenie informacji na temat długotrwałych efektów, powstałych w wyniku wdrażania danego programu, wraz ze sformułowaniem wniosków dotyczących kierunku -> <u>polityki strukturalnej</u> .

Ewaluacja (ocena) wstępna <i>Ex ante evaluation</i>	Ewaluacja przeprowadzana przed rozpoczęciem realizacji -> <u>programu</u> . Jej podstawowym zadaniem jest zweryfikowanie długoterminowych -> <u>efektów</u> wsparcia, zawartych w przygotowanych -> <u>dokumentach programowych</u> . Zasadniczym celem ewaluacji wstępnej jest zwiększenie jakości -> <u>dokumentów programowych</u> poprzez udział w procesie -> <u>programowania</u> podmiotu niezależnego od instytucji programującej. Ewaluacja wstępna ma zapewnić, iż środki przeznaczane na realizację polityki zmniejszania różnic w poziomie rozwoju pomiędzy poszczególnymi regionami Unii Europejskiej zostaną wykorzystane w sposób gwarantujący osiągnięcie najlepszych efektów.
Finansowy Instrument Wspierania Rybołówstwa (FIWR) <i>Financial Instrument for Fisheries Guidance (FIFG)</i>	-> <u>Fundusz Strukturalny</u> powołany na potrzeby rybołówstwa zajmuje się promowaniem zmian strukturalnych w tym sektorze gospodarki. Środki w ramach tego funduszu obejmą wszelkie środki strukturalne w sektorze w następujących dziedzinach: <ul style="list-style-type: none"> - odnowa floty oraz modernizacja jednostek połowowych, - dostosowywanie połowów, - wspólne przedsiębiorstwa, - połowy przybrzeżne na małą skalę, - środki społeczno-ekonomiczne, - ochrona zasobów rybnych na wodach przybrzeżnych, - kultury wodne, - wyposażenie portów rybackich, - przetwórstwo i marketing produktów rybołówstwa i kultur wodnych, - znajdowanie i promowanie nowych rynków zbytu, - operacje podejmowane przez przedstawicieli branży, - czasowe zawieszenie działalności i inne rekompensaty finansowe, - działania innowacyjne i pomoc techniczna.
Fundusz Spójności (Kohezji) <i>Cohesion Funds</i>	Instrument ekonomiczno-polityczny Komisji Europejskiej, nienależący do -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> i wdrażany na poziomie wybranych państw, a nie regionów. Jego celem jest ułatwienie integracji słabiej rozwiniętych krajów poprzez budowę wielkich sieci transportowych oraz obiektów infrastruktury ochrony środowiska o dużym obszarze oddziaływania.
Fundusze Strukturalne <i>Structural Funds</i>	Zasób finansowy UE umożliwiający pomoc w restrukturyzacji i modernizacji gospodarki krajów członkowskich drogą interwencji w kluczowych sektorach i regionach (poprawa struktury). Na fundusze strukturalne składają się: -> <u>Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR)</u> , -> <u>Europejski Fundusz Społeczny (EFS)</u> , -> <u>Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej (EFOiGR)</u> oraz -> <u>Finansowy Instrument Wspierania Rybołówstwa (FIWR)</u> .
Infrastruktura Portowa <i>Port Infrastructure</i>	Znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań określonych w ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967 z późn. zm.).
Infrastruktura zapewniająca dostęp do portów lub przystani morskich od strony morza <i>Access infrastructure to ports and sea harbours</i>	Prowadzące do portu lub przystani morskiej oraz położone w granicach portu lub przystani morskiej -> <u>tory wodne</u> , wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami.
Instytucja Płatnicza <i>Paying authority</i>	Jedna lub kilka instytucji lub organów krajowych, regionalnych lub lokalnych, wyznaczonych przez państwo członkowskie w celu

	przygotowania i przedkładania wniosków o płatności oraz otrzymywania płatności z Komisji. W Polsce instytucją płatniczą będzie Minister Finansów.
Instytucja Pośrednicząca <i>Intermediate body</i>	Jednostka publiczna lub prywatna lub usługi podlegające władzom właściwym ds. zarządzania lub płatności, na którą instytucja zarządzająca deleguje część uprawnień.
Instytucja Zarządzająca <i>Managing authority</i>	Instytucja lub organ publiczny lub prywatny, wyznaczony przez państwo członkowskie na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, lub też państwo członkowskie, o ile sam sprawuje funkcje zarządzania pomocą, odpowiedzialna za sterowanie i nadzorowanie procesu realizacji określonego dokumentu.
Inteligentne systemy wspierania transportu Intelligent Transport Systems (ITS)	Wykorzystanie różnych urządzeń elektronicznych i informatycznych (IT) do wspomagania transportu. Obejmuje zastosowania od najprostszych bramek lub sygnalizatorów selekcyjnych pojazdy wjeżdżające, poprzez sterowanie ruchem (drogowym, kolejowym, lotniczym, morskim), znaki o zmiennej treści, systemy informacyjne na potrzeby transportu (w tym rozkłady jazdy i systemy logistyczne łączące np. transport kolejowy z drogowym i morskim), -> <u>zintegrowane systemy sterowania ruchem miejskim</u> , systemy nadzoru i obserwacji ruchu (w tym również lokalizowania piratów drogowych na potrzeby Policji) do nowoczesnych rozwiązań map elektronicznych wykorzystujących nawigację satelitarną i telefonię komórkową do wspomagania kierowcy w wyborze optymalnej trasy przejazdu
Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej (ISPA) <i>Instrument for Structural Policies for Preaccession (ISPA)</i>	Instrument finansowy w ramach funduszy przedakcesyjnych, wspierający 10 krajów Europy Środkowo-Wschodniej przygotowujących się do akcesji do UE. Wzorowany na -> <u>Funduszu Spójności</u> , przeznaczony jest dla dużych projektów inwestycyjnych (powyżej 5 mln Euro). Wsparcie obejmuje działania w zakresie środowiska naturalnego oraz dostosowania sieci komunikacyjnych i transportowych do standardów europejskich.
Kategoria interwencji <i>Category of intervention</i>	Dziedzina interwencji -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> pomocna przy identyfikacji, badaniu i -> <u>monitorowaniu</u> działań. Kategorie interwencji są wykorzystywane do wykonywania rocznych sprawozdań dotyczących Funduszy Strukturalnych i ich obciążenia w celu ułatwienia przekazu informacji dotyczących różnych polityk. Do głównych obszarów interwencji zaliczono: rolnictwo, leśnictwo, promowanie dostosowania i rozwoju obszarów rolniczych, rybołówstwo, pomoc dla dużych przedsiębiorstw, pomoc dla średnich i małych przedsiębiorstw, turystyka, infrastruktura transportowa, infrastruktura telekomunikacyjna i społeczeństwo informacyjne, infrastruktury energetyczne, infrastruktura środowiskowa, planowanie przestrzenne i odbudowa, infrastruktura społeczna i ochrony zdrowia publicznego.
Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie <i>Railway regional passenger services</i>	Przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem.
Komisjonowanie <i>Commissioning</i>	Rozdzielanie jednorodnych jednostek ładunkowych paletowych (jłp) składowanych w magazynie, na zbiory opakowań jednostkowych lub zbiorczych oraz zestawienie ich (opakowań) w jłp skompletowane zgodnie z zamówieniami odbiorców.
Komitet Monitorujący <i>Monitoring Committee</i>	Na poziomie programu operacyjnego podmiot jest powoływany przez Instytucję Zarządzającą dla celów oceny i nadzorowania danego -> <u>programu</u> . Jego zadaniem jest zapobieżenie jednostronnym ocenom,

	wypracowanie -> <u>kryteriów</u> i sposobu oceny programu, częstotliwości i zakresu analiz cząstkowych i końcowych.
Konfekcjonowanie <i>Confectioning</i>	Zespół czynności mający na celu zmianę pewnych cech informacyjnych lub opakowania towaru bez zmiany jego cech użytkowych (np. etykietowanie lub pakowanie w paczki świąteczne).
Kontrola finansowa <i>Financial control</i>	Mechanizmy i środki zapewniające prawidłowe funkcjonowanie procesu gromadzenia i dysponowania środkami publicznymi. Kontrola finansowa obejmuje kontrolę zarządczą oraz -> <u>audyt</u> .
Korytarz transportowy <i>Transport corridor</i>	Ciąg infrastruktury transportowej międzynarodowego lub krajowego znaczenia. Tworzą go drogi transportowe o odpowiednich parametrach technicznych, z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi (np. -> <u>centra logistyczne</u>).
Koszty kwalifikowane <i>Eligible costs</i>	Koszty, których poniesienie jest merytorycznie uzasadnione, lub zwłaszcza koszty, które spełniają kryteria zasadności wyznaczone przez -> <u>instytucję zarządzającą</u> .
Koszty ogółem <i>Total cost</i>	Łączny koszt planowanych -> <u>działań</u> lub -> <u>operacji</u> z uwzględnieniem -> <u>kosztów kwalifikowanych</u> oraz pozostałych (niepełniających kryterium dopuszczalności).
Kryteria wyboru projektów <i>Project selection criteria</i>	Określony zestaw wymogów formalnych i merytorycznych, zawartych w programie uzupełniającym, które muszą spełnić -> <u>projekty</u> , aby uzyskać dofinansowanie ze środków pomocowych. W przypadku -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> kryteria wyboru projektów sformułowane są przez -> <u>instytucję zarządzającą</u> , a następnie aprobowane przez -> <u>Komitet Monitorujący</u> .
Kwalifikowalność kosztów <i>Eligibility (of cost)</i>	Spełnienie przez koszty -> <u>działań</u> lub -> <u>operacji</u> określonych warunków, do których należą: (1) zgodność z wymogami Funduszu, z którego miałyby pochodzić pomoc; (2) spójność planowanych -> <u>działań</u> lub -> <u>operacji</u> z zatwierdzonym -> <u>programem operacyjnym</u> .
Kwalifikowalność wydatków <i>Eligibility (of expenditure)</i>	Spełnienie przez wydatki poniesione w ramach -> <u>programu</u> lub -> <u>projektu</u> określonych warunków co do ich współfinansowania z funduszy pomocowych.
Kwantyfikacja <i>Quantification</i>	Przedstawianie -> <u>efektów realizacji programów</u> finansowanych z -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> na poziomie -> <u>produktu</u> , -> <u>rezultatu</u> oraz -> <u>oddziaływania</u> .
Linie kolejowe państwowego znaczenia <i>National importance railway lines</i>	Linie kolejowe, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają szczególne znaczenie państwowe, określone w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lutego 2000 r. w sprawie wykazu linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe (Dz. U. Nr 13, poz. 156).
Magazynowanie <i>Warehousing</i>	Składa się z przyjęcia, składowania, niekiedy -> <u>konfekcjonowania</u> i -> <u>komisjonowania</u> oraz z wydania towaru
Modernizacja <i>Modernisation</i>	Modernizacja obiektów budowlanych – rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa obiektu budowlanego podnosząca standard obiektu, która nie polega wyłącznie na odtworzeniu stanu pierwotnego.
Monitorowanie <i>Monitoring</i>	Proces systematycznego zbierania i analizowania wiarygodnych informacji finansowych i statystycznych dotyczących wdrażania -> <u>projektów</u> , którego celem jest zapewnienie zgodności realizacji projektów i -> <u>programu</u> z wcześniej zatwierdzonymi założeniami realizacji.

Monitorowanie finansowe <i>Financial monitoring</i>	Monitorowanie zarządzania środkami z -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> przyznanymi na realizację -> <u>programów</u> i -> <u>projektów</u> jest podstawą oceny sprawności ich wydatkowania.
Monitorowanie rzeczowe <i>Physical monitoring</i>	Monitorowanie postępu realizacji -> <u>programów</u> i -> <u>projektów</u> poprzez system -> <u>wskaźników</u> określonych w -> <u>dokumentach programowych</u> .
Narodowa strategia rozwoju transportu na lata 2000–2006 <i>National development strategy for transport for 2000–2006</i>	Strategia, która określa dążenie do osiągnięcia równomiernego rozwoju transportu pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym.
Narodowy Plan Rozwoju (NPR) <i>National Development Plan (NDP)</i>	Dokument programowy stanowiący podstawę planowania poszczególnych -> <u>dziedzin interwencji strukturalnych</u> , jak i zintegrowanych wieloletnich -> <u>programów operacyjnych</u> o charakterze horyzontalnym i regionalnym. Zawiera propozycje -> <u>celów</u> , -> <u>działań</u> oraz wielkości interwencji -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> i -> <u>Funduszu Spójności</u> ukierunkowanych na zmniejszanie dysproporcji w rozwoju społeczno-gospodarczym pomiędzy krajem akcesyjnym a Unią Europejską. Na podstawie tego dokumentu kraj akcesyjny prowadzi uzgodnienia z Komisją Europejską w zakresie -> <u>Podstaw Wsparcia Wspólnoty</u> .
Obszar morski <i>Maritime area</i>	Polski obszar morski składa się z morza wewnętrznego (Zalewy: Szczeciński i Wiślany), morza terytorialnego o szerokości 12 mil morskich oraz polskiego obszaru ekonomicznego. Obszarem morskim administrują -> <u>Urzędy Morskie</u> . W skład obszaru morskiego wchodzi również dwukilometrowy pas łądu.
Ocena oddziaływania na środowisko (OOŚ) <i>Environmental Impact Assessment (EIA)</i>	Badanie polegające na określeniu, opisie i ocenie bezpośrednich i pośrednich skutków danego przedsięwzięcia dla: człowieka oraz komponentów środowiska przyrodniczego (fauny, flory, wód, gleb, powietrza, klimatu, krajobrazu), oddziaływania między tymi elementami; dóbr materialnych i dziedzictwa kultury; ocena wpływu na środowisko powinna być wykonana zgodnie z prawem polskim i odpowiednimi dyrektywami UE dotyczącymi ochrony środowiska naturalnego.
Ocena potrzeb infrastruktury transportowej <i>Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA)</i>	Określono zakres modernizacji i rozwoju infrastruktury transportowej dla krajów Europy Środkowej, kandydujących do członkostwa w UE (Wiedeń, wrzesień 1999 r.). Wyodrębniona w ramach tej oceny sieć transportowa stanowi przyszłą sieć -> <u>TEN</u> dla tych krajów. Jest intensywnie rozbudowywana i modernizowana, z wykorzystaniem środków pomocowych UE.
Oddziaływanie <i>Impact</i>	Konsekwencje dla bezpośrednich adresatów po zakończeniu ich udziału w projekcie lub po ukończeniu danej inwestycji, a także pośrednie konsekwencje dla innych adresatów, którzy skorzystali lub stracili w wyniku realizacji projektu.
Okres programowania <i>Programming period</i>	Okres obowiązywania -> <u>dokumentów programowych</u> , stanowiących podstawę ubiegania się o pomoc ze strony Komisji Europejskiej. Obecny okres programowania to lata 2000-2006.
Operacje <i>Operations</i>	Projekt lub czynność podejmowana przez -> <u>beneficjentów</u> pomocy (synonim projektu).
Ostateczny odbiorca <i>Ultimate Recipient</i>	Jednostka publiczna lub prywatna przedkładająca wnioski na realizację projektów współfinansowanych z -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> .
Paneuropejskie korytarze transportowe	Główne -> <u>korytarze transportowe</u> międzynarodowego znaczenia w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, ustalone przez -> <u>Europejską</u>

<i>Pan European transport corridors</i>	Konferencję Ministrów Transportu na Krecie (1994 r.) i w Helsinkach. Ustalono łącznie dziewięć korytarzy, z czego korytarze I (a i b), II, III i VI przechodzą przez Polskę. Rozważane jest włączenie dwóch dodatkowych korytarzy przebiegających przez Polskę: korytarza Skandynawia – Adriatyk i korytarza łączącego Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym.
Partnerstwo <i>Partnership</i>	Włączenie w proces podejmowania decyzji i ich realizację odpowiednich szczebli władz wspólnotowych i krajowych, jak również instytucji i środowisk regionalnych oraz lokalnych najlepiej znających potrzeby i możliwości swego regionu. Jest to jedna z zasad wdrażania -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> .
PKP Cargo S.A.	Spółka akcyjna utworzona przez -> <u>PKP S.A.</u> na mocy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948 z późn. zm.) do prowadzenia działalności w zakresie wykonywania przewozów rzeczy, -> <u>przewoźnik kolejowy</u> .
PKP PLK S.A.	Spółka akcyjna utworzona przez -> <u>PKP S.A.</u> na mocy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, -> <u>zarządca infrastruktury kolejowej</u> .
PKP S.A.	Spółka akcyjna skarbu państwa powstała w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe na mocy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.
Płatność <i>Payment</i>	Określona wielkość środków w ramach pomocy finansowej, wypłacana przez Komisję Europejską do -> <u>instytucji płatniczej</u> na podstawie -> <u>wniosku o płatność</u> .
Płatność okresowa <i>Interim payment</i>	Płatność dokonywana w trakcie realizacji -> <u>programu</u> lub -> <u>projektu</u> , stanowiąca określoną -> <u>transzę</u> (część) środków w ramach pomocy finansowej. Płatność w ramach Programu jest dokonywana przez KE w celu zwrotu kosztów faktycznie opłaconych przez Fundusze i poświadczonych przez -> <u>instytucję płatniczą</u> . Płatność w ramach projektu dokonywana jest przez Instytucję Zarządzającą.
Płatność salda końcowego <i>Final payment of the balance</i>	Płatność dokonywana po zakończeniu programu lub projektu, stanowiąca ostatnią -> <u>transzę</u> (część) środków w ramach pomocy finansowej i umożliwiającą uregulowanie -> <u>zobowiązań finansowych</u> ze strony Komisji Europejskiej.
Początek okresu kwalifikowalności <i>Starting point for the eligibility of expenditure</i>	Moment rozpoczęcia dopuszczalności wydatkowanych środków w danym -> <u>programie</u> lub -> <u>projekcie</u> do współfinansowania z funduszy pomocowych. Data ta odnosi się do płatności dokonywanych przez -> <u>beneficjentów</u> danego -> <u>programu</u> lub -> <u>projektu</u> i nie może poprzedzać dnia wpłynięcia wniosku o pomoc do Komisji Europejskiej.
Podstawy Wsparcia Wspólnoty (PWW) <i>Community Support Framework (CSF)</i>	Dokument przyjęty przez Komisję, w uzgodnieniu z danym państwem członkowskim, po dokonaniu oceny przedłożonego planu przez państwo członkowskie i zawierający -> <u>strategię</u> i -> <u>priorytety</u> działań Funduszy i państwa członkowskiego, ich -> <u>cele szczegółowe</u> , wielkość -> <u>wkładu Funduszy</u> i innych środków finansowych. Dokument ten powinien być podzielony na priorytety i wdrażany za pomocą jednego lub kilku -> <u>programów operacyjnych</u> .
Polityka ochrony	Polityka, której celem było zachowanie, ochrona i poprawa jakości

środowiska Wspólnoty Europejskiej <i>Environmental protection policy of the European Community</i>	środowiska, przyczynianie się do ochrony zdrowia ludzkiego, a także zapewnienie rozważnego i racjonalnego użytkowania zasobów naturalnych. Ponadto wprowadzono podstawowe zasady w dziedzinie ochrony środowiska, są to: – zasada zapobiegania (prewencji) powstawaniu szkód ekologicznych, – zasada „zanieczyszczający płaci” – zasada pomocniczości, która mówi, że Wspólnota podejmuje działania w dziedzinie ochrony środowiska w takim zakresie, aby można było osiągnąć określone cele w stopniu wyższym na szczeblu WE niż na poziomie poszczególnych państw członkowskich.
Polityka strukturalna Unii Europejskiej <i>Structural policy of the European Union</i>	-> <u>Cele polityki strukturalnej UE</u>
Polityka transportowa <i>Transport policy</i>	Oddziaływanie władzy publicznej na rozwój transportu. Dotyczy: – wspólnej polityki UE, określonej w „Białej Księdze”, – narodowej polityki, określonej dokumentami zatwierdzonymi przez Rząd. W polityce transportowej kładzie się główny nacisk na zrównoważony rozwój transportu, w tym rozwój sieci transportu.
Pomoc strukturalna <i>Structural Assistance</i>	Forma współfinansowania projektów ze środków -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> .
Pomoc/wsparcie <i>Assistance</i>	Formy pomocy dostarczanej przez -> <u>Fundusze Strukturalne</u> -> <u>programy operacyjne</u> , -> <u>jednolite dokumenty programowe</u> ; -> <u>Inicjatywy Wspólnoty</u> lub wsparcie dla pomocy technicznej (doradczej) i działań innowacyjnych.
Port morski <i>Seaport</i>	Akweny i grunty oraz związana z nimi infrastruktura portowa, znajdujące się w granicach portu. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich ustanowiła państwowo-samorządowy model zarządzania portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej. Są nimi porty w: Gdańsku, Gdyni i Szczecinie/Świnoujściu. Portami tymi zarządzają spółki akcyjne użyteczności publicznej, utworzone przez Skarb Państwa i zarządy gmin miast portowych (z 51% udziałem Skarbu Państwa) Pozostałe małe porty i przystanie są w gestii gmin.
Poświadczenie zamknięcia (zakończenia) pomocy <i>Declaration at winding-up of the assistance</i>	Dokument sporządzany przez niezależną jednostkę w ramach -> <u>instytucji zarządzającej</u> zawierający podsumowanie wniosków pokontrolnych z poprzednich lat, jak również ocenę rzetelności wniosku o końcową płatność oraz legalności i prawidłowości transakcji dokonanych w okresie objętym -> <u>pomocą</u> .
Priorytet <i>Priority</i>	Jeden z priorytetów strategii, przyjętych w -> <u>PWW</u> (CSF) lub w -> <u>pomocy</u> ; priorytetowi jest podporządkowany wkład finansowy z Funduszy, innych instrumentów finansowych oraz odpowiednich środków finansowych państwa członkowskiego, jak również, zestaw sprecyzowanych -> <u>celów</u> .
Program operacyjny <i>Operational programme</i>	Dokument przyjęty przez Komisję, służący wdrażaniu -> <u>PWW</u> (CSF) i składający się ze spójnego zestawienia -> <u>priorytetów</u> , zawierającego działania wieloletnie, które mogą być wdrażane przez jeden lub kilka Funduszy, jeden lub kilka innych dostępnych instrumentów finansowych oraz -> <u>EIB</u> .
Program operacyjny pomocy technicznej <i>Technical assistance operational programme</i>	Specyficzny program operacyjny finansujący działania przygotowawcze, oceniające i kontrolne, niezbędne do wdrażania -> <u>PWW</u> (CSF).

Programowanie <i>Programming</i>	Proces organizowania, podejmowania decyzji i finansowania, prowadzony w kilku etapach w celu -> <u>wdrażania</u> , na bazie wieloletniej współpracy, wspólnych działań Wspólnoty i państw członkowskich dla osiągnięcia określonych celów, znajdujący wyraz w przygotowaniu dokumentów programowych.
Projekt (zadanie) <i>Project (task)</i>	Najmniejsza dająca się wydzielić jednostka stanowiąca przedmiot pomocy.
Projektodawca <i>Ultimate recipient</i>	Jednostka publiczna lub prywatna przedkładająca wnioski na realizację projektów współfinansowanych z -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> .
Przewoźnik kolejowy <i>Railway operator</i>	Przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie licencji.
Raport końcowy <i>Final report</i>	Raport dotyczący wdrażanej pomocy, który powinien być przedłożony w ciągu sześciu miesięcy od ostatniej -> <u>płatności</u> dokonanej przez -> <u>instytucję płatniczą</u> , zawierający informacje nt. postępu osiągniętego w odniesieniu do spójności gospodarczej i społecznej oraz wkładu -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> , -> <u>Funduszu Spójności</u> , -> <u>EIB</u> i innych instrumentów finansowych w tym zakresie. Raport końcowy w szczególności dotyczy programów operacyjnych i projektów.
Raport roczny <i>Annual report</i>	Raport na temat -> <u>wdrażania</u> programu lub projektów przedkładany -> <u>instytucji płatniczej</u> przez -> <u>instytucję zarządzającą</u> środkami w ramach pomocy wieloletniej. Raport roczny składany jest w ciągu sześciu miesięcy od zakończenia każdego roku kalendarzowego. Zawartość raportu końcowego jest taka sama jak zawartość -> <u>raportu końcowego</u> .
Raportowanie <i>Reporting</i>	Sprawozdawanie przez -> <u>instytucję zarządzającą</u> postępu z -> <u>wdrażania</u> programu lub projektów współfinansowanych z funduszy pomocowych.
Refundacja wydatków <i>Reimbursement of expenditure</i>	Zrekompensowanie przez Komisję Europejską wydatków realizowanych w ramach pomocy – po ich poświadczeniu przez -> <u>instytucję płatniczą</u> . Refundacja wydatków dokonywana jest w postaci -> <u>płatności okresowych</u> .
Rezultaty <i>Results</i>	Bezpośrednie i natychmiastowe -> <u>efekty</u> zrealizowanego -> <u>programu</u> lub -> <u>projektu</u> . Rezultaty dostarczają informacji o zmianach, jakie nastąpiły w wyniku -> <u>wdrożenia</u> programu lub projektu u -> <u>beneficjentów</u> pomocy, bezpośrednio po uzyskaniu przez nich wsparcia.
Rozwój zrównoważony <i>Sustainable Development</i>	Rozwój społeczno ekonomiczny, zachowujący cechy trwałości w długim okresie oraz nie działający destrukcyjnie na środowisko, w którym zachodzi.
Sektorowe programy operacyjne <i>Sectoral operational programmes</i>	Programy operacyjne przygotowywane i zarządzane przez właściwe resorty centralne, realizujące zadania horyzontalne w odniesieniu do całych sektorów ekonomiczno-społecznych.
Skuteczność <i>Effectiveness</i>	Skuteczność realizacji celów przez program; ocenia się ją, porównując to, co zostało zrobione, z tym, co było pierwotnie zaplanowane.
Strategia rozwoju infrastruktury transportu <i>Transport infrastructure development strategy</i>	Sposób realizacji przez władzę publiczną przedsięwzięć dotyczących rozbudowy infrastruktury transportu. Dotyczyć może: – okresu średniego do 10 lat, – okresu długiego powyżej 10 lat. Służy jako podstawa do wyboru projektów dotyczących rozbudowy infrastruktury transportowej.
Studium wykonalności <i>Feasibility study</i>	Studium przeprowadzone w fazie formułowania -> <u>projektu</u> , weryfikujące, czy dany projekt ma dobre podstawy do realizacji i czy odpowiada potrzebom przewidywanych -> <u>beneficjentów</u> ; studium powinno stanowić

	plan projektu; muszą w nim zostać określone i krytycznie przeanalizowane wszystkie szczegóły operacyjne jego -> <u>wdrażania</u> , a więc uwarunkowania handlowe, techniczne, finansowe, ekonomiczne, instytucjonalne, społeczno-kulturowe oraz związane ze środowiskiem naturalnym; studium wykonalności pozwala na określenie rentowności finansowej i ekonomicznej, a w rezultacie jasne uzasadnienie celu realizacji projektu.
Tablice drogowe o zmiennej treści (VMS)	Tablice drogowe, na których, zależnie od sytuacji drogowej, mogą być wyświetlane różne znaki lub ostrzeżenia przekazywane z centrum sterowania ruchem. Pozwala to na uprzedzanie kierowców o zagrożeniach, proponowanie objazdów i tras zastępczych. Stosowane w celu poprawy -> <u>bezpieczeństwa ruchu drogowego</u> .
Terminal	Miejsce z wyposażeniem (urządzeniami) dla przeładunku intermodalnej jednostki transportowej zjednej do drugiej gałęzi transportu. Występują: – terminale kontenerowe, dla przeładunku jednostki transportowej kontenerowej, – terminale Ro-Ro, dla przeładunku jednostki transportowej w postaci naczepy samochodowej.
TEU <i>Transport Equivalent Unit</i>	Jednostka ekwiwalentna 20-stopowa. Standardowa jednostka bazująca na ISO kontenerze o długości 20' (6,1 m) dla wyrażania transportowych wielkości lub pojemności. Jeden standardowy 40-stopowy kontener ISO serii 1 równa się 2 TEU.
Tor wodny <i>Fairways</i>	Wyznaczona za pomocą pływających (pławy, tyki, wiechy) lub stałych znaków nawigacyjnych (stawy, nabieżniki, latarnie morskie), bezpieczna, o odpowiedniej głębokości, droga dla statków prowadząca z morza do portu.
Transeuropejska sieć linii kolejowych <i>Trans-European Rail Freight Network (TERFN)</i>	Sieć linii kolejowych wytypowana dla towarowych przewozów kolejowych.
Transeuropejskie sieci transportowe <i>Transeuropean Network (TEN)</i>	Ustalona decyzją nr 1692/96/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. L 228 z 09.09.1996 r., z późn. zm.) sieć transeuropejska, zawierająca: sieć drogową, dróg żelaznych, dróg wodnych śródlądowych, -> <u>portów morskich</u> i śródlądowych, lotnisk, transportu intermodalnego oraz sieci zarządzania ruchem morskim, lotniczym i ustalania pozycji i nawigacji. Przy rozbudowie tych sieci kraje członkowskie UE uzyskują wsparcie Wspólnoty w ramach ustalonej listy 14 projektów.
Transport intermodalny <i>Intermodal transport</i>	Oznacza przewóz towarów: – przez co najmniej dwie (lub więcej) gałęzie transportu, – w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe drogowym przez dwie (lub więcej) gałęzie transportu bez przeładunku samych towarów, – przez transport intermodalny, w którym główna część przewozów wykonywana jest przez kolej, żeglugę śródlądową lub transport morski, a część początkowa lub końcowa przewozu przez transport drogowy.
Układ kierunkowy sieci autostrad i dróg ekspresowych <i>Motorway and expressway</i>	Zgodnie z ustawą o -> <u>drogach publicznych</u> , Rada Ministrów poprzez rozporządzenie, ustala układ kierunkowy sieci autostrad i dróg ekspresowych. Jest to układ planowany, którego realizacja jest obowiązkiem zarządcy dróg krajowych. Zrealizowane autostrady i drogi

<i>layout plan</i>	ekspresowe są częścią dróg krajowych. Obecnie obowiązuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334); ustala 5,8 tys. km autostrad i dróg ekspresowych, w tym około 2 tys. autostrad (oznaczonych symbolami A1, A2, A4, A6 i A18).
Umowa o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR)	Umowa europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego podpisana w Genewie dnia 15 listopada 1975 r. Weszła w życie w Polsce w dniu 14 września 1984 r. W jej ramach wyznaczono wg kryteriów EKG-ONZ, sieć dróg o znaczeniu międzynarodowym. Drogi międzynarodowe posiadają oznaczenie jako kategoria „E”. Drogi tej kategorii powinny posiadać nośność 115 kN/oś pojazdu, oraz być dostosowane do wyższych klas technicznych.
Umowa o głównych liniach kolejowych (AGC)	Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r. Weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 27 kwietnia 1989 r. W jej ramach wyznaczona została, wg kryterium EKG-ONZ, sieć linii kolejowych znaczenia międzynarodowego. Długość linii kolejowych układu AGC w Polsce wynosi 2972 km. Linie tworzące ten układ powinny być dostosowane do prędkości: 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN.
Umowa o głównych liniach kolejowych transportu intermodalnego i obiektach towarzyszących (AGTC)	Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu intermodalnego i obiektach towarzyszących, podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce weszła w życie po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2002 r. W jej ramach wyznaczona została, wg kryteriów EKG-ONZ, sieć linii kolejowych dla międzynarodowych przewozów kontenerowych transportem kolejowym oraz -> <u>terminale kontenerowe</u> , położone na sieci kolejowej. Długość linii kolejowych układu AGTC w Polsce wynosi 4278 km. Ustalona ilość -> <u>terminali</u> kontenerowych – 13 szt. Umowa ta jest uzgodnionym planem rozwoju i funkcjonowania linii międzynarodowego transportu intermodalnego i obiektów towarzyszących, który zamierza się realizować w ramach programów narodowych.
Urzędy Morskie <i>Maritime Offices</i>	Organy administracji publicznej odpowiedzialne za nadzór nad polskim -> <u>obszarem morskim</u> . -> <u>Obszarem morskim</u> , wraz z pasem lądowym wybrzeża administrują regionalnie rozmieszczone Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Urzędy Morskie podlegają Ministrowi Infrastruktury.
Uzupełnienie programu <i>Programme complement</i>	Dokument wdrażający strategię i -> <u>priority</u> pomocy, zawierający także szczegółowe elementy na poziomie -> <u>działania</u> przygotowany przez państwo członkowskie lub -> <u>instytucję zarządzającą</u> , i w razie potrzeby korygowany. W dokumencie tym przedstawione zostaną szczegółowe kryteria wyboru projektów, system wdrażania, budżet działań.
Wdrażanie <i>Implementation</i>	Rzeczywista realizacja programu. Etap wdrażania następnie po etapie -> <u>programowania</u> .
Weryfikacja <i>Verification</i>	Działanie podejmowane przez każdy kraj członkowski Unii Europejskiej w stosunku do Komisji Europejskiej, mające na celu sprawdzenie skuteczności ustanowionych rozwiązań w zakresie zarządzania i kontroli w sposób gwarantujący prawidłowe wykorzystanie funduszy Wspólnoty.
Wniosek o płatność <i>Payment application</i>	Wniosek kierowany przez -> <u>instytucję zarządzającą</u> do -> <u>instytucji płatniczej</u> w celu dokonania -> <u>okresowych i końcowych płatności</u> na rzecz -> <u>beneficjentów</u> . Płatności te umożliwiają zwrot kosztów faktycznie poniesionych przez beneficjentów.

Wskaźniki <i>Indicators</i>	Miara: celów, jakie mają zostać osiągnięte, zaangażowanych zasobów, uzyskanych produktów, efektów oraz innych zmiennych (np. ekonomicznych, społecznych, dotyczących ochrony środowiska).
Wskaźniki bazowe <i>Baseline indicators</i>	Wskaźniki opisujące sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze realizacji projektu, mierzone przed rozpoczęciem w celu oszacowania zachodzących zmian, niewynikających jednakże z realizacji inwestycji.
Wskaźniki oddziaływania <i>Impact indicators</i>	Wskaźniki odnoszące się do konsekwencji danego programu wykraczających poza natychmiastowe efekty dla bezpośrednich -> <u>beneficjentów</u> . Oddziaływanie szczegółowe to te efekty, które pojawiają się po pewnym okresie czasu, niemniej jednak są bezpośrednio powiązane z podjętym działaniem. Oddziaływanie globalne obejmuje efekty długookresowe dotyczące szerszej populacji.
Wskaźniki podstawowe <i>Core indicators</i>	Zestaw wskaźników bazujących na standardach unijnych, zalecanych do stosowania -> <u>beneficjentom</u> środków uruchamianych w ramach -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> .
Wskaźniki produktu <i>Output indicators</i>	Wskaźniki odnoszące się do działalności. Liczone są w jednostkach materialnych lub monetarnych (np. długość zbudowanej drogi, ilość firm, które uzyskały pomoc itp.).
Wskaźniki programu <i>Programme indicators</i>	Wskaźniki ustalone przed lub we wczesnej fazie wdrażania programu w celu monitorowania wdrażania programu oraz oceny jego wykonania w odniesieniu do wcześniejszych celów. Do wskaźników tych zaliczamy -> <u>wskaźniki wkładu</u> , -> <u>wskaźniki produktu</u> , -> <u>wskaźniki rezultatu</u> oraz -> <u>wskaźniki oddziaływania</u> .
Wskaźniki rezultatu <i>Result indicators</i>	Wskaźniki odpowiadające bezpośrednim natychmiastowym efektom wynikającym z -> <u>programu</u> . Dostarczają one informacji o zmianach, np. zachowania, pojemności lub wykonania, dotyczących bezpośrednich -> <u>beneficjentów</u> . Takie wskaźniki mogą przybierać formę wskaźników materialnych (skrócenie czasu podróży, liczba skutecznie przeszkolonych, liczba wypadków drogowych itp.) lub finansowych (zwiększenie się środków finansowych sektora prywatnego, zmniejszenie kosztów transportu).
Wskaźniki wkładu <i>Input indicators</i>	Wskaźniki odnoszące się do budżetu przydzielonego dla kolejnych poziomów wsparcia. Wskaźniki te są wykorzystywane przy -> <u>monitorowaniu</u> postępu w odniesieniu do (rocznych) -> <u>zobowiązań</u> i -> <u>płatności</u> z funduszy dostępnych dla każdej -> <u>operacji</u> , -> <u>działania</u> lub -> <u>programu</u> w odniesieniu do jego kosztów.
Współfinansowanie ze źródeł krajowych <i>National co-financing</i>	Wkład środków krajowych do -> <u>programów</u> lub -> <u>projektów</u> realizowanych z udziałem środków pomocowych.
Zarządca infrastruktury kolejowej <i>Railway infrastructure provider</i>	Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.); funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej mogą wykonywać różne podmioty.
Zintegrowane systemy sterowania ruchem miejskim <i>Integrated municipal traffic management systems</i>	Komputerowe systemy sterowania ruchem miejskim obejmujące duży obszar miasta. Jest to rozwinięcie idei „zielonej fali” na cały obszar, w tym na ulice poprzeczne do tras głównych. System taki na podstawie zbieranych informacji o natężeniu ruchu optymalizuje działanie świateł sygnalizatorów. Pozwala na bardzo efektywne wykorzystanie infrastruktury drogowej na obszarze miejskim.

Wprowadzenie

Uzupełnienie Programu opisuje, w jaki sposób Instytucja Zarządzająca Sektorowym Programem Operacyjnym Transport – zgodnie z rozporządzeniem 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) – zapewni efektywne wykorzystywanie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego dla wspierania działalności w zakresie włączenia Polski w europejskie sieci infrastrukturalne. Wynika to z trzech dokumentów, które kształtują proces realizacji tego celu w Polsce w latach 2004–2006. Uzupełnienie Programu uwzględnia strategiczne założenia i priorytety określone w dokumentach: polityce transportowej zawartej w Białej Księdze Komisji Europejskiej z września 2001 r., Narodowym Planie Rozwoju – Podstawach Wsparcia Wspólnoty oraz Sektorowym Programie Operacyjnym Transport.

Zgodnie z rozporządzeniem nr 1260/99/WE² z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającym ogólne przepisy w sprawie funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999), zwanym dalej „rozporządzeniem 1260/99/WE”, Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, zwane dalej „Uzupełnienie SPOT” zawiera skwantyfikowane działania wdrażające priorytety programu, ocenę *ex ante* działań, wskaźniki monitoringu, określa typ beneficjentów oraz plan finansowy dla każdego działania. Najistotniejszą częścią uzupełnienia jest opis działań. W opisie działań uwagę skoncentrowano na następujących zagadnieniach: celu działania, kryteriach wyboru projektów, typach beneficjentów, planie finansowym oraz na wskaźnikach monitorowania, opisach potencjalnych dużych projektów i opisie wyniku konsultacji społecznych. Uzupełnienie SPOT zawiera także opis systemu zarządzania programem operacyjnym.

Instytucją Zarządzającą SPOT jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego (IZ), Instytucją Pośredniczącą w zarządzaniu jest minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (IPZ). W ramach SPOT wyodrębniono trzy priorytety. Są nimi:

- zrównoważony gałęziowo rozwój transportu,
- bezpieczniejsza infrastruktura drogowa,
- pomoc techniczna.

W ramach tych trzech priorytetów wyodrębniono szereg działań. W pierwszym priorytecie są nimi:

- przebudowa linii kolejowych między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach,
- poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich,
- rozwój systemów intermodalnych.

W drugim priorytecie wyodrębnionymi działaniami są:

- poprawa jakości dróg, polegająca na budowie i przebudowie dróg krajowych, w tym budowie odcinków autostrad i dróg ekspresowych,
- usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu,
- wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W trzecim priorytecie, dotyczącym pomocy technicznej, wyodrębniono dwa działania:

² Zgodnie z art. 107 rozporządzenia Rady nr 1083/2006/WE z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie nr 1260/1999/WE (Dz. Urz. WE L 210 z 31.07.2006 r., str. 25), z dniem 1 stycznia 2007 r., rozporządzenie Rady nr 1260/1999/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiające przepisy ogólnie w sprawie funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999 r., str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, str. 31) utraciło moc obowiązującą. Jednakże rozporządzenie nr 1260/1999/WE może być nadal stosowane w zakresie określonym w art. 105 rozporządzenia nr 1083/2006/WE.

- wsparcie efektywnego zarządzania,
- informacja i promocja operacji SPOT.

Powyższe priorytety SPOT będą realizowane również poprzez projekty współfinansowane ze środków pochodzących z Funduszu Spójności. Należy do nich: przebudowa linii kolejowych, budowa autostrad, budowa dróg ekspresowych i przebudowa (wzmocnienie nawierzchni) dróg krajowych leżących w korytarzach sieci TEN-T (Transeuropean Network – Transport / Transeuropejskie sieci transportowe).

1. Ocena priorytetów i działań SPOT

Dla potrzeb Uzupełnienia SPOT, zgodnie z art. 18 rozporządzenia nr 1260/99/WE, ocenę *ex ante* ograniczono do zakresu dwóch priorytetów SPOT przyczyniających się do zwiększenia konkurencyjności polskiej gospodarki poprzez:

- powstrzymanie niekorzystnej tendencji wypierania z rynku transportu kolejowego przez transport samochodowy;
- zmniejszenie uciążliwości transportu dla otoczenia, w tym poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ocena dotyczyła identyfikacji głównych problemów rozwojowych infrastruktury, które hamują wzrost gospodarczy w Polsce, osłabiają konkurencyjność gospodarki i przyczyniają się do braku spójności polskiej przestrzeni gospodarczej z unijną. Szczególną uwagę poświęcono następującym problemom:

- ocenie racjonalności dotychczasowych zmian struktury gałęziowej transportu,
- roli transportu morskiego w obsłudze transportowej polskiego handlu zagranicznego,
- występującym tendencjom rozwoju technologii intermodalnych,
- ocenie stanu bezpieczeństwa ruchu na sieci drogowej.

Ponadto porównano oddziaływanie transportu drogowego i kolejowego na środowisko, korzystając z metody kosztów zewnętrznych.

1.1. Ocena *ex ante* działań SPOT

Ocena racjonalności zmiany struktury gałęziowej rynku transportowego

Ocenę racjonalności zmiany struktury gałęziowej rynku transportowego ograniczono do dwóch gałęzi: transportu drogowego i kolejowego. Struktura ta zmieniała się w Polsce znacząco w latach 90. Zmianę tę przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Zmiana struktury gałęziowej pracy przewozowej w krajach Unii Europejskiej i w Polsce w latach 1990 i 2001 (transport kolejowy i drogowy) w %

Rodzaj pracy przewozowej	Gałąź transportu	UE		Polska	
		1990 r.	2001 r.	1990 r.	2001 r.
Praca przewozowa ładunków (tkm)	Kolej	20,6	14,6	67,0	39,2
	transport samochodowy	79,4	85,4	33,0	60,8
Praca przewozowa pasażerów (paskm) razem z motoryzacją indywidualną	Kolej	7,0	6,7	30,5	10,6
	transport samochodowy	93,0	93,3	69,5	89,4

Źródło: European Union Energy & Transport in Figures 2002. Dane statystyczne narodowych urzędów statystycznych państw członkowskich UE. Roczniki Statystyczne GUS, 1991–2002, Warszawa.

Udział transportu samochodowego w pracy przewozowej ładunków narastał głównie z powodu przejmowania przez ten transport przewozów kolejowych. Natomiast w pracy przewozowej pasażerów motoryzacja indywidualna odebrała prawie połowę przewozów pasażerskich autobusom i kolei oraz wywołała własny nowy popyt na przewozy podobnej wielkości. W tym samym czasie rozwój infrastruktury drogowej nie nadążał za bardzo szybkim rozwojem transportu drogowego.

Obecnie transport kolejowy w Polsce nie stanowi alternatywy zarówno dla transportu drogowego ładunków, jak i dla motoryzacji indywidualnej. Niezbędnym warunkiem stworzenia takiej alternatywy jest poprawa jego jakości. Ponadto uzasadnione jest wykorzystywanie modernizowanych linii kolejowych w przewozach między aglomeracjami miejskimi oraz w aglomeracjach miejskich.

Rola transportu morskiego w obsłudze transportowej polskiego handlu zagranicznego

Udział transportu morskiego w obsłudze polskiego handlu zagranicznego zmniejszył się z 35% w 1995 r. do 29% w 2001 r. Zmiana ta wynikała w części ze zwiększenia udziału

wymiany lądowej z UE, natomiast w części jest efektem osłabienia konkurencyjności lądowo-morskiego łańcucha transportowego. Aby utrzymać obecną pozycję na rynku konieczna jest poprawa dostępu do portów morskich i stworzenie nowoczesnego łańcucha lądowo-morskiego, w tym technologii transportu intermodalnego. Oznacza to potrzebę poprawy infrastruktury dostępu do portów od strony morza i od strony lądu oraz rozwijania infrastruktury portowej.

Tendencje rozwoju transportu intermodalnego

O konkurencji w transporcie decyduje obecnie rozwój technologii intermodalnych. W Polsce zastosowanie tych technologii ogranicza się do przewozów ładunków w kontenerach. Przewozy kontenerowe zwiększyły się z 3 mln ton w 1995 r. do 5,12 mln ton w 2001 r. W porównaniu z krajami UE udział przewozów ładunków w kontenerach w przewozach ładunków ogółem w Polsce jest kilkakrotnie niższy. Aby zmienić tę sytuację konieczna jest budowa centrów logistycznych, rozbudowa kolejowych i morskich terminali transportu intermodalnego i dostosowanie linii kolejowych do wymagań transportu intermodalnego.

Obecnie funkcjonuje w Polsce 13 dużych terminali, z których największym jest terminal kontenerowy w porcie w Gdyni, z występującym w nim ruchem około 1000 kontenerów dziennie. Dla porównania na największym na sieci kolejowej terminalu transportu intermodalnego w Małaszewiczach ruch wynosi około 260 kontenerów dziennie. Warunkiem zwiększenia przewozów transportem intermodalnym jest modernizacja infrastruktury terminali transportu intermodalnego, jak i budowa centrów logistycznych.

Stan sieci drogowej w świetle bezpieczeństwa ruchu

W tabeli 2 przedstawiono dane statystyczne dotyczące śmiertelnych wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej i w Polsce. Liczba wypadków ogółem w Polsce spada i staje się coraz bardziej zbliżona do wartości wskaźnika dla UE, ale liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym jest wciąż alarmująco wysoka i wymaga podjęcia odpowiednich działań.

Aby zmniejszyć liczbę wypadków, szczególnie wypadków śmiertelnych, konieczne jest usuwanie głównych ich przyczyn, tj: braku ostrożności wśród kierowców, złego stanu technicznego pojazdów, złego stanu sieci drogowej.

Tabela 2. Wypadki drogowe w krajach Unii Europejskiej i w Polsce w latach 1995 i 2001

Wyszczególnienie	UE		Polska	
	1995 r.	2001 r.	1995 r.	2001 r.
Liczba wypadków śmiertelnych	44015	40500	6900	5534
Liczba wypadków śmiertelnych na 100000 mieszkańców	12	11	17.9	14.2
Liczba wypadków śmiertelnych na 100 km sieci drogowej	1.4	1.0	3.4	2.5
Liczba wypadków śmiertelnych na 100 wypadków	6	3	12	10

Źródło: *European Union Energy & Transport in Figures 2002. Dane statystyczne narodowych urzędów statystycznych państw członkowskich UE. Roczniki Statystyczne GUS, 1991–2002, Warszawa.*

Oddziaływanie transportu na środowisko (koszty zewnętrzne)

Ocena oddziaływania transportu na środowisko jest dokonywana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Jednym z elementów określenia oddziaływania transportu na środowisko są tzw. koszty zewnętrzne transportu. Koszty te pozwalają na ocenę intensywności szkodliwego oddziaływania poszczególnych gałęzi transportu na środowisko. W Polsce nie ma jeszcze stałego monitoringu oddziaływania transportu na środowisko wyrażonego za pomocą kosztów zewnętrznych. Można jedynie dokonywać szacunku tego oddziaływania. Szacunki te ograniczono do dwóch gałęzi transportu: kolejowego i drogowego. Posłużono się w tym celu wskaźnikami kosztów zewnętrznych na jednostkę pracy transportu (1 tkm i 1 paskm) oraz odniesiono je do 1 km sieci infrastruktury transportu.

Zmiany kosztów zewnętrznych transportu w Polsce dla lat 1990 i 2001 oraz prognozę zmian do 2006 r., zarówno dla transportu kolejowego jak i drogowego, określono w tabeli 3.

Tabela 3. Dynamika zmian kosztów zewnętrznych transportu w Polsce (ceny stałe 2001 r.)

Wyszczególnienie	Stan istniejący		Prognoza
	1995 r.	2001 r.	2006 r.
Wskaźnik jednostkowy kosztów zewnętrznych na jednostkę pracy przewozowej:			
– przewozy drogowe ładunków (zł/1000 tkm)	156,0	179,0	185,0
– przewozy kolejowe ładunków (zł/1000 tkm)	63,0	65,0	66,0
– przewozy autobusowe (zł/1000 paskm)	70,0	89,0	98,0
– przewozy kolejowe osób (zł/1000 paskm)	45,0	47,0	48,0
– motoryzacja indywidualna (zł/1000 paskm)	154,0	170,0	178,0
Stosunek jednostkowych kosztów zewnętrznych do wartości jednostki usług transportowych:			
– transport drogowy i motoryzacja indywidualna	49,5	51,8	53,0
– transport kolejowy	40,2	48,5	52,7
Koszty zewnętrzne w tys. zł na i km sieci transportowej:			
– transport drogowy i motoryzacja indywidualna	91,6	171,3	211,0
– transport kolejowy	288,2	197,3	152,0
Udział kosztów wypadków w kosztach zewnętrznych (w %):			
– transport drogowy i motoryzacja indywidualna	25,9	26,6	27,0
– transport kolejowy	1,1	0,9	0,8
Udział zanieczyszczenia powietrza (zmiany klimatu) w kosztach zewnętrznych:			
– transport drogowy i motoryzacja indywidualna	18,7	17,7	17,2
– transport kolejowy	15,2	15,6	15,8
Udział kosztów zewnętrznych transportu w PKB w %, w tym:	5,38	6,33	6,75
– transport drogowy i motoryzacja indywidualna	3,91	5,77	6,47
– transport kolejowy	1,47	0,56	0,28

Źródło: W oparciu o dane Katedry Badań Porównawczych Systemów Transportowych, Uniwersytet Gdański, Sopot, luty, 2003 r.

1.2. Analiza SWOT 2004-2006 r.

Analiza SWOT (Strengths Weakness Opportunities Treats – Mocne i Słabe Strony, Szanse i Zagrożenia) dla celów Uzupełnienia SPOT została ograniczona do zakresu zgodnego z priorytetami SPOT. Z ich realizacją są związane następujące tendencje:

- zmniejszająca się transportochłonność wzrostu gospodarczego.
- umiędzynarodowienie przewozów,
- wzrost liczby pojazdów samochodowych,
- utrzymująca się przewaga kosztowa polskich przewoźników lądowych wobec przewoźników unijnych,
- malejąca rola kolei w obsłudze potrzeb przewozowych,
- powolny wzrost przewozów intermodalnego,
- skracanie czasu obsługi ładunków i statków w portach morskich,
- utrzymywanie się wysokiego poziomu wypadkowości w ruchu drogowym,
- narastanie kosztów zewnętrznych transportu,
- wzrost znaczenia zatrudnienia w sektorze transportu w rynku pracy,
- zaostrzenie wymogów ochrony środowiska naturalnego.

Tabela 4. Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<u>Struktura polskiego systemu transportowego:</u> – rozległy system sieci drogowej i kolejowej, – w dalszym ciągu dobry poziom równowagi pomiędzy transportem kolejowym a transportem drogowym, – znaczący wzrost ruchu transportowego	<u>Struktura polskiego systemu transportowego:</u> – wysoka liczba wypadków drogowych, – niska jakość infrastruktury (transport drogowy – nacisk na oś; transport kolejowy – ograniczenia prędkości)
<u>Istniejąca infrastruktura:</u> – wysoki odsetek odcinków sieci drogowej i kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, – relatywnie gęsta sieć kolejowa	<u>Istniejąca infrastruktura:</u> – brak strategicznych dróg o wysokiej przepustowości, – brak linii kolejowych gwarantujących w ruchu pasażerskim prędkość ponad 160 km/h, a w ruchu towarowym ponad 120 km/h, – bardzo wysoki odsetek sieci drogowej o złej jakości nawierzchni, – duża liczba odcinków sieci drogowej oznaczonych „czarnymi punktami”
<u>Popyt na usługi transportowe:</u> – wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków wysoko przetworzonych, – bardziej wyszukane potrzeby transportowe klientów, – niskie koszty przewoźników towarowych, – rosnące znaczenie kryterium czasu w przewozach i przejazdach pasażerskich	<u>Popyt na usługi transportowe:</u> – szybki wzrost popytu na drogowe przewozy ładunków, – szybszy wzrost zapotrzebowania na motoryzację indywidualną niż na zbiorowy transport osób
<u>Finansowanie inwestycji:</u> – korzystanie z pomocy finansowej UE, rosnąca świadomość wpływu rozwoju infrastruktury na wzrost gospodarczy	<u>Finansowanie inwestycji:</u> – minimalne zainteresowanie kapitału prywatnego i zagranicznego inwestycjami transportowymi
Szanse	Zagrożenia
<u>Międzynarodowe:</u> – dostępność funduszy (zarówno ze środków Unii Europejskiej jak i ze środków własnych), pozwalających na rozpoczęcie dużego programu rozbudowy Infrastruktury, – poprawa wysokiej konkurencyjności międzynarodowej polskich usług transportowych, – utrzymanie konkurencyjności polskiego sektora usług transportowych, – centralne położenie geograficzne Polski	<u>Międzynarodowe:</u> – wyzwania związane z dużym zasięgiem programu inwestycji, – ryzyko niewystarczającego poziomu absorpcji pomocy unijnej
<u>Makroekonomiczne:</u> – spowodowanie większego popytu wewnętrznego wynikającego ze zwiększenia poziomu inwestycji, – wyrównywanie różnic w poziomie rozwoju ekonomicznego regionów – niwelowanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne np. poprzez budowę obwodnic oraz ograniczenie natężenia ruchu	<u>Makroekonomiczne:</u> – konflikty społeczne i ekologiczne lokalizacji inwestycji transportowych, – nieskuteczność wpływania na zachowanie i kontrolowania użytkowników dróg
<u>Sektorowe:</u> – poprawa efektów ekonomicznych przedsiębiorstw transportowych, – zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu, – korzyści wynikające ze stosowania wysokich standardów oraz podejścia stosowanego w Unii Europejskiej	<u>Sektorowe:</u> – zmiany w strukturze transportu, – niedostateczne przygotowanie projektów inwestycyjnych, – nieefektywność pozainfrastrukturalnych działań mających za zadanie zwiększenia bezpieczeństwa na drogach

Wnioski

1. Zaproponowany w ramach dwu priorytetów SPOT wybór działań, skupiający się na modernizacji i rozbudowie wybranych elementów sieci transportowej Polski, pozwoli na uzyskanie rezultatów prowadzących do osiągnięcia głównych celów programu operacyjnego.

2. Polski system transportowy posiada dość wysoki stopień zrównoważenia. Podjęte w ramach priorytetów SPOT działania pozwolą ten stan utrwalić.
3. Ocena wdrażania priorytetów wynikających ze SPOT, dokonana na podstawie kosztów zewnętrznych transportu, wskazuje, że następować będzie zmniejszanie się niekorzystnych dla transportu drogowego różnic w porównaniu z transportem kolejowym.

1.3. Oddziaływania „horyzontalne”

Oddziaływania „horyzontalne” dotyczą zbadania spójności priorytetów i działań SPOT z następującymi politykami Wspólnoty:

- polityką transportową Unii Europejskiej,
- polityką konkurencji,
- zamówieniami publicznymi,
- ochroną środowiska,
- równym traktowaniem kobiet i mężczyzn.
- rozwojem społeczeństwa informacyjnego,
- polityką transportową Polski.

Przyjęte priorytety i działania SPOT pozytywnie oddziałują na wszystkie te polityki. Oddziaływania te są jednak zróżnicowane w zależności od dziedziny. W tabeli 5 zestawiono oddziaływania „horyzontalne” wynikające z realizacji wszystkich priorytetów i działań SPOT. Z zestawienia tego wynika, że przewidywane do realizacji działania, w ramach dwu priorytetów, spełniają w pełni kryteria wynikające z poszczególnych polityk Wspólnoty.

Tabela 5. Oddziaływania „horyzontalne” realizacji priorytetów i działań SPOT – ocena *ex ante*

Priorytety Działania	Priorytet 1 Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu			Priorytet 2 Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		
	Działanie			Działanie		
Rodzaj oddziaływania polityki:	1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	1.3. Rozwój systemów intermodalnych	2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	2.2. Usprawnienie przejazdu przez miasta na prawach powiatu	2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa
Transportowa Unii Europejskiej	Promowanie transportu kolejowego	Promowanie transportu morskiego, w tym żeglugi bliskiego zasięgu	Zwiększenie wielkości przewozów ładunków transportem intermodalnym	Wzmocnienie nawierzchni dróg krajowych dla zwiększenia spójności społeczno-gospodarczej		Zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych
Transportowa Polski	Uzyskanie zwiększonego udziału przewozów kolejowych poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej służącej przewozom pasażerskim wewnątrz i pomiędzy aglomeracjami miejskimi. Z realizacji tego działania wynikać będzie przebudowa linii kolejowych państwowego znaczenia, łączących ogólnokrajowe centra miejskie, głównie ze stolicą. Powstrzyma to nieracjonalną tendencję wypierania z rynku przewozów transportu kolejowego przez transport samochodowy.	Zapewnienie pomyślnego rozwoju polskich portów morskich poprzez utrzymanie, a także wzrost ich konkurencyjności wobec innych portów bałtyckich. Zależy to od istotnej poprawy dostępu do portów morskich, zarówno od strony morza jak i lądu, a także rozbudowy i unowocześnienia infrastruktury portowej.	Uzyskanie pełniejszej integracji poszczególnych gałęzi transportu i zwiększenie ich przepustowości w przewozach towarowych. Warunkiem wdrożenia intermodalności jest osiągnięcie harmonizacji technicznej oraz wzajemnej zgodności między systemami transportowymi (tzw. interoperacyjność). Dla uprawnienia przewozów istotne jest stworzenie otwartych dla wszystkich operatorów centrów logistycznych i terminali kontenerowych	Wzmocnienie nawierzchni dróg do 11/5 T/oś jako warunek konieczny członkostwa Polski w Unii Europejskiej		Zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków w ruchu drogowym poprzez wprowadzenie systemów zarządzania ruchem i prędkością, likwidację miejsc szczególnie niebezpiecznych oraz wyposażenie dróg w elementy bezpieczeństwa
Konkurencji	Zwiększenie konkurencyjności gospodarki we wszystkich regionach					
Zamówień publicznych	Zachowanie równości u zyskiwaniu zamówień publicznych					

Ochrona środowiska	Realizacja SPOT będzie się odbywać zgodnie z wymaganiami Unii Europejskiej, tj.. rozporządzeniem 1260/99/WE, które (art. 1) określa, że przy realizacji celów Wspólnota powinna przyczynić się do harmonijnego i zrównoważonego rozwoju, ochrony i poprawy środowiska. Polski system prawny w zakresie ochrony środowiska jest lub wkrótce będzie zgodny z wymogami Unii Europejskiej.	W przypadku przebudowy linii kolejowych zwiększenie prędkości kursowania pociągów intercity i ekspresowych pozwala podwyższyć konkurencyjność transportu kolejowego i stworzy alternatywę dla uciążliwej ekologicznie motoryzacji indywidualnej. Ponadto zwiększenie kolejowych przewozów towarowych w miejsce przewozów drogowych także odciążą ekologicznie środowisko.	Modernizacja wejść do portów poprawia dostęp od strony morza. Porty morskie nie stanowią zamiennego rozwiązania dla innych rodzajów transportu w Polsce. Konieczna jest poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu transportem drogowym i kolejowym. Działania te odciążą ekologicznie środowisko.	Zwiększenie intermodalności transportu powoduje zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych, kosztem transportu drogowego. Spowoduje to odciążenie środowiska.	Możliwość zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i zmian klimatu (ograniczenie emisji CO ₂ i innych szkodliwych substancji)	Zmniejszenie uciążliwości ekologicznej (hałasu, spalin) dla mieszkańców miast na ciągach dróg krajowych	Zmniejszenie ilości wypadków śmiertelnych oraz wypadków podczas przewozu towarów niebezpiecznych dla środowiska
Równego traktowania kobiet i mężczyzn	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)						
Społeczeństwa informacyjnego	Program budowy społeczeństwa informacyjnego - jego wdrażanie będzie przebiegać również w ramach SPOT. Odbywać się to będzie poprzez wprowadzenie rozwiązań informacyjnych do działań i projektów tego programu. Konieczne jest stworzenie wspólnego, inteligentnego systemu zarządzania ruchem towarowym i pasażerskim oraz informacji o nich. W wyniku rozwoju systemów informacyjnych we wszystkich dziedzinach transportu (zwłaszcza kolejowym, lotniczym, morskim, intermodalnym) oraz wprowadzenia nowoczesnych rozwiązań logistycznych wzrośnie konkurencyjność wszystkich gałęzi transportu w przewozach towarowych i pasażerskich						

2. Cele i priorytety SPOT

Polityka transportowa państwa do 2015 r., jak i Strategia Rozwoju Infrastruktury Transportu na lata 2000–2006 i lata dalsze zakładają znaczny wzrost nakładów na infrastrukturę transportową. Strategia inwestycyjna wykorzystania środków unijnych w polskiej infrastrukturze transportowej na lata 2004–2006 została opracowana w oparciu o priorytety polityki transportowej, zdefiniowane w *Białej Księdze* Komisji Europejskiej z września 2001 r. Inwestycje infrastrukturalne będą realizowane w ramach różnych programów i finansowane z różnych źródeł. Programy te zostały przygotowane równolegle w ramach Narodowego Planu Rozwoju – Podstaw Wsparcia Wspólnoty, skąd przedsięwzięcia przedstawione w SPOT znajdują odbicie i kontynuację w pozostałych programach operacyjnych, realizujących jeden z celów Podstaw Wsparcia Wspólnoty (PWW).

2.1. Opis priorytetu 1: Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu

Priorytet pierwszy ma na celu strukturalne i gałęziowe zrównoważenie polskiego transportu poprzez znalezienie alternatywy dla zbyt intensywnego rozwoju transportu drogowego. Będzie można tego dokonać wspierając rozwój atrakcyjnej oferty przewozów kolejowych, morskich i intermodalnych. W ramach tego priorytetu będą realizowane trzy cele częściowe. Cel pierwszy, to modernizacja linii kolejowych pomiędzy aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach miejskich, w tym również budowa metra w Warszawie oraz wyposażenie przewoźników w nowoczesny tabor kolejowy. Działaniami komplementarnymi w stosunku do projektów w ramach SPOT, służącymi realizacji tego celu są projekty współfinansowane z Funduszu Spójności na liniach stanowiących przyszłą sieć TEN-T.

Cel drugi to poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich, obejmująca infrastrukturę dostępu od strony morza, infrastrukturę portową i infrastrukturę dostępu od strony lądu. Posłuży to do polepszenia konkurencyjności transportu morskiego, a zwłaszcza żeglugi bliskiego zasięgu.

Cel trzeci to rozwój infrastruktury systemów intermodalnych. Zakłada on realizację działań służących zwiększeniu przewozów ładunków transportem intermodalnym w relacjach pomiędzy transportem kolejowym i innymi gałęziami transportu oraz transportu morskiego z pozostałymi gałęziami transportu. Wsparciem objęte zostaną, w ramach tego celu, rozbudowa centrów logistycznych (kolejowych i w portach morskich) oraz terminale transportu intermodalnego na sieci kolejowej.

2.2. Opis priorytetu 2: Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa

Zapewnienie bezpieczeństwa w polskim transporcie jest bardzo trudnym wyzwaniem. Zapisy dotyczące bezpieczeństwa w transporcie znajdują się zarówno w traktacie Maastricht, jak i w *Białej Księdze* Komisji Europejskiej dotyczącej polityki transportowej do roku 2010. Zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych oraz wykorzystanie nowoczesnych technologii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, są jej priorytetowymi zagadnieniami. W ramach tego priorytetu będą realizowane trzy cele częściowe.

Za cel pierwszy przyjęto budowę autostrad i dróg ekspresowych, przebudowę oraz modernizację dróg krajowych, polegającą na przystosowaniu nawierzchni dróg i mostów do nacisków 11,5 T/oś – począwszy od dróg sieci TEN-T oraz innych dróg o dużym ruchu samochodów ciężarowych.

Cel drugi to usprawnienie przejazdów przez miasta na prawach powiatu. Będzie on realizowany przez budowę obwodnic miast oraz usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu. Warunkiem skutecznej realizacji tego celu jest ścisła współpraca zarządcy dróg krajowych z samorządami terytorialnymi. Cel będzie wypełniany poprzez realizację projektów zlokalizowanych na sieci TEN-T lub na drogach krajowych powiązanych z tą siecią.

Cel trzeci dotyczy wdrożenia i monitoringu środków poprawy bezpieczeństwa na drogach krajowych. Będzie on realizowany przez: likwidację miejsc niebezpiecznych; zapewnienie odpowiedniego oznakowania, wyposażenia i informacji; wspieranie ratownictwa na drogach krajowych; rozwój systemu zarządzania ruchem oraz systemów poprawy bezpieczeństwa ruchu; poprawę skuteczności działań prewencyjnych Policji w zakresie ruchu drogowego.

Sprawdzonymi sposobami poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej są: budowa autostrad i dróg ekspresowych, przebudowa dróg krajowych, budowa obwodnic i przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu. Stan infrastruktury drogowej w Polsce wykazuje istotne braki, w porównaniu z infrastrukturą Unii Europejskiej. Ilość dróg o znaczeniu strategicznym w Polsce jest niewystarczająca (autostrady i drogi ekspresowe), a stan techniczny istniejących dróg jest niezadowolający.

2.3. Opis priorytetu 3: Pomoc techniczna dla SPOT

Celem pomocy technicznej jest zapewnienie wsparcia dla wdrażania SPOT oraz zapewnienie ciągłości procesu programowania dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013, zwanego dalej „POLiŚ 2007–2013”. Pomoc techniczna zostanie przeznaczona na dwa działania:

- działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT,
- działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT.

W działaniu 3.1. wsparcie będzie dotyczyć:

1. Zatrudnienia personelu i zakupu sprzętu komputerowego oraz oprogramowania, w tym:
 - wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, składkami na fundusz pracy oraz nagrodami i innymi świadczeniami,
 - zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania oraz zapewnienie ciągłości użytkowania zakupionego sprzętu biurowego, sprzętu komputerowego oraz oprogramowania w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POLiŚ 2007–2013.
2. Usług dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz programowanie przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POLiŚ 2007–2013, w tym:
 - usług dla Komitetu Monitorującego,
 - wsparcia zarządzania, monitoringu i kontroli, w tym angażowanie ekspertów,
 - kosztów opracowania dokumentacji projektowej dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POLiŚ 2007–2013,
 - audytu,
 - szkoleń krajowych i zagranicznych związanych tematycznie z problematyką wykorzystania funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, z podniesieniem znajomości języka obcego oraz uczestnictwa w studiach podyplomowych i doktoranckich dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do

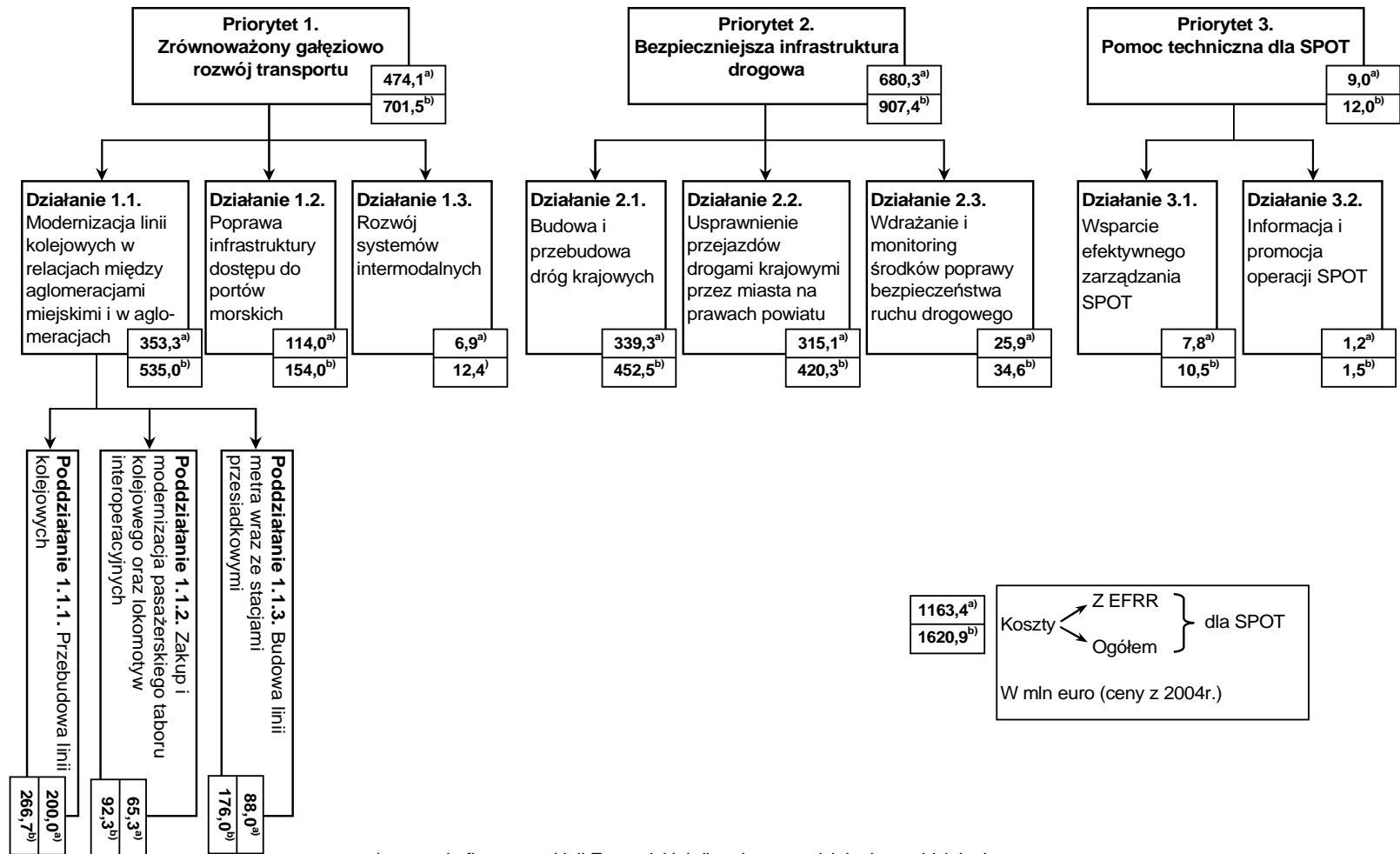
- spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT,
- wymiany doświadczeń między personelem zaangażowanym we wdrażanie SPOT w kraju a personelem innych krajów członkowskich Unii Europejskiej,
 - szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - oceny realizacji SPOT.

W działaniu 3.2. wsparcie dla SPOT będzie dotyczyć:

- kampanii informacyjno-promocyjnej,
- strony internetowej,
- zapewnienia w ramach promocji i informacji, szkoleń dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz dla pracowników beneficjentów,
- oceny wyżej wymienionych działań promocyjnych i informacyjnych.”;

Schemat przedstawiający priorytety, działania i poddziałania SPOT na okres 2004–2006, z uwzględnieniem kwot środków (zobowiązania dla lat 2004–2006 w cenach z 2004 r.), przedstawiono na wykresie 1.

Wykres 1. Priorytety, działania, poddziałania i duże projekty SPOT na lata 2004-2006



a) wsparcie finansowe Unii Europejskiej dla priorytetu, działania, poddziałania
 b) wsparcie finansowe ogółem priorytetu, działania, poddziałania

3. Opis działań SPOT**DZIAŁANIA W RAMACH PRIORYTETU 1.: ZRÓWNOWAŻONY GAŁĘZIOWO ROZWÓJ TRANSPORTU****3.1. Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach****Zbiorcza tabela działania**

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach
Nazwa poddziałań	1. Przebudowa linii kolejowych 2. Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych 3. Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 ¹⁾ – kolej
Numer działania	1.1
Czas trwania działania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu
Beneficjenci	1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2. PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. 3. PKP Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. 4. PKP S.A. 5. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. 6. Samorządy wojewódzkie 7. Przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich 8. Przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego 9. Miasto Stołeczne Warszawa
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	– dotacje inwestycyjne 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 Międzynarodowej Federacji Inżynierów Konsultantów (FIDIC) – dotacje na zakupy i modernizację taboru dla kolejowych przewozów pasażerskich oraz zamówień na usługi pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów – dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Max. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla działania	535,0 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	353,3 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	181,7 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %

Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	–

¹⁾ Kategorie interwencji funduszy strukturalnych zgodne z rozporządzeniem Komisji nr 438/2001/WE³⁾ z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającym szczegółowe zasady dla wdrożenia rozporządzenia nr 1260/1999/WE w sprawie systemów zarządzania i kontroli w zakresie pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 063 z 03.03.2001 r., str. 21, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. I, str. 132),

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane ze środków pochodzących z EFRR (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) w części zarządzanej przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego lub ministra właściwego do spraw transportu. Krajowy wkład publiczny zapewni budżet Państwa poprzez udzielenie dotacji dla beneficjentów. Średni poziom współfinansowania ze środków krajowych wyniesie około 25% kosztów kwalifikowanych. Z uwzględnieniem kosztów niekwalifikowanych wkład krajowy będzie większy o około 5% kosztów ogółem. Potrzebne będzie przygotowanie zobowiązań budżetu państwa w okresach wieloletnich, tak aby zapewnić ciągłość współfinansowania zobowiązań ze strony Unii Europejskiej. Zobowiązania budżetu państwa wynikają z ustawodawstwa krajowego w zakresie transportu kolejowego.

Cel działania

Działanie ma na celu zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej Polski w układzie Unii Europejskiej poprzez uzyskanie projektowanych parametrów standardów technicznych i obniżenie kosztów eksploatacyjnych modernizowanych linii kolejowych. Celem tego działania jest usprawnienie połączeń kolejowych między aglomeracjami warszawską i łódzką oraz wewnątrz tych aglomeracji. Wymagania projektów to: uzyskanie na liniach kolejowych prędkości max. 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym, nacisku: 22,5 T/oś oraz skrajni UIC – C1 (Międzynarodowa Unia Kolei (UIC), C1 (typ skrajni)).

Przebudowa linii kolejowych, zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego i ewentualnie lokomotyw interoperacyjnych pozwoli zaoferować konkurencyjną ofertę przewozową po konkurencyjnej cenie, obniżyć koszty przewozów i zwiększyć bezpieczeństwo ruchu.

Celem działania jest także poprawa komunikacji publicznej w dzielnicach Żoliborz i Bielany miasta stołecznego Warszawy. Gdy uruchomiona zostanie przedłużona linia metra, czas podróży zostanie skrócony, a liczba potrzebnych przesiadek zmniejszona. Początkowo poprawi to jakość komunikacji publicznej w północnej części lewobrzeżnej Warszawy, ale

³⁾ Zgodnie z art. 54 rozporządzenia Komisji nr 1828/2006/WE z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1083/2006/WE ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia nr 1080/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, z dniem 16 stycznia 2007 r., rozporządzenie Komisji 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1260/1999/WE dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 63 z 03.03.2001 r.) utraciło moc obowiązującą. Jednakże rozporządzenie nr 438/2001/WE może być nadal stosowane w zakresie określonym w art. 54 rozporządzenia Komisji nr 1828/2006/WE.

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. Obecna inwestycja zaowocuje też lepszym podziałem zadań komunikacyjnych pomiędzy wszystkich przewoźników naziemnych w tej części miasta i optymalizacją tras autobusowych oraz tramwajowych. W ten sposób projekt budowy metra w pełni mieści się w celach komunikacyjnych Warszawy i wpisuje się w cele rozwoju transportu publicznego wymienione w polityce transportowej miasta stołecznego Warszawy. Budowa metra oraz związana z tym modernizacja infrastruktury komunikacji tramwajowej, dostosowanie infrastruktury komunikacji pieszej oraz dostosowanie układu drogowo-ulicznego pozwoli na poprawę jakości publicznych usług transportowych w stolicy.

Opis działania

Działanie polegać będzie na prowadzeniu trzech poddziałań. Pierwsze z nich to realizacja dużego projektu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź. W ramach tego poddziałania możliwa będzie również w miarę posiadanych środków przebudowa linii kolejowej Warszawa – Radom, na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie oraz budowa odcinka linii kolejowej Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Drugie poddziałanie polegać będzie na zakupie i modernizacji pasażerskiego taboru kolejowego dla przewozów w aglomeracjach miejskich i między aglomeracjami oraz lokomotyw interoperacyjnych dla przewozów pasażerskich. Trzecie poddziałanie będzie w szczególności polegać na:

- budowie czterech stacji położonych na pierwszej linii warszawskiego metra: A20 „Słodowiec”, A21 „Stare Bielany”, A22 „Wawrzyszew” i A23 „Młociny”,
- budowie czterech odcinków szlakowych pierwszej linii warszawskiego metra (B20, B21, B22 i B23), które przyłączą wyżej wspomniane stacje do istniejącego odcinka pierwszej linii metra,
- budowie węzła komunikacyjnego „Młociny”, który obejmie modernizację istniejącej pętli tramwajowej i autobusowej „Huta” zlokalizowanej w sąsiedztwie stacji metra, budowę wielopoziomowego parkingu na 700 miejsc postojowych oraz budowę niezbędnych połączeń tych obiektów ze stacją metra „Młociny”.

Finansowaniem w ramach poddziałania 1.1.1. mogą być objęte następujące przedsięwzięcia:

- wymiana nawierzchni torowej na typ UIC C1 wraz z podsypką i podkładkami,
- modernizacja odwodnienia i podtorza,
- wprowadzenie nowych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego,
- wymiana urządzeń elektroenergetycznych: sieci trakcyjnej i konstrukcji wsporczych,
- przebudowa peronów, przejazdów i przejść przez tory,
- zastosowanie działań zmniejszających uciążliwość linii dla otoczenia.

Ponadto będą realizowane skrzyżowania bezkolizyjne lub zabezpieczone nowymi generacjami urządzeń technicznych, zostaną zastosowane technologie prowadzenia ruchu pociągów w oparciu o nową generację urządzeń technicznych sterowania i zostaną wyeliminowane utrudnienia ruchowe tzw. ograniczenia szybkości z przyczyn usterek technicznych.

Ponadto istnieje możliwość finansowania opracowań projektów z zakresu przebudowy linii kolejowych, które będą wnioskowane do realizacji z udziałem środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w latach 2007–2013.

Finansowaniem w ramach poddziałania 1.1.2. mogą być objęte następujące przedsięwzięcia:

- zakup lub modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego,
- zakup nowych lokomotyw interoperacyjnych dla ruchu pasażerskiego,
- zakup wyposażenia dla utrzymania tego taboru,
- budowa i rozbudowa zaplecza technicznego dla taboru (wagonownie i lokomotywownie).

Finansowaniem w ramach poddziałania 1.1.3. mogą być objęte w szczególności przedsięwzięcia:

- budowa czterech stacji położonych na pierwszej linii metra w Warszawie,
- budowa czterech odcinków szlakowych pierwszej linii warszawskiego metra, które przyłączą wyżej wspomniane stacje do istniejącego odcinka pierwszej linii metra,
- budowa torów odstawczych zlokalizowanych po północnej stronie stacji Młociny,
- budowa węzła komunikacyjnego wraz z parkingami w systemie „Park&Ride”,
- wykup gruntów,
- opracowanie projektów, dokumentacji i ekspertyz.

Uzasadnienie wyboru działania

Proponowane działanie stwarza możliwości:

- połączeń komunikacją kolejową podstawowej sieci europejskiej (linie AGC, AGTC, TEN-T, TERFN) z krajową siecią (regionalną) linii kolejowych, tym samym umożliwiając wzajemne powiązanie ww. sieci między sobą,
- oferowanie klientom (przewoźnikom) – tras o możliwie najwyższych parametrach technicznych, tym samym stworzenie „otoczenia” ekonomicznego pozwalającego na pokrycie kosztów związanych z utrzymaniem i administrowaniem infrastruktury kolejowej, prowadzeniem ruchu, przychodami uzyskiwanymi z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej,
- oferowanie pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i między aglomeracjami wysoko sprawnym taborem kolejowym,
- oferowanie sprawniejszych przewozów pasażerskich w ruchu międzynarodowym,
- poprawę komunikacji publicznej w stolicy, co jest zasadniczym czynnikiem decydującym o atrakcyjności inwestycyjnej. Wydajność systemu komunikacyjnego miasta ma wpływ na atrakcyjność całej Polski.

Wyniki oceny ex ante

Dokonano identyfikacji następujących efektów:

- zwiększenie spójności transportowej kraju,
- skrócenie czasu przejazdu oraz zmniejszenie kosztów przewozu,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu,
- zredukowanie szkodliwości oddziaływania transportu na środowisko,
- unowocześnienie infrastruktury kolejowej.

Opis sposobu wdrażania działania

Beneficjenci:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
2. PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
3. PKP Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
4. PKP S.A.;
5. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.;
6. Samorządy wojewódzkie;
7. Przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich;
8. Przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego;
9. Miasto Stołeczne Warszawa.

Instytucją Zarządzającą odpowiedzialną za zarządzanie i wdrażanie projektów tego działania jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego, który może przekazać część zadań do Instytucji Pośredniczącej – ministra właściwego do spraw transportu.

Podstawą wdrażania działania będzie umowa, którą Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentem. W umowie określony zostanie m. in. koszt kwalifikowany projektu, w tym

wielkość środków Unii Europejskiej, w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywany harmonogram realizacji projektu), a także źródło współfinansowania krajowego.

Zakres geograficzny – lokalizacja działania

Projekty ujęte w działaniu 1.1. "Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami i w aglomeracjach" w poddziałaniu 1.1.1. „Przebudowa linii kolejowych” obejmują istniejące linie kolejowe Warszawa – Łódź, Warszawa Radom, Warszawa Zachodnia-Warszawa Okęcie oraz Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Projekty ujęte w poddziałaniu 1.1.2. „Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych”, dotyczącym zakupu i modernizacji taboru, pokrywają całe terytorium kraju. Natomiast poddziałanie 1.1.3. „Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi” obejmuje swoim zasięgiem aglomerację warszawską.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie na lata 2004–2006 wynosi 353,3 mln euro.

Wskaźnik produktu:

- długość przebudowanych linii kolejowych – 62,8 km,
- liczba zakupionych pojazdów szynowych – 42,
- liczba zmodernizowanych pojazdów szynowych – 160,
- długość wybudowanej linii metra – 3,87 km,
- liczba wybudowanych stacji metra – 4,
- liczba wybudowanych miejsc postojowych w systemie „Park&Ride” – 700.

Wskaźniki rezultatu:

- skrócenie czasu przejazdu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych,
- zwiększenie liczby pasażerów obsługiwanych przez transport zbiorowy w m. st. Warszawa.

Wskaźniki oddziaływania:

- zmniejszenie poziomu hałasu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych.

Wymienione wskaźniki monitorowania podane są w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– przebudowane linie kolejowe (km)	0	62,8	Sprawozdawczość beneficjentów
	– liczba zakupionych pojazdów szynowych	0	42	
	– liczba zmodernizowanych pojazdów szynowych		160	
	– długość wybudowanej linii metra	0	3,87	
	– liczba wybudowanych stacji metra	0	4	
	– liczba wybudowanych miejsc postojowych w systemie „Park&Ride” (szt.)	0	700	
Wskaźnik rezultatu	– skrócenie czasu przejazdu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych (%)	100	62	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– zwiększenie liczby pasażerów obsługiwanych przez transport zbiorowy w m. st. Warszawa (%)	100	100,90	
Wskaźnik oddziaływania	– zmniejszenie poziomu hałasu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych (%)	100	90	

Uwaga: Podane wskaźniki rezultatu i oddziaływania projektów kolejowych odnoszą się do przebudowy całych odcinków, na których znajduje się projekt.

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.):

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	535,0	353,3	109,3	72,5	–	–

Poddziałanie 1.1.1.: Przebudowa linii kolejowych

Zbiorcza tabela podziałania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach
Nazwa podziałania	Przebudowa linii kolejowych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 – kolej
Numer podziałania	1.1.1.
Czas trwania podziałania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu
Beneficjenci	1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2. PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. 3. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. 4. Samorządy wojewódzkie
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	– dotacje inwestycyjne 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 – dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Max. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla podziałania	266,7 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	200,0 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	66,7 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach	od 25 %

publicznych (%)	
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	–

Cel poddziałania

Poddziałanie ma na celu usprawnienie połączeń kolejowych między aglomeracją warszawską i łódzką. Usprawnienie to polega na przebudowie linii kolejowej Warszawa – Łódź (przez Skierniewice i Koluszki) w celu uzyskania prędkości max. 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym, nacisku 22,5 T/oś oraz skrajni UIC C1. Przebudowa linii kolejowej polega na zrealizowaniu, w miejscu istniejącej wyeksploatowanej linii, linii kolejowej o podanych wyżej parametrach.

Poddziałanie polegać będzie także na przygotowaniu prac studialnych dla projektów planowanych do realizacji w kolejnym okresie programowania. W ramach tego poddziałania możliwe będzie także realizowanie projektów mających na celu likwidację tak zwanych „wąskich gardeł” zlokalizowanych na krajowej sieci kolejowej.

Oczekiwane szczegółowe rezultaty poddziałania

W wyniku realizacji tego poddziałania nastąpi poprawa obsługi w ruchu pasażerskim między Warszawą a Łodzią. Poprawa ta dotyczy:

- skrócenia czasu przejazdu (odpowiednio od 64 do 83 minut, przy obecnym czasie przejazdu 110 minut),
- zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów na linii,
- poprawy komfortu podróży na linii,
- wzrostu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym,
- obniżenia uciążliwości dla otoczenia przebudowywanej linii.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Ze względu na ograniczoną pulę środków przeznaczonych na to poddziałanie ograniczono jego zakres geograficzny do relacji Warszawa – Łódź z dodatkową możliwością sfinansowania z oszczędności przejazdu Warszawa – Radom, na odcinku Warszawa Centralna – Warszawa Okęcie oraz budowa odcinka linii kolejowej Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Odnośnie do relacji Warszawa – Łódź dotyczy to połączenia kolejowego, tworzonego przez następujące odcinki linii kolejowych: Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – Grodzisk – Skierniewice – Koluszki – Łódź Fabryczna. Na odcinku warszawskim zakres przebudowy linii obejmuje tylko przebudowę torów. W rejonie Łodzi Fabrycznej w skład zakresu poddziałania nie wchodzi budowa Centrum Komunikacyjnego.

Linia ta jest kluczowym połączeniem pomiędzy największymi aglomeracjami miejskimi w Polsce, pomiędzy Warszawą a Łodzią. Pomiędzy Skierniewicami i Łodzią linia ta jest częścią sieci AGTC, która łączy linię CE–65 (korytarz IV) z linią CE–20 (pomiędzy Skierniewicami a Łukowem). W rezultacie tej przebudowy obszar aglomeracji łódzkiej będzie lepiej połączony z innymi obszarami i aglomeracjami miejskimi zarówno w Polsce, jak i w Europie. Szczególnie ważna jest kwestia skrócenia czasu podróży. Obecnie ten czas wynosi 110 minut. W zależności od dokonanego wyboru technicznych środków wykorzystanych przy projekcie przebudowy, czas ten może wynosić od 64 do 83 minut. Ze względu na duży ruch pociągów linia Warszawa – Łódź jest ekonomicznie rentowna. Analizy rozkładu jazdy pokazują, że biorąc pod uwagę ruch pasażerski, trasa pomiędzy aglomeracjami miejskimi jest kluczową trasą kolejową Polski dla rentowności przewozu. Przepływ pasażerów na tej linii wynosi ok. 18 tysięcy pasażerów dziennie. Powyższa linia kolejowa wymaga przebudowy w celu zapewnienia szybkiego oraz bezpiecznego połączenia pomiędzy Warszawą i Łodzią,

a także zapewnienia mieszkańcom aglomeracji łódzkiej dostępu do Międzynarodowego Portu Lotniczego w Warszawie.

Oczekiwane rezultaty z realizacji projektu

Poniżej przedstawione są spodziewane rezultaty przebudowy linii kolejowej pomiędzy Warszawą a Łodzią:

- konkurencyjna oferta na rynku transportowym,
- zmniejszenie kosztów ruchu kolejowego oraz utrzymania infrastruktury,
- skrócenie czasu przejazdu na linii kolejowej pomiędzy największymi polskimi obszarami metropolitalnymi: Warszawą a Łodzią,
- zwiększone bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Wskaźniki monitorowania projektów dla tego poddziałania zostały określone podczas przedstawiania wskaźników monitorowania dla całego działania. Z drugiej strony szczegółowe parametry techniczne, włącznie ze wskaźnikami monitorowania, zostaną przedstawione jako część projektu przebudowy linii kolejowej.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Przebudowa linii kolejowych	266,7	200	66,7	–	–	–

Procedura przedkładania dużego projektu

Duży projekt powinien spełniać warunki określone w art. 25 i art. 26 rozporządzenia nr 1260/1999/WE.

Poddziałanie 1.1.2.: Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych

Zbiorcza tabela poddziałania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach
Nazwa poddziałania	Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 – kolej
Numer poddziałania	1.1.2.
Czas trwania poddziałania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu
Beneficjenci	1. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. 2. PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. 3. PKP S.A. 4. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. 5. Przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich 6. Przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego 7. Samorządy wojewódzkie

Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	– dotacje inwestycyjne 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 – dotacje na zakupy taboru dla kolejowych przewozów pasażerskich oraz zamówień na usługi pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów – dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Max. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	92,3 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	65,3 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	27,0 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład środków publicznych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej

Cel poddziałania

Poddziałanie ma na celu poprawę warunków przejazdów pasażerów transportem kolejowym między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach. Poprawa warunków polega na zakupie i modernizacji pasażerskiego taboru kolejowego i lokomotyw interoperacyjnych i wprowadzeniu ich do ruchu. Poddziałanie to ma na celu również zwiększenie wykorzystania efektów wynikających z poddziałania przebudowy linii kolejowych. Dzięki wprowadzeniu do eksploatacji nowego taboru nastąpi poprawa komfortu podróży na przebudowanych liniach kolejowych.

Oczekiwane szczegółowe rezultaty poddziałania

Rezultaty obniżenia uciążliwości ruchu dla otoczenia nastąpią zarówno poprzez skrócenie czasu przejazdu, jak i zwiększenie częstotliwości kursowania, poprawy komfortu podróży, wzrostu bezpieczeństwa przejazdów.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Zakres geograficzny tego poddziałania obejmuje cały kraj.

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Ogólne wskaźniki monitorowania projektów tego poddziałania zostały określone przy przedstawianiu wskaźników monitorowania całego działania. Zakłada się, że w ramach opracowanych i zgłaszanych do realizacji projektów zakupu i modernizacji taboru określone zostaną szczegółowe wskaźniki techniczne, jak i wskaźniki monitorowania.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych	92,3	65,3	22,4	4,6	–	–

Poddziałanie 1.1.3.: Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi**Zbiorcza tabela poddziałania**

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach
Nazwa poddziałania	Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 – kolej
Numer poddziałania	1.1.3.
Czas trwania działania	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	176,0 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	88,0 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	20,2 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100%
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75%
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75%
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25%
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25%
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	–

Cel poddziałania:

1. Poprawa jakości publicznych usług transportowych;
2. Skrócenie czasu podróży;
3. Zwiększenie atrakcyjności i pojemności systemu komunikacji publicznej;
4. Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego i ilości jego użytkowników;
5. Poprawa bezpieczeństwa i wygody podróżnych;
6. Zmniejszenie zatorów w ruchu drogowym;
7. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego;

8. Dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych;
9. Poprawa standardów podróży komunikacją publiczną osób niepełnosprawnych, starszych i podróżujących z małymi dziećmi;
10. Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z ruchu drogowego i poprawa klimatu akustycznego;
11. Stworzenie nowych miejsc pracy.

Oczekiwane szczegółowe rezultaty poddziałania:

1. Budowa 3,87 km linii metra;
2. Budowa czterech stacji metra;
3. Budowa węzła komunikacyjnego „Młociny”;
4. Budowa 700 miejsc parkingowych w systemie „Park&Ride”;
5. Skrócenie czasu podróży ;
6. Zwiększenie liczby obsługiwanych pasażerów.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Zakres geograficzny ograniczony jest do miasta stołecznego Warszawy z uwagi na jego międzynarodowy charakter.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi	176	88	20,2	67,9	–	–

3.2. Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	315 – porty, 312 – drogi, 316 – drogi wodne, 318 – transport intermodalny ¹⁾
Numer działania	1.2.
Czas trwania działania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	1. Urząd Morski w Gdyni 2. Urząd Morski w Szczecinie 3. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. 4. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 5. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. 6. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) w Gdyni 7. Miasto Gdynia
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych

Rodzaj pomocy	– dotacje inwestycyjne 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 – dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem	154,0 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	113,9 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	40,1 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	–

¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady dla wdrożenia rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999/WE w sprawie systemów zarządzania i kontroli w zakresie pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 063 z 03.03.2001, str. 21 z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. I, str. 132).”,

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane w wysokości około 75 % ze środków pochodzących z EFRR. Udział krajowy wyniesie około 25 %, gdyż beneficjenci są jednostkami budżetowymi lub podmiotami użyteczności publicznej (porty). Przychody z działalności portów są, zgodnie z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967 z późn. zm.³⁾), przeznaczane m.in. na budowę, rozbudowę i utrzymanie infrastruktury portowej. Jak wynika z art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, istnieje możliwość dofinansowania ze środków budżetu państwa zadań z zakresu budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury portowej. Budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza są finansowane ze środków budżetu państwa, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.

Cel działania

Zapewnienie rozwoju polskich portów morskich i zbudowanie infrastruktury portowej dostosowanej do obrotu towarowego i nowych technologii przewozowych oraz wydatne usprawnienie dostępu do portów zarówno od strony morza (poprawa dostępu do polskiego obszaru morskiego i obszaru morza terytorialnego), jak i od strony lądu (poprawa dostępu do przebiegających przez Polskę korytarzy transportowych). Realizacja działania stworzy warunki do pomyślnego rozwoju dla czterech portów morskich o podstawowym znaczeniu

³ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 i Nr 200, poz. 1683 oraz z 2004 r. Nr 169, poz. 1766 i Nr 281, poz. 2782,

dla gospodarki narodowej – Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, zapewniając utrzymanie, a nawet wzrost ich konkurencyjności wobec innych portów regionu Morza Bałtyckiego.

Opis działania

Działania te pozwolą skrócić czas operacji obsługi ładunków w przewozach lądowo-morskich, zmniejszyć koszty świadczonych usług oraz poprawić ich jakość.

Powyższe działania przewidziane do realizacji w portach morskich są zgodne z polityką transportową Unii Transportowej oraz przyjętą strategią rozwoju portów morskich Wspólnoty, w której ważne miejsce zajmuje stosowanie nowych technologii i systemów intermodalnych, pozwalających zaoferować załodowcom usługę zintegrowaną, wykonywaną przez jednego operatora. Zakres działania został ograniczony do poprawy dostępu do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Uzasadnienie wyboru działania

Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich poprawi konkurencyjność polskich portów wobec innych portów europejskich, co powinno doprowadzić do zwiększenia udziału transportu morskiego w przewozach ogółem. Do głównych korzyści dla regionów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie portów należy m.in.: stworzenie nowych miejsc pracy, wzrost udziału transportu morskiego w przewozach ogółem, wzrost konkurencyjności polskiej gospodarki oraz rozwój usług dodatkowych wokół portów.

Realizacja działania 1.2. pozwoli skrócić czas operacji obsługi ładunków w przewozach lądowo-morskich, zmniejszyć koszty świadczonych usług oraz poprawić ich jakość. Powyższe działanie przewidziane do realizacji w portach morskich jest zgodne z polityką transportową Unii Europejskiej oraz przyjętą strategią rozwoju portów morskich Wspólnoty, w której ważne miejsce zajmuje stosowanie nowych technologii i systemów intermodalnych, pozwalających zaoferować załodowcom usługę zintegrowaną, wykonywaną przez jednego operatora.

Wyniki oceny *ex ante*

W wyniku realizacji tego działania spodziewane są następujące efekty:

- 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, 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.

Rezultaty te oznaczają wzrost przewozów bałtyckich, w tym przewozów promowych i żeglugi bliskiego zasięgu, zgodnie z polityką Unii Europejskiej. Zostaną stworzone warunki do przeniesienia części ruchu drogowego z lądowych przejść granicznych pomiędzy Polską a krajami nadbałtyckimi na połączenie morskie z Gdańską i Świnoujścią, z możliwością przewozów do państw nadbałtyckich oraz do Petersburga.

Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Beneficjentami będą:

- Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w Gdyni,
- Miasto Gdynia.

Podstawą wdrażania działania będą umowy o dofinansowanie projektów, które Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentami. W umowach tych zostanie określony m. in. ogólny koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkości środków Unii Europejskiej, w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywane harmonogramy realizacji projektów), a także źródła współfinansowania krajowego. Umowy te będą też zawierać szczegółowe warunki wykorzystywania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Zakres geograficzny – lokalizacja działania

Projekty objęte działaniem 1.2. są zlokalizowane na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej (morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz wyłącznej polskiej strefie ekonomicznej), w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu oraz na liniach kolejowych i na drogach zapewniających dostęp do wyżej wymienionych portów od strony lądu.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, wynosi 154,0 mln euro (w latach 2004–2006).

Wskaźniki monitorowania projektów morskich dotyczące produktu, rezultatu i oddziaływania podane są w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych i częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	– powierzchnia wybudowanych i zmodernizowanych obiektów manewrowych, dróg technologicznych i parkingów [m ²]	0	81 845	Sprawozdawczość beneficjentów
	– długość zmodernizowanych i wybudowanych połączeń drogowych oraz kolejowych [m]	0	12 530	
	– długość wybudowanych i zmodernizowanych falochronów i nabrzeży [m]	0	3 568,4	
	– liczba obiektów wpływających na dostępność portów (mosty, rampy, urządzenia nawigacyjne, wiadukty)	0	13	

Wskaźnik rezultatu	– ilość nowych stanowisk statkowych [szt.]	0	3	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– liczba nowopowstałych miejsc parkingowych	0	40	
	– wzrost maksymalnych rozmiarów statków obsługiwanych w porcie wewnętrznym w Gdańsku [długość/szerokość]	180/30	250/36	
Wskaźnik oddziaływania	– zaktywizowane tereny portowe [ha]	0	47	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– wzrost wskaźnika bezpieczeństwa żeglugi [%]	85	99	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	154,0	113,9	23,8	16,2		

Wyniki konsultacji społecznych działania

Omówienie wyników konsultacji społecznych przedstawiono w nawiązaniu do całego działania oraz w nawiązaniu do uzyskanych wyników z trzech form konsultacji.

Konsultacje z administracją publiczną:

Zainteresowani uczestnicy pierwszej konsultacji, będący przedstawicielami administracji publicznej, wyrażają zgodnie pozytywną opinię dotyczącą przyjętego zakresu tego działania. Nie oznacza to, że są zgodni co do zakresu ilości projektów, które mogą służyć realizacji działania. Główną osią niezgodności poglądów była sprawa włączenia do działania większej ilości projektów służących poprawie dostępu do portów morskich od strony lądu.

Konsultacje ze społeczeństwem:

Z drugiej obywatelskiej konsultacji za pośrednictwem Internetu wynika generalny wniosek, że o poprawie dostępu do portów morskich decyduje dostęp lądowy. Stąd zgłoszono sugestie, aby zwiększyć ilość inwestycji w transporcie lądowym służących tej poprawie. Dotyczy to głównie przyśpieszenia budowy autostrady A-1 (do Gdańska i Gdyni) i budowy drogi ekspresowej S-3 (do Szczecina i Świnoujścia), ale o parametrach przyszłej autostrady.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

Trzecia forma konsultacji z ekspertami zewnętrznymi nasunęła dwa wnioski. Pierwszy z nich dotyczy potrzeby wzmocnienia koordynacji projektów proponowanych zarówno w obu zespołach portowych, jak i w ramach danego zespołu portowego. Wniosek ten zostanie uwzględniony poprzez eliminowanie projektów ze sobą konkurujących. Drugi zaś wniosek polega na uwzględnianiu we wsparciu ze środków unijnych również projektów dotyczących rozbudowy potencjału transportowego dróg wodnych. Wniosek ten może zostać uwzględniony, ale dopiero w następnym okresie programowania, tj. w latach 2007–2013.

3.3. Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu

Nazwa działania	Rozwój systemów intermodalnych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	318 - transport intermodalny
Numer działania	1.3.
Czas trwania działania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Przedsiębiorcy wykonujący na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego*
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	– dotacje inwestycyjne 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 – dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla działania	12,4 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	6,9 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	5,5 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład środków publicznych(%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych(%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej

*określonym decyzją Komisji Europejskiej z dnia 25 stycznia 2006r. nr N 160/2005 – Polska w sprawie programu pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane ze środków pochodzących z EFRR z części zarządzanej centralnie przez ministra właściwego do spraw transportu lub ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a w pozostałej części oczekuje się wniesienia wkładu własnego przez jednostki komercyjne uczestniczące w realizacji projektu.

Cel działania

Celem działania jest stworzenie sprawnego systemu przewozów ładunków różnymi gałęziami transportu poprzez budowę centrów logistycznych i terminali transportu intermodalnego na bazie istniejącej infrastruktury kolejowej oraz dalszy rozwój terminali do postaci centrów logistycznych. Realizacja tego celu pozwoli zwiększyć udział jednostek ładunkowych w przewozach ładunków, a tym samym usprawnić proces przewozu i obniżyć koszty funkcjonowania transportu. Zapewni to lepszą integrację różnych gałęzi transportu

poprzez stworzenie łańcuchów transportowych łączących przewóz, czynności ładunkowe i usługi logistyczne. Warunkiem wdrożenia intermodalności jest osiągnięcie harmonizacji technicznej (np. jednostek ładunkowych TEU) oraz zgodności działania między różnymi gałęziami transportu.

Opis działania

Rozwój sieci transportu intermodalnego nastąpi poprzez budowę kolejowych i portowych centrów logistycznych oraz terminali transportu intermodalnego.

W ramach tego działania będą finansowane:

1. zakup lub modernizacja urządzeń dźwigowych oraz urządzeń do przeładunku, których przewidywany okres użytkowania będzie dłuższy niż pięć lat;
2. zakup lub modernizacja systemów teleinformatycznych oraz wyposażenia logistycznego i systemów związanych z transportem intermodalnym, a także wydatki na ich wdrożenie;
3. infrastruktura wykorzystywana wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego w zakresie:
 - a) budowy, rozbudowy, przebudowy oraz nabycia prawa do gruntów pod budowę:
 - placów składowych i przeładunkowych, parkingów, zaplecza technicznego dla obsługi taboru, dróg wewnętrznych i dojazdowych, przejść podziemnych i magazynów,
 - torów dojazdowych, przeładunkowych i podsuwnicowych, przejazdów i rozjazdów kolejowych oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - b) modernizacja urządzeń telekomunikacyjnych, urządzeń zaopatrzenia w wodę, instalacji wodno-kanalizacyjnych systemów odwodnienia i instalacji energetycznych;
4. prace projektowe i dokumentacja związana z inwestycjami, o których mowa w pkt 3;
5. promowanie projektów.

Celem, ze względu na ograniczoną pulę środków, jest wsparcie dla budowy jednego centrum logistycznego oraz dla budowy 2–3 terminali kontenerowych dla sieci kolejowej.

Uzasadnienie wyboru działania

Utworzenie/rozbudowa terminali transportu intermodalnego na bazie istniejącej infrastruktury kolejowej i ich dalszy rozwój do postaci centrów logistycznych spowoduje w danym regionie wzrost przewozów intermodalnych, co powinno doprowadzić do zwiększenia przewozów transportem kolejowym. Powstające centra logistyczne umożliwią zastosowanie w regionach nowoczesnych rozwiązań logistycznych, co będzie mieć znaczenie dla ich rozwoju i osiągnięcia wymiernych korzyści. Do głównych korzyści dla regionu, w którym powstaną centra logistyczne, należą:

- stworzenie nowych miejsc pracy,
- wzrost przewozów z wykorzystaniem bardziej przyjaznego środowiska transportu kolejowego,
- wzrost konkurencyjności polskiej gospodarki,
- rozwój usług dodatkowych wokół centrum logistycznego (hotele, bary, warsztaty naprawcze).

W regionach, w których powstaną centra logistyczne, nastąpi poprawa stanu środowiska naturalnego z uwagi na zmniejszenie oddziaływania uciążliwego transportu samochodowego (ograniczenie emisji spalin) oraz znaczne zmniejszenie ruchu samochodów ciężarowych.

Wyniki analizy ex ante

Przewidywane skutki realizacji projektów przedstawiają się w sposób następujący:

- budowa terminalu transportu intermodalnego lub centrum logistycznego zakłada zastosowanie do jego obsługi transportu kolejowego i ewentualnie morskiego. Tym samym powstaje szansa na zwiększenie ich udziału w przewozach,
- korzyści z budowy odniesie sektor transportu, a także gospodarka morska,
- realizacja projektów będzie znaczącym bodźcem rozwojowym dla podmiotów gospodarczych działających w logistyce,
- realizacja projektów oznacza także zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach kosztem transportu samochodowego i wpłynie korzystnie na środowisko naturalne,
- powinno nastąpić lepsze wykorzystanie przepustowości istniejących linii kolejowych,
- pozytywnym skutkiem realizacji projektów będzie tworzenie nowych miejsc pracy; centrum logistyczne wraz z otoczeniem funkcjonalnym tworzy znaczące ilości nowych miejsc pracy,
- stworzenie szansy rozwoju dla małych i średnich firm realizujących w centrum logistycznym poszczególne elementy procesów technologicznych.

Budowa centrów logistycznych oraz rozbudowa terminali transportu intermodalnego przyczyni się do gałęziowego zrównoważenia rozwoju systemu transportowego Polski. Wobec powyższego można stwierdzić pozytywną ocenę działania.

Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Beneficjentami są przedsiębiorcy wykonujący na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego*.

Zakres geograficzny – lokalizacja działania

Projekty z zakresu działania „Rozwój systemów intermodalnych”, dotyczące centrów logistycznych i terminali transportu intermodalnego, będą lokalizowane na obszarze całego kraju. Szczegółowa ich lokalizacja ogranicza się do linii kolejowych państwowego znaczenia oraz do głównych portów morskich. Preferować się będzie lokalizacje na obszarach aglomeracji miejskich (w tym centrum logistyczne w Sławkowie).

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości publicznych środków przeznaczonych na to działanie, wynosi 12,4 mln euro (na lata 2004–2006). Wskaźnik produktu oznacza liczbę zrealizowanych dwóch inwestycji. Wskaźnik oddziaływania, to wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych o 7%. Wskaźnik rezultatu, to zdolność przeładunkowa w terminalach transportu intermodalnego.

* określonego decyzją Komisji Europejskiej z dnia 25 stycznia 2006r. nr N 160/2005 – Polska w sprawie programu pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych.

Wskaźniki monitorowania stanu wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania, podane są w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– liczba zbudowanych i zmodernizowanych terminali transportu intermodalnego (szt.)	2	4	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– liczba powstałych centrów logistycznych (szt.)	0	1	
Wskaźnik rezultatu	– zdolność przeładunkowa w terminalach transportu intermodalnego (TEU)	21 550	111 550	
Wskaźnik oddziaływania	– wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych (%)	100	107	Dane GUS

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Rozwój systemów intermodalnych	12,4	6,9	5,5	–	–	7,6

Wyniki konsultacji społecznych działania

W działaniu tym możliwe są dwa rodzaje projektów: centra logistyczne oraz terminale transportu intermodalnego. Stąd wyniki konsultacji zostały do nich odniesione. Podobnie jak poprzednio, wykorzystane zostały trzy formy konsultacji.

Konsultacje z administracją publiczną:

Z pierwszej formy konsultacji, czyli uwag i propozycji zgłaszanych przez przedstawicieli administracji publicznej wynika, że występuje duże zainteresowanie środowisk samorządowych projektami intermodalnymi. Jednocześnie środowiska te oczekują, że środki publiczne na projekty tego typu powinny pochodzić z budżetu państwa. Ponadto zgłoszono szereg propozycji projektów budowy nowych centrów logistycznych, ale można będzie je wziąć pod uwagę dopiero w dalszym okresie programowania.

Konsultacje ze społeczeństwem:

Druga forma konsultacji, obywatelska poprzez internet, nie dała wyników.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

Natomiast z trzeciej formy konsultacji, tzn. opinii ekspertów zewnętrznych, wynikają następujące wnioski. Przede wszystkim panuje wśród nich opinia, że realizacja tego rodzaju projektów następuje przy braku beneficjenta dla każdego projektu. Oznaczać to może brak skuteczności przy realizacji tego działania. Stąd wypływa wniosek, że konieczne jest podjęcie wysiłku, który doprowadziłby do wyodrębnienia beneficjentów dla każdego projektu. Wyodrębnienie to warunkuje realizację tego działania.

DZIAŁANIA W RAMACH PRIORYTETU 2.: BEZPIECZNIEJSZA INFRASTRUKTURA DROGOWA

3.4. Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Budowa i przebudowa dróg krajowych

Kategoria Interwencji Funduszy Strukturalnych	3121 – drogi krajowe, 312 – drogi, 313 – autostrady ¹⁾
Numer działania	2.1.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	– dotacje inwestycyjne 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 – dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem	452,5 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	339,3 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	113,2 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	–

¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady dla wdrożenia rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999/WE w sprawie systemów zarządzania i kontroli w zakresie pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 063 z 03.03.2001, str. 21 z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. I, str. 132).”,

Plan finansowy działania

Działanie to wymaga nakładów w wysokości 516,4 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zakłada się poniesienie nakładów w wysokości 387,3 mln euro, tj. około 75% ogółu kosztów kwalifikowanych. Pozostałą wielkość 129,1 mln euro, tj. około 25%, wniesie budżet państwa poprzez środki będące w dyspozycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) lub z Krajowego Funduszu Drogowego (KFD). Na tym etapie programowania nie jest jeszcze ustalony udział innych środków publicznych, w tym pochodzących z kredytów z Międzynarodowych Instytucji Finansowych (MIF). Udział ten będzie określony w ramach zgłaszanych projektów.

Cel działania

Celem działania 2.1. jest 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 pozwoli 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.

Opis działania

Działanie polegać będzie na budowie autostrad, budowie dróg ekspresowych, przebudowie dróg krajowych i budowie obwodnic wraz z działaniem 2.2. dotyczącym usprawnienia przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu. W ramach działania będą realizowane inwestycje polegające m. in. na budowie odcinków autostrad, odcinków dróg ekspresowych oraz przebudowie już istniejących odcinków dróg krajowych zlokalizowanych na sieci TEN-T lub powiązanych z tą siecią. W szczególności:

- nawierzchnia drogowa na drogach krajowych zostanie przystosowana do przenoszenia nacisku 11,5 T/oś,
- zostanie wykonane utwardzenie poboczy dla ruchu powolnego,
- nastąpi przebudowa skrzyżowań dla upłynnienia ruchu i polepszenia widoczności,
- zostaną wybudowane/przebudowane skrzyżowania dla polepszenia widoczności i poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- zostaną wykonane elementy ochrony środowiska, w szczególności separatory dla wód opadowych.

Uzasadnienie wyboru działania

W traktacie akcesyjnym Polska zobowiązała się do 2009 r. sukcesywnie udostępniać określoną sieć drogową międzynarodowego znaczenia dla poruszania się pojazdów o nacisku 11,5 T/oś. Są to drogi leżące głównie w paneuropejskich korytarzach transportowych lub drogi krajowe powiązane z siecią TEN-T. Zobowiązanie to będzie realizowane poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych, a także przebudowę istniejących dróg krajowych.

Wyniki oceny ex ante

Uwzględniono wyniki oceny *ex ante* sporządzonej przez konsultantów SPOT. Działanie zostało ograniczone do sieci dróg krajowych, które mają być dopuszczone do ruchu pojazdów o nacisku 11,5 T/oś w okresie przejściowym po akcesji Polski do Unii Europejskiej, w tym do dwóch odcinków autostrady A-2 (które mają stanowić w przyszłości fragment autostradowego połączenia Warszawy z zachodnią granicą państwa) oraz dla działania 2.2. przejazdów przez miasta i miejscowości, stanowiących tzw. „wąskie gardła” na sieci dróg krajowych. Kryteria wyboru projektów uzupełniono o efekt tworzenia sieci razem z innymi projektami realizowanymi przez Fundusz Spójności, środki udostępnione w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR), środki budżetowe i MIF. Większą rolę przyporządkowano konsultacjom z regionalnymi samorządami. W wyniku realizacji tego działania nastąpi poprawa jakościowa dróg krajowych. Dzięki tej poprawie jakościowej zmniejszy się negatywne oddziaływanie ruchu drogowego na otoczenie, w tym na środowisko.

Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu.

Beneficjent to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Dostawcy usług będą wyłonieni w procedurze przetargu publicznego. Przetargi publiczne będzie prowadziło Biuro Projektów Unijnych - wyspecjalizowana jednostka GDDKiA.

Podstawą wdrażania działania będą Umowy o dofinansowanie projektów, które Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentami. W umowach tych zostanie określony ogólny koszt

kwalikowany projektu, w tym wielkości środków UE, w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywane harmonogramy realizacji projektów), a także źródła współfinansowania krajowego. Umowy te będą też zawierać szczegółowe warunki wykorzystywania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Beneficjentami będą także przedsiębiorstwa transportu drogowego, przedsiębiorstwa produkcyjne używające transportu drogowego, indywidualni użytkownicy dróg publicznych, właściciele i zarządcy terenów aktywnych gospodarczo leżących w otoczeniu drogi, ludność zamieszkująca tereny w obszarze wpływu drogi (ochrona środowiska).

Zakres geograficzny – lokalizacja działania

Zakres geograficzny działania obejmuje cały kraj. Natomiast lokalizacja działania ograniczona jest do odcinków dróg krajowych zlokalizowanych na sieci TEN-T lub powiązanych z tą siecią dla projektów realizowanych zarówno w systemie tradycyjnym, jaki i w formule Partnerstwo Publiczno-Prywatne (PPP).

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie wynosi 452,5 mln euro.

W Podstawach Wsparcia Wspólnoty przewiduje się następujące wskaźniki monitorowania dla działań w obszarze transportu dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego: liczba wypadków drogowych, liczba kilometrów nowo wybudowanych oraz przebudowanych dróg krajowych.

Jako wskaźniki rezultatu przyjmuje się:

- przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych odcinkach dróg krajowych (Pu/ha)
- nośność (kN/oś)

Jako wskaźniki oddziaływania przyjmuje się:

- liczbę wypadków drogowych
- liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

Wskaźniki monitorowania wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	– długość przebudowanych dróg krajowych (km)	0	106,59	Sprawozdawczość beneficjentów
	– długość rozbudowanych dróg krajowych (km)	0	29,57	
	– długość zbudowanych dróg krajowych (km)	0	23,57	
Wskaźnik rezultatu	– przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych odcinkach dróg krajowych (Pu/ha)	22 444	38 929	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– nośność (kN/oś)	80/100	115	
Wskaźnik oddziaływania	– liczbę wypadków drogowych	51 000 (2003)	47 000	KRBRD
	– liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	5 600 (2003)	4 200	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa i przebudowa dróg krajowych	452,5	339,3	113,2	–	–	–

Wyniki konsultacji społecznych działania

Wyniki konsultacji społecznych w tym działaniu składają się z wyników wspólnych konsultacji dla trzech działań: 2.1., 2.2. i 2.3. związanych z priorytetem „bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” oraz z wyników odrębnych dla każdego z tych trzech działań. W pierwszej kolejności zostaną omówione wspólne wyniki konsultacji dla tych trzech działań, a następnie omówione zostaną wyniki odrębne dla każdego z tych działań.

Konsultacje z administracją publiczną:

Wyniki konsultacji przeprowadzonych przez administrację publiczną wskazują, że zakres tych działań jest zbyt zawężony w porównaniu z potrzebami. Dotyczy to zarówno budowy autostrad, budowy dróg ekspresowych i przebudowy dróg krajowych, poprawy przejazdów przez miasta, jak i poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych. Podsumowując wyniki, można stwierdzić, że potrzeby są tu nieograniczone, możliwości zaś są bardzo ograniczone. Stąd zakres tych działań został dostosowany do możliwości finansowych. W miarę zwiększania ilości środków będą również zwiększane zakresy tych działań. Natomiast wnioski odrębne, składane przez administrację publiczną, dotyczące wyłącznie działania 2.1., dotyczyły możliwości rozszerzenia listy projektów. Dotyczy to w szczególności wniosku włączenia do listy projektów drogi: Myślenice – Zakopane oraz drogi między Szczecinem a Gdańskiem. Występują też propozycje sfinansowania przebudowy dróg krajowych ze środków EFRR, które są przeznaczone na infrastrukturę transportu w ramach ZPORR. Dotyczy to województwa warmińsko-mazurskiego.

Konsultacje ze społeczeństwem:

Wyniki konsultacji społecznych za pośrednictwem Internetu wskazują na duże zainteresowanie społeczne tymi działaniami oraz oczekiwanie, że w wyniku ich realizacji nastąpi istotna poprawa stanu sieci dróg krajowych. Aby temu sprostać, przygotowano w związku z tym szerszy program rozwoju sieci dróg krajowych, obejmujący 10-letni okres do 2013 r. Również wprowadzenie jako odrębnego działania możliwości współfinansowania przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu wzbudziło duże nadzieje w środowiskach samorządowych tych miast na dodatkowe środki finansowe. Wyrazem tych rozbudzonych nadziei są również wystąpienia obywatelskie drogą internetową.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

Z konsultacji ekspertów zewnętrznych wynikają natomiast dwa generalne wnioski. Pierwszy z nich dotyczy sprawy wyboru połączeń drogowych, na których zostaną zlokalizowane wybrane projekty drogowe. Z tego wniosku wynika, że istnieje potrzeba łączenia projektów drogowych, finansowanych z Funduszu Spójności i z EFRR, w jednolite ciągi. Dokonano takiego połączenia projektów. Drugi wniosek dotyczy zakresu przebudowy dróg – czy przebudowa ta ma być całkowita, czy też częściowa. Stwierdza się, że przebudowa ma dotyczyć głównie przebudowy dróg na pożądaną nośność.

3.5. Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu
Nazwa poddziałania	–
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	3121 – drogi krajowe
Numer działania	2.2
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Miasta na prawach powiatu
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	– dotacje inwestycyjne 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, – dotacja inwestycyjna dla współfinansowania kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	420,3 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	315,1 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	105,3 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	–

Plan finansowy działania

Działanie to wymaga nakładów w wysokości 420,3 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Z EFRR zakłada się poniesienie nakładów w wysokości 315,1 mln euro, tj. około 75% ogółu kosztów kwalifikowanych. Pozostałą wielkość 105,3 mln euro, tj. około 25%, wniosą jednostki samorządu terytorialnego: miasta na prawach powiatu. Również przewiduje się, że w ramach poszczególnych projektów wystąpi udział kredytów z Międzynarodowych Instytucji Finansowych lub zostanie przekazane dofinansowanie ze środków budżetu państwa.

Cel działania

Celem działania 2.2. jest zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej Polski w układzie Unii Europejskiej, poprzez przebudowę miejskich odcinków dróg krajowych administrowanych przez samorzady w koordynacji z inwestycjami na głównych korytarzach drogowych. Zrealizowanie tego działania posłuży realizacji postanowień traktatu akcesyjnego Polski do Unii Europejskiej, dotyczących poprawy przejezdności przez nasz kraj drogami wchodzącymi w skład sieci TEN-T lub drogami krajowymi powiązаныmi z tą siecią.

Opis działania

Działanie polegać będzie na dostosowaniu odcinków ulic, stanowiących fragmenty ważnych dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu (miast prezydenckich), do występującego obecnie i przewidywanego w przyszłości natężenia ruchu drogowego. Również do tego działania włącza się priorytety budowy przepraw mostowych przez duże rzeki: Wisłę, Odrę, Wartę i Bug.

Dostosowanie to, w zależności od występujących potrzeb i lokalnych uwarunkowań, może obejmować m.in.:

- poszerzenie jezdni ulic,
- wzmocnienie nawierzchni ulic do przenoszenia nacisków 11,5 T/oś pojazdu,
- budowę, względnie przebudowę skrzyżowań na bezkolizyjne (dla poprawy widoczności, bezpieczeństwa ruchu drogowego i ruchu pieszych), w tym wyposażenie w sygnalizację świetlną,
- budowę urządzeń ochrony środowiska, np. ekranów akustycznych.

Przeprowadzony zakres prac dostosowawczych pozwoli w pewnym stopniu ujednoczyć parametry dróg krajowych na dłuższych odcinkach, nawiązując do działania 2.1.: Budowa i przebudowa dróg krajowych. To zadanie zakłada także usprawnienie przebiegu głównych dróg krajowych przez większe rzeki (Wisła, Bug, Odra i Warta).

Projekty w zakresie omawianego działania będą realizowane z udziałem finansowym jednostek samorządów terytorialnych, czyli miast na prawach powiatu.

Uzasadnienie wyboru działania

Ze względu na zobowiązanie Polski w traktacie akcesyjnym do udostępnienia do 2009 roku określonej sieci drogowej międzynarodowego znaczenia dla poruszania się pojazdów o nacisku 11,5 T/oś, zobowiązanie to dotyczy również odcinków odpowiednich dróg krajowych, położonych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu. Są to odcinki tworzące sieć TEN-T lub powiązane z tą siecią.

Występuje szereg czynników i okoliczności przemawiających za wyborem działania. Do podstawowych z nich należą m.in.:

- konieczność eliminowania zatorów na trasach dróg krajowych; przejazdy przez miasta w znaczącym stopniu hamująco wpływają na płynność ruchu na drogach krajowych i wydłużają czas przejazdu daną drogą,
- duża uciążliwość ekologiczna i społeczna ruchu tranzytowego przez miasta,
- potrzeba rozwoju ciągów drogowych o lepszych i jednolitych w miarę możliwości parametrach techniczno- ruchowych (czego obecne przejazdy przez miasta nie umożliwiają),
- dostosowanie nawierzchni dróg do przenoszenia nacisku 11,5 T/oś pojazdu,
- eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu,
- zwiększenie ochrony zabytkowych części miast.

Zakres geograficzny – lokalizacja działania

Działanie 2.2. „Usprawnienie przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu” lokalizowane jest na odcinkach dróg krajowych leżących na sieci TEN-T lub powiązanych z tą siecią.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, na lata 2004–2006, wynosi 420,3 mln euro.

W PWW przewiduje się wskaźniki monitorowania dla działań w obszarze transportu dotyczące: bezpieczeństwa ruchu drogowego – liczba wypadków drogowych i liczba kilometrów dróg ogółem, w tym przebudowanych, rozbudowanych i zbudowanych dróg krajowych. Wskaźnikiem rezultatu dla działania jest przepustowość na przebudowanych odcinkach dróg krajowych.

Wskaźniki monitorowania wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania, przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych - częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– długość przebudowanych dróg krajowych (km)	0	75,05	Sprawozdawczość beneficjentów
	– długość rozbudowanych dróg krajowych (km)	0	24,23	
	– długość zbudowanych dróg krajowych (km)	0	26,35	
Wskaźnik rezultatu	– przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych drogach krajowych(Pu/ha)	104 042	230 448	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
Wskaźnik oddziaływania	– liczba wypadków drogowych	51 000 (2003)	47 000	KRBRD
	– liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	5 600 (2003)	4 200	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	420,3	315,1		105,3		

Wyniki konsultacji społecznych działania

Przy omawianiu wyników konsultacji społecznych działania 2.1. omówiono również wyniki tychże konsultacji dla działania 2.2. Poniżej zostaną omówione wnioski odrębne, dotyczące wyłącznie działania 2.2.

Konsultacje z administracją publiczną:

Ze strony miast na prawach powiatu zostało przedstawionych szereg wniosków projektów dotyczących budowy lub przebudowy dróg położonych w ciągu dróg krajowych, złożonych przez miasta na prawach powiatu. Projekty te są zlokalizowane na sieci TEN-T lub na drogach krajowych powiązanych z tą siecią.

Konsultacje ze społeczeństwem:

Z konsultacji społecznych tego poddziałania wynika wniosek, że szereg lokalnych środowisk oczekuje, że projekty do niego wpisane wpłyną w istotny sposób na poprawę sytuacji w miastach. Poprawa ta może nastąpić wtedy, gdy zostanie usprawniony ruch tranzytowy przez jego przeniesienie z centrów miast na obrzeża.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

W wyniku tej konsultacji uzyskano dodatkowe kryteria wyboru projektów służących realizacji działania 2.2.

3.6. Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego**Zbiorcza tabela działania**

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	319 – inteligentne systemy transportowe ⁵
Numer działania	2.3.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa drogowego.
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	W postaci dotacji inwestycyjnych
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	34,6 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	25,9 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	8,6 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach	do 75 %

⁵ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady dla wdrożenia rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999/WE w sprawie systemów zarządzania i kontroli w zakresie pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 063 z 03.03.2001, str. 21)

publicznych (%)	
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	–

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane ze środków pochodzących z EFRR, w części zarządzanej centralnie przez ministra właściwego do spraw transportu lub ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Krajowy wkład publiczny pochodzić będzie z budżetu państwa. Struktura współfinansowania wynosić będzie 75:25 (%) kosztów kwalifikowanych.

Działanie wymaga 34,6 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Unia Europejska poniesie nakłady w wysokości 25,9 mln euro z EFRR. Pozostałe nakłady w wysokości 8,6 mln euro poniesie budżet państwa poprzez środki będące w dyspozycji GDDKiA, Policji, Państwowej Straży Pożarnej i Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i innych instytucji zajmujących się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na tym etapie nie uwzględniono potencjalnego udziału innych środków finansowania zewnętrznego, np. kredytów MIF.

Cel działania

Celem działania jest poprawa bezpieczeństwa ruchu na sieci dróg krajowych poprzez zmniejszenie liczby zabitych i rannych w wypadkach drogowych. Nastąpi to 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 polegać będzie na likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych oraz oznakowaniu i wyposażeniu dróg krajowych w elementy bezpieczeństwa. Poprawa kontroli i nadzoru nad ruchem oraz usprawnienie systemu ratownictwa polegać będzie na zakupie sprzętu, który podniesie efektywność działań prewencyjnych policji ruchu drogowego i usprawni działania ratownicze straży pożarnej. Równolegle prowadzony będzie monitoring działań z zakresu poprawy brd dodatkowo wzmocniony zakupami sprzętu.

Opis działania

Działanie będzie wspierać dwa aspekty służące:

1. poprawie bezpieczeństwa na drogach krajowych oraz
2. monitorowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych oznacza:

- zastosowanie środków poprawy bezpieczeństwa miejsc szczególnego zagrożenia wypadkowego,
- wprowadzenie oznakowania dróg i ich wyposażenie w elementy bezpieczeństwa dróg oraz ich otoczenia,
- wprowadzenie środków kontroli i nadzoru ruchu oraz środków z zakresu drogowego ratownictwa technicznego i chemicznego.

Monitoring bezpieczeństwa ruchu oznacza kompleksowy nadzór z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wdrożenie nowego systemu zgłaszania i

ewidencjonowania wypadków i kolizji drogowych. Dzięki niemu zmniejszą się ilość i skutki wypadków drogowych.

Uzasadnienie wyboru działania

Biała Księga Polityki Transportowej Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego postawiła przed Wspólnotą cel zmniejszenia o 50% liczby zabitych w wypadkach drogowych w ciągu kolejnych dziesięciu lat. Dokument stwierdza również konieczność zwiększonych wysiłków na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym i zaleca poprawę cech bezpieczeństwa i harmonizację oznakowania dróg. Ponadto unijna polityka transportowa przewiduje harmonizację zasad kontroli ruchu i nadzoru nad transportem drogowym.

Poprawa warunków bezpieczeństwa na drogach posiada istotny wymiar społeczno-ekonomiczny. Według przyjętego przez Rząd Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000, całkowite roczne straty z tytułu wypadków drogowych w Polsce szacowane są na około 2,7% PKB. Z kolei aż 30% ogółu zabitych w wypadkach ginie na zamiejskiej sieci dróg krajowych, która stanowi zaledwie 6,7% całej sieci drogowej w Polsce. Redukcja liczby wypadków drogowych i ich ofiar na drogach krajowych oprócz zmniejszenia zagrożenia życia podróżnych i mieszkańców terenów położonych przy drogach przyniesie zatem wymierne korzyści ekonomiczne dla kraju w postaci zaoszczędzonych zasobów ludzkich i ekonomicznych.

Polityka unijna zakłada również prowadzenie równoległego monitoringu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego celem określenia ich efektywności oraz zapewnienia odpowiednich kryteriów doboru środków poprawy brd na sieci drogowej. Pod tym względem konieczne jest wdrożenie nowoczesnego systemu ewidencjonowania danych o zdarzeniach drogowych wzorem przodujących krajów Unii Europejskiej.

Uwzględnienie wyników oceny ex ante działania

Działanie wpisuje się w priorytety Białej Księgi Polityki Transportowej Unii Europejskiej w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i koncentruje się na sieci dróg krajowych – głównych szlakach komunikacji drogowej w kraju, które po akcesji staną się częścią transeuropejskiej sieci dróg. Działanie realizuje również cel zrównoważonego rozwoju, gdyż dąży do poprawy bezpieczeństwa najbardziej niebezpiecznej gałęzi transportu, jaką jest transport drogowy. Opis systemu wdrażania i opis systemu wyboru projektów określają jednostki zaangażowane w proces planowania, wdrażania i monitoringu projektów oraz ich role.

Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu.

Beneficjenci to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podjęte działania będą korzystne dla:

- indywidualnych użytkowników dróg publicznych,
- przedsiębiorstw transportu drogowego,
- przedsiębiorstw korzystających z transportu drogowego,
- właścicieli i zarządców terenów aktywnych gospodarczo leżących w otoczeniu drogi,
- ludności zamieszkującej tereny w obszarze wpływu drogi (ochrona środowiska).

Zakres geograficzny – lokalizacja działania

Działanie będzie realizowane na obszarze całego kraju, ale na wybranych odcinkach sieci dróg krajowych znaczenia międzynarodowego oraz w otoczeniu tych dróg.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na te działania, na lata 2004–2006 wynosi 34,6 mln euro.

Podstawowymi wskaźnikami monitorowania działania w postaci wskaźników rezultatu oraz działania są: liczba wypadków drogowych, liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, ciężkość wypadków.

Wskaźniki monitorowania przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2003)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	– jednorazowe pięciopanelowe urządzenia kontrolne, umożliwiające przeprowadzenie badań na obecność środków działających podobnie do alkoholu (szt.)	0	70 000	Sprawozdawczość beneficjentów
	– zestaw urządzeń rejestrujących zachowania uczestników ruchu zamontowane na radiowozach (szt.)	0	10	
	– urządzenia kontrolne (alkotesty) (szt.)	0	1 000	
	– zbudowane laboratorium technik komunikacyjnych wraz z wyposażeniem	0	1	
	– liczba przebudowanych szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań (szt.)	0	26	
	– samochody specjalistyczne (szt.)	0	45	
Wskaźnik rezultatu /oddziaływania	– liczba wypadków drogowych	51 000 (2003)	47 000	KRBRD
	– liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	5 600 (2003)	4 200	
	– ciężkość wypadków (liczba ofiar śmiertelnych/100 wypadków)	11	9	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	34,6	25,9	8,6			

Wyniki konsultacji społecznych

W działaniu tym występują dwa rodzaje projektów dotyczących wyposażenia w urządzenia sygnalizacji dróg krajowych oraz związanych z monitorowaniem ruchu drogowego na drogach krajowych.

Konsultacje z administracją publiczną:

Wyniki konsultacji wskazują na duże oczekiwania, że pomoc w ramach tego działania poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ma to nastąpić dzięki instalacjom i zakupowi wyposażenia. Z drugiej zaś strony oczekuje się istotnej poprawy bezpieczeństwa ruchu na głównej sieci drogowej.

Konsultacje ze społeczeństwem:

W wyniku konsultacji drogą internetową można stwierdzić, że zainteresowanie społeczne poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego jest duże. Natomiast z tej formy konsultacji nie ma bezpośrednich wniosków wpływających na kształt działania.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

Z konsultacji ekspertów zewnętrznych wynika, że poprawa bezpieczeństwa na drogach w kraju jest trudnym do przeprowadzenia procesem. Stąd konieczne jest wykorzystanie zarówno wzorców, jak i środków, które ten proces poprawy usprawnią. Oznacza to, że zarówno wybór tego działania, jak i sposób przeznaczenia środków w ramach tego działania jest słuszny.

PRIORYTET 3: POMOC TECHNICZNA DLA SPOT**3.7. Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT****Zbiorcza tabela działania**

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Pomoc techniczna dla SPOT
Nazwa działania	Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41 Pomoc techniczna i działania innowacyjne 411 Przygotowanie, wdrożenie, monitorowanie, upowszechnianie 412 Ocena 413 Badania 414 Działania innowacyjne 415 Informowanie opinii publicznej
Numer działania	3.1.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	– Ministerstwo Rozwoju Regionalnego – Ministerstwo Infrastruktury oraz inni beneficjenci, którzy otrzymali dofinansowanie dla realizacji co najmniej jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub Priorytetu 2 lub wystąpili o dofinansowanie projektu mającego na celu opracowanie dokumentacji dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013, w tym: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – urzędy morskie – zarządy portów – Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) – Główny Inspektorat Transportu Drogowego – miasta na prawach powiatu, w zależności od charakteru realizowanego projektu

UZUPEŁNIENIE SEKTOROWEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO TRANSPORT

	<ul style="list-style-type: none"> – Państwowa Straż Pożarna – Policja
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	<p>Czynności objęte limitem wydatków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a także pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, nagród i innych świadczeń – usługi dla Komitetu Monitorującego – wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, także poprzez angażowanie ekspertów – koszty opracowania dokumentacji projektowej dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013 – audyt – ocena SPOT <p>Czynności nieobjęte limitem wydatków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego oraz ministra właściwego do spraw transportu i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w urzędach obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego oraz ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych – szkolenia krajowe i zagraniczne związane tematycznie z problematyką wykorzystania funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, z podniesieniem znajomości języka obcego oraz uczestnictwo w studiach podyplomowych i doktoranckich – spotkania robocze i oficjalne dotyczące zarządzania i wdrażania SPOT – konferencje – wymiana doświadczeń – szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100%
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	10,5 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	7,8 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	2,6 mln euro
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %

Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
---	---------

Źródła finansowania działania

Działanie będzie finansowane ze środków EFRR w ramach SPOT (7,8 mln euro) i środków krajowych (2,6 mln euro) pochodzących z budżetu państwa oraz budżetów beneficjentów.

Cel działania

Bezpośrednie cele działania to:

- 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 POIiŚ 2007–2013;

Opis działania

Wyróżniono następujące zadania ukierunkowane na usprawnienie systemu zarządzania funduszem strukturalnym, monitorowania, kontroli i oceny działań.

Czynność 1: Zatrudnienie personelu i zakup sprzętu komputerowego oraz oprogramowania, w ramach której realizowane będą następujące 2 zadania:

- wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a także pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, składkami na fundusz pracy oraz nagród i innych świadczeń,
- zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania (np.: komputery, serwery, monitory, oprogramowanie, faksy, koparki, drukarki, skanery), wyposażenia biurowego oraz materiałów biurowych i eksploatacyjnych na potrzeby pracowników Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór dostawców powyższego sprzętu. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007–2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych,

Czynność 2: Usługi dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz programowanie przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ 2007–2013, w ramach której realizowane będą następujące zadania:

- usługi dla Komitetu Monitorującego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za wszystkie kwestie związane z pracami tych Komitetów (np.: wynajem powierzchni biurowej, tłumaczenia dokumentów i tłumaczenie symultaniczne, koszty transportu,

- wyżywienia i zakwaterowania stałych członków Komitetu, zaproszonych ekspertów i gości reprezentujących instytucje lub ich oddziały mające siedzibę poza miejscem posiedzenia Komitetu),
- wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór podmiotów świadczących usługi doradztwa prawnego oraz konsultantów i ekspertów. Doradztwo prawne obejmowałoby kwestie kontraktowe i przetargowe związane z poszczególnymi projektami, a także z całym SPOT, natomiast konsultanci i eksperci byłiby niezbędni do opracowania wszelkich typów ekspertyz, opinii i prac studialnych. W ramach tego zadania przewiduje się również finansowanie kosztów funkcjonowania Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej w zakresie realizacji SPOT,
 - koszty opracowania dokumentacji projektowej dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007–2013,
 - audyt, w tym między innymi przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu zewnętrznego odpowiedzialnego za przeprowadzenie audytu oraz wsparcie Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Infrastruktury,
 - szkolenia w ramach zarządzania projektami dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie oraz potencjalnych beneficjentów (między innymi cykl realizacji projektu, zasady i procedury zamówień publicznych, analiza ryzyka, transport i środowisko), w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej dla komponentu szkoleniowego,
 - szkolenia krajowe i zagraniczne związane tematycznie z problematyką wykorzystania funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, z podniesieniem znajomości języka obcego oraz uczestnictwo w studiach podyplomowych i doktoranckich dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT. W przypadku Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej także departamentów wspierających działających w ramach odpowiedniego ministerstwa,
 - wymiana doświadczeń, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za organizację spotkań z pracownikami Instytucji Zarządzającej, Instytucji Pośredniczącej oraz beneficjentów w celu wymiany doświadczeń (warsztaty, studium przypadku, dyskusje) – wynajem powierzchni biurowej, wyżywienie i zakwaterowanie, transport oraz zapewnienie tłumaczy dla zaproszonych ekspertów i uczestników,
 - szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za przeprowadzenie studiów oraz szkoleń dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów,
 - ocena SPOT oraz przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ.

Wielkość i zakres pomocy technicznej w ramach funduszy strukturalnych są uregulowane przepisami rozporządzenia Komisji nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1685/2000/WE ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1260/1999/WE w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działanie współfinansowane z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie Rady nr 1145/2003/WE (Dz. Urz. WE L 72 z 11.03.2004 r., str. 66; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 14, t. 2, str. 3), zwane dalej „rozporządzeniem nr 448/2004/WE”. Działania finansowane w ramach pomocy technicznej podzielono na dwie grupy. Pierwsza grupa jest objęta limitem finansowym, którego wielkość jest obliczana według wzoru zamieszczonego w rozporządzeniu nr 448/2004/WE (Zasada 11). Pozostałe działania nie są limitowane i mogą być finansowane stosownie do potrzeb (Zasada 11). Mając na uwadze te przepisy, proponuje się podział działań na dwie grupy.

Czynności objęte limitem wydatków (Zasada 11):

- wydatki związane z przygotowaniem, selekcją i wyborem działań SPOT. W ramach tych operacji przewiduje się sfinansowanie prac potrzebnych do wyboru listy projektów i jej uaktualniania,
- wydatki związane z funkcjonowaniem Komitetu Monitorującego. Koszty obsługi i posiedzeń Komitetu są kosztami kwalifikowanymi zgodnie z właściwymi rozporządzeniami Wspólnoty Europejskiej. Do kosztów tych należą, między innymi: ekspertyzy, opinie, przygotowanie logistyczne, obsługa techniczna, tłumaczenia, zaopatrzenie w niezbędne materiały, wynajem sal itp.,
- finansowanie wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniami społecznymi, składkami na fundusz pracy oraz nagród i innych świadczeń osób zaangażowanych we wdrażanie SPOT (pod warunkiem spełnienia wymogów Zasady 11 pkt 2.2),
- pokrycie kosztów audytu zewnętrznego między innymi wykonanego przez niezależną firmę audytorską oraz kosztów wsparcia Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Infrastruktury oraz komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za audyt wewnętrzny w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego,
- koszty związane z bieżącym monitorowaniem i kontrolą projektów finansowanych ze środków SPOT. W ramach tego działania przewiduje się pokrywanie kosztów między innymi: podróży służbowych pracowników beneficjentów Priorytetu 3 oraz modyfikacji i doskonalenia wewnętrznych procedur zarządzania oraz pokrycie kosztów ewaluacji ww. programami.

Czynności nieobjęte limitem wydatków (Zasada 11):

- doskonalenie kadry wdrażającej SPOT w zakresie efektywnego zarządzania,
- szkolenia dla osób zaangażowanych w zarządzanie i wdrażanie SPOT, mające na celu wymianę doświadczeń, poprawę efektywności pracy oraz bieżące uzupełnianie wiedzy w zakresie funduszy strukturalnych i efektywnego zarządzania SPOT,
- zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania komputerowego dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu, personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych.

Uzasadnienie wyboru czynności działania

Instytucja Zarządzająca odpowiada za efektywne i prawidłowe zarządzanie i wdrażanie SPOT, zgodnie z art. 34 rozporządzenia nr 1260/1999/WE.

Postulat ten realizowany jest poprzez czynności pomocy technicznej, których celem ogólnym jest wzmocnienie systemu wdrażania SPOT, a w szczególności wsparcie procesów: zarządzania, monitorowania, kontroli i oceny stopnia realizacji SPOT. Wsparcie techniczne przyczynić ma się do efektywnego, zgodnego z prawem i politykami wspólnotowymi wykorzystania finansowego wkładu Wspólnoty Europejskiej oraz środków krajowych. Dodatkowo w celu zapewnienia ciągłości procesu programowania konieczne jest zapewnienie wsparcia złożonego i kosztownego procesu przygotowania przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe.

Opis sposobu wdrażania działania (dla działań 3.1. i 3.2.)

Podstawą wdrażania działania będzie umowa o dofinansowanie projektu, którą Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentem. Nie dotyczy to jednak projektów zgłaszanych do realizacji przez samą Instytucję Zarządzającą lub Instytucję Pośredniczącą, gdzie podstawą wdrażania działania będzie decyzja podjęta przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Zarządzającą lub przez ministra właściwego do spraw transportu w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Pośredniczącą. W umowie podpisanej z beneficjentem określony zostanie między innymi koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkość środków Unii Europejskiej w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywany harmonogram realizacji projektu), a także źródło współfinansowania krajowego. Umowa zawarta z beneficjentem zawiera także szczegółowe warunki wykorzystania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Wskaźniki monitorowania (dla działań 3.1. i 3.2.)

Wskaźniki dotyczące działań z zakresu pomocy technicznej mają charakter ilościowy i są tworzone na poziomie rodzaju wsparcia określanego za pomocą danej czynności. Realizacja zaplanowanych wskaźników produktu, rezultatu i oddziaływania będzie konieczna do przygotowywania raportów rocznych podsumowujących wdrażanie programu operacyjnego oraz na etapie przygotowania raportu końcowego.

Wskaźniki dla działania 3.1. „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT” podano w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– liczba przeprowadzonych szkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej (szt.)	0	50	Sprawozdawczość beneficjentów
	– liczba przeprowadzonych osoboszkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej (szt.)	0	1500	
	– liczba osób, których zatrudnienie zostało dofinansowane ze środków pomocy technicznej	0	40	
	– liczba wykonanych ekspertyz, analiz, studiów (szt.)	0	12	
	– liczba obsłużonych posiedzeń Komitetu Monitorującego i Sterującego (szt.)	0	24	
	– liczba zakupionych komputerów ze środków pomocy technicznej (szt.)	0	50	

Wskaźnik rezultatu/ oddziaływania	– wartość dofinansowania w projektach realizowanych w ramach Programu (tys. euro)	0	1 163 384	Sprawozdawczość Instytucji Pośredniczącej
	– wartość płatności dokonanych z rachunku programowego (tys. euro)	0	1 163 384	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	10,5	7,8	2,6	–	–	–

3.8. Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT**Zbiorcza tabela działania**

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Pomoc techniczna dla SPOT
Nazwa działania	Informacja i promocja operacji SPOT
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41 Pomoc techniczna i działania innowacyjne 411 Przygotowanie, wdrożenie, monitorowanie, upowszechnianie 412 Ocena 413 Badania 414 Działania innowacyjne 415 Informowanie opinii publicznej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Orientacji Gwarancji Rolnej, Instrument Finansowy Orientacji Rybołówstwa)
Numer działania	3.2.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	– Ministerstwo Rozwoju Regionalnego – Ministerstwo Infrastruktury oraz inni beneficjenci Priorytetu 1 i Priorytetu 2, którzy otrzymali dofinansowanie, co najmniej dla jednego projektu, w tym: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Polskie Koleje Polskie Linie Kolejowe S.A. – urzędy morskie – zarządy portów – Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) – Główny Inspektorat Transportu Drogowego – miasta na prawach powiatu, w zależności od natury realizowanego projektu, – Państwowa Straż Pożarna – Policja
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	Czynności objęte limitem wydatków: – ocena Działania 3.2. Czynności nieobjęte limitem wydatków w ramach SPOT: – kampania informacyjno-promocyjna – serwis internetowy – szkolenia dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz Ministerstwa Transportu – szkolenia dla pracowników beneficjentów SPOT

Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	1,5 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	1,2 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	0,4 mln euro
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %

Źródła finansowania działania

Działanie będzie finansowane ze środków EFRR w ramach SPOT (1,2 mln euro) i środków krajowych (0,4 mln euro) pochodzących z budżetu państwa oraz budżetów beneficjentów.

Cel działania

Działania i projekty, które zostały objęte priorytetem pomocy technicznej, służą wdrażaniu wymogów nałożonych przez przepisy rozporządzenia nr 1159/2000/WE z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie prowadzenia przez państwa członkowskie działań informacyjnych i reklamowych dotyczących pomocy udzielanej z funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 130 z 31.05.2000 r.). W ramach tego działania pomoc techniczna obejmuje zadania związane z informacją i promocją zarówno programu, jak i poszczególnych projektów współfinansowanych ze środków EFRR.

Opis działania

Wyróżniono następujące czynności ukierunkowane na rozpowszechnianie informacji oraz promocję SPOT:

Czynność 1: Kampania informacyjno-promocyjna SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za opracowanie i dystrybucję materiałów informacyjnych, organizowanie konferencji prasowych, seminariów i warsztatów dla dziennikarzy, w mediach.

Czynność 2: Serwis internetowy na temat SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za rozwój i aktualizację strony internetowej, prowadzenie internetowej kampanii informacyjno-promocyjnej.

Czynność 3: Szkolenia dla pracowników Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na przeprowadzenie szkoleń (np.: w zakresie public relations, zasad społecznej komunikacji, metod autoprezentacji publicznej, polityki informacyjnej Unii Europejskiej).

Czynność 4: Szkolenia dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na przeprowadzenie szkoleń.

Czynność 5: Ocena Działania 3.2, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór ekspertów lub firmy odpowiedzialnej za zbadanie skuteczności działań informacyjno-promocyjnych.

Czynność 5 jest objęta limitem wydatków, podczas gdy pozostałe czynności nie są objęte takim limitem.

Czynności objęte limitem wydatków oraz czynności nieobjęte takim limitem zostały przedstawione wspólnie dla obu działań pomocy technicznej przy opisie działania 3.1.

Uzasadnienie wyboru czynności działania

Zgodnie z punktem „Raporty i promocja SPOT” Instytucja Zarządzająca SPOT podejmie działania związane z promowaniem programu i informowaniem społeczeństwa oraz potencjalnych beneficjentów o zasadach funkcjonowania programu, jego celach, osiągnięciach, możliwościach pozyskiwania środków itp. Skuteczność działań promocyjnych i informacyjnych zostanie oceniona w ramach oceny działania „Informacja i Promocja SPOT”. Plan działań informacyjno-promocyjnych przedstawiony w rozdziale 9 „Uzupełnienia SPOT” stanowi podstawę wdrażania tego działania.

Ponadto zgodnie z punktem wspomnianego dokumentu pt. „Informacja i promocja”, Instytucja Zarządzająca SPOT jest odpowiedzialna za zapewnienie przestrzegania przepisów rozporządzenia nr 1159/2000/WE z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie prowadzenia przez państwa członkowskie działań informacyjnych i reklamowych dotyczących pomocy udzielanej z funduszy strukturalnych.

Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą działaniem jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu. Instytucja Zarządzająca oraz Pośrednicząca mogą także jako beneficjent składać własne projekty do tego działania. Ponadto część operacji o charakterze ogólnym dla funduszy strukturalnych będzie finansowana w ramach Programu Operacyjnego „Pomoc Techniczna”, który jest realizacją Narodowego Planu Rozwoju. Będą to działania, które należy prowadzić w sposób zintegrowany wobec wszystkich programów operacyjnych. Będą to w szczególności:

1. obsługa systemu SIMIK do monitorowania przepływów finansowych,
2. kampanie informacyjne o charakterze ogólnym,
3. wymiana doświadczeń z wdrażania funduszy.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźniki monitorowania dla działania 3.2. są podane w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– liczba opracowanych edycji biuletynu informacyjnego (szt.)	0	10	Sprawozdawczość beneficjentów
	– liczba opracowanych materiałów prasowych (szt.)	0	6	
	– liczba raportów z badania opinii społecznej (szt.)	0	3	
	– liczba zorganizowanych seminariów i konferencji (szt.)	0	10	
Wskaźnik rezultatu/oddziaływania	– wzrost (w %) świadomości społecznej na temat SPOT (%)	0	15	Badania statystyczne

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Informacja i promocja SPOT	1,5	1,2	0,4	–	–	–

4. Opis podsumowujący sposób wdrażania działań SPOT

Działania SPOT będą wdrażane w sposób do siebie zbliżony. Wynika to z faktu, że ich wdrażanie odbywać się będzie w ramach urzędów obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Różnice we wdrażaniu poszczególnych działań wynikają jedynie z odmienności charakteru działań.

Instytucja zarządzająca i pośrednicząca

Funkcję Instytucji Zarządzającej pełni minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Instytucją Pośredniczącą jest minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Instytucja Zarządzająca odpowiada za efektywne i prawidłowe zarządzanie i wdrażanie SPOT. Instytucja Zarządzająca może przekazać w drodze porozumienia część zadań związanych z wdrażaniem SPOT Instytucji Pośredniczącej.

Potencjalni beneficjenci

Beneficjentami w ramach SPOT mogą być:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., PKP S.A., przedsiębiorstwa kolejowe przewoźników pasażerskich, przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie,
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w Gdyni,
- miasta na prawach powiatu, w tym miasto Gdynia,
- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego,
- Ministerstwo Transportu lub Ministerstwo Gospodarki Morskiej,
- podmioty gospodarcze współtworzące centra logistyczne i terminale transportu intermodalnego: Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., PKP Cargo S.A., Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. i inne,
- Policja, Państwowa Straż Pożarna, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dla działania 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT: Policja, Państwowa Straż Pożarna,
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.,
- samorządy wojewódzkie,
- Miasto Stołeczne Warszawa,
- inne instytucje, właściwe z punktu widzenia wdrażania działań w ramach SPOT.

Zadania beneficjentów w procesie wdrażania projektów są następujące:

- przygotowanie wniosków projektów współfinansowanych w ramach SPOT,
- informowanie Instytucji Pośredniczącej o trybie wyłaniania wykonawców i dostawców w ramach projektu,
- przeprowadzanie procedur przetargowych i podpisywanie umów z wykonawcami i dostawcami,
- prowadzenie bieżącego monitoringu wdrażania projektów SPOT,
- weryfikacja faktur wystawionych przez wykonawców i ich potwierdzanie,
- realizacja płatności dla wykonawców,

- przygotowywanie okresowych sprawozdań z realizacji i wdrażania projektu oraz sprawozdań na zakończenie projektu,
- przygotowywanie raportów dotyczących nieprawidłowości,
- przechowywanie wszelkiej dokumentacji związanej z realizacją projektu (oryginały faktur, dokumentacja przetargowa, sprawozdania) przez co najmniej 3 lata od daty ostatniej płatności przekazanej przez Komisję Europejską w ramach programu zgodnie z art. 38 ust. 6 rozporządzenia nr 1260/1999/WE .

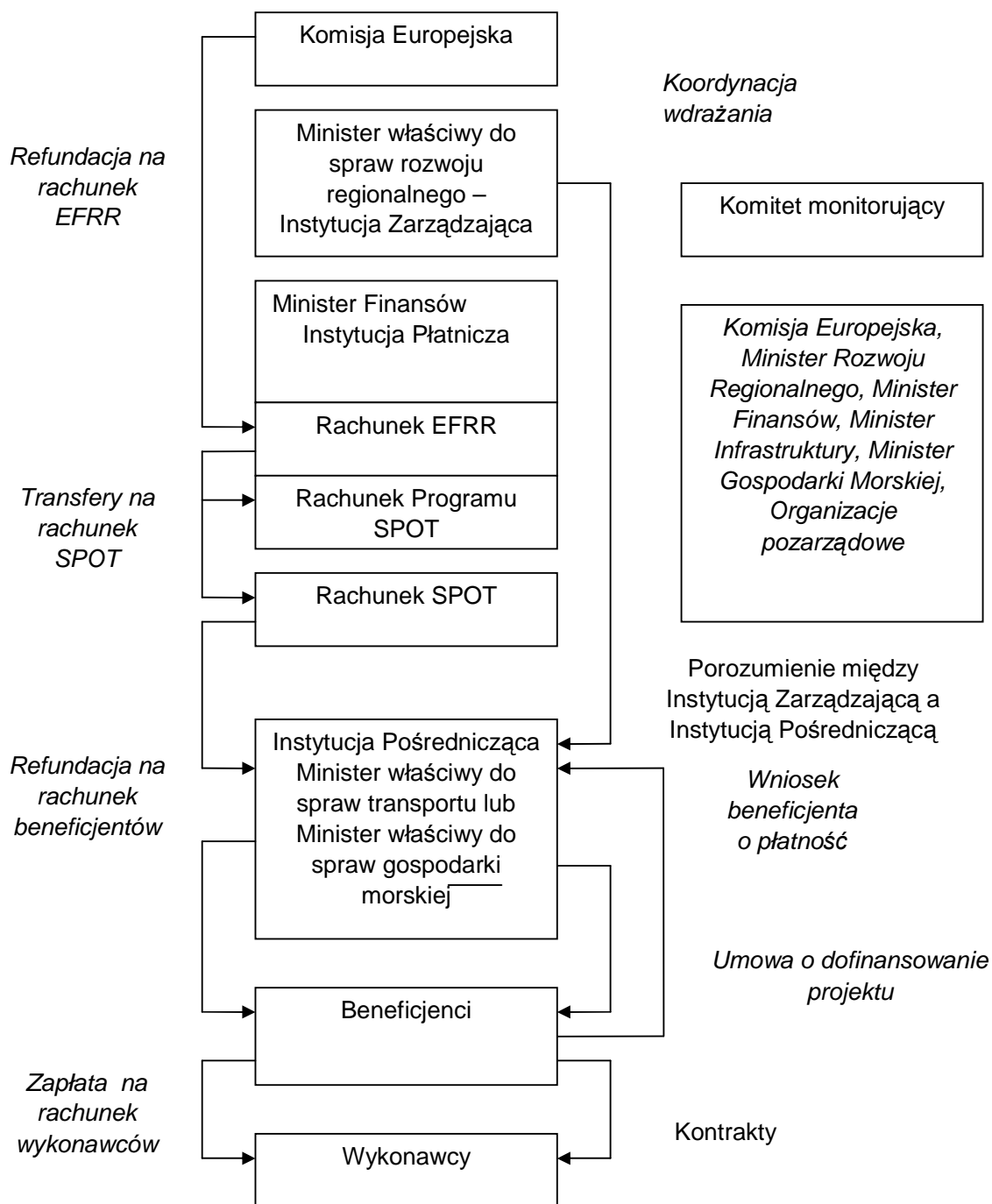
System wdrażania projektów

System wdrażania projektów w ramach SPOT będzie przebiegał zgodnie z następującym schematem:

- wniosek o przyznanie dofinansowania jest zgłaszany przez beneficjenta do Instytucji Pośredniczącej. Wnioski będą podlegały ocenie Instytucji Pośredniczącej, a ostatecznego wyboru dokona minister właściwy do spraw transportu (nie dotyczy projektów pomocy technicznej Instytucji Zarządzającej),
- szczegółowa procedura ubiegania się przez beneficjentów o środki finansowe w ramach SPOT zostanie określona przez Instytucję Pośredniczącą po uzgodnieniu z Instytucją Zarządzającą,
- w wyniku przeprowadzenia przez komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu oceny wniosku o przyznanie dofinansowania Instytucja Zarządzająca lub Pośrednicząca może:
 - zwrócić się do beneficjenta o wyjaśnienie, w wyznaczonym terminie, treści zawartych we wniosku;
 - zwrócić beneficjentowi wniosek z prośbą o wprowadzenie korekty we wskazanym terminie. Korekta może być dokonana poprzez złożenie nowego wniosku. Zmodyfikowany o korektę wniosek stanowi kolejną wersję wniosku o tym samym numerze i nie jest traktowany jako nowy wniosek;
 - odrzucić wniosek, gdy:
 - nie spełnia on wymogów formalnych,
 - beneficjent nie złożył wyjaśnień, o których mowa w pkt 1,
 - beneficjent nie złożył korekty wniosku;
 - ocenić wniosek pozytywnie lub negatywnie:
- projekty zaakceptowane przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnie z kryteriami wyboru projektów, będą stanowić podstawę do zawarcia przez Instytucję Pośredniczącą umów dofinansowania z beneficjentami,
- zgodnie z przepisami art. 26 rozporządzenia nr 1260/1999/WE dla wszystkich projektów, których koszt wydatków kwalifikowanych przekracza 50 mln euro i zaakceptowanych przez władze krajowe, wymagana jest akceptacja Komisji Europejskiej,
- przeliczenia przedstawionej we wniosku wartości projektu z PLN na euro dokonuje właściwa komórka organizacyjna w Instytucji Pośredniczącej biorąc jako podstawę przeliczenia miesięczny kurs euro Europejskiego Banku Centralnego ustalony w oparciu o kurs obowiązujący w dniu poprzedzającym ostatni dzień roboczy w miesiącu poprzedzającym miesiąc, na który ustala się kurs,
- beneficjent może zaktualizować dane niezbędne do zawarcia umowy o dofinansowanie projektu, jeśli uzyska na to zgodę Instytucji Pośredniczącej pod warunkiem, że kwota środków przyznanych na dofinansowanie projektu przez Instytucję Pośredniczącą określona w umowie o dofinansowanie projektu nie ulegnie zwiększeniu oraz istota projektu zostanie zachowana,

- beneficjent projektu pomocy technicznej – urzędy obsługujące ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – może zaktualizować dane niezbędne do podpisania decyzji o przyznaniu dofinansowania pod warunkiem, że wielkość udziału środków przyznanych na dofinansowanie oraz istota projektu zostaną zachowane,
- do umowy o dofinansowanie (w formie aneksu) lub decyzji przyznającej dofinansowanie dla projektów pomocy technicznej (w formie zmiany decyzji) mogą być wprowadzane zmiany za zgodą Instytucji Pośredniczącej (nie dotyczy projektów pomocy technicznej Instytucji Zarządzającej). Zmiany do umowy muszą być zgodne z art. 30 ust. 4 rozporządzenia nr 1260/1999/WE,
- beneficjenci, po ogłoszeniu i przeprowadzeniu postępowania przetargowego, zawierają z wyłonionymi wykonawcami umowy na realizację projektów. Terminy i warunki ogłaszanych przetargów są przekazywane do Instytucji Pośredniczącej.

Wykres 2. Schemat struktury zarządzania i finansowania SPOT



5. Plan finansowy SPOT

Tablice finansowe

Przy opisach poszczególnych działań został przedstawiony budżet każdego działania. W budżetach tych przedstawiono nie tylko łączną wielkość środków służących realizacji danego działania, ale także źródła pochodzenia tych środków, z podziałem na unijne (EFRR) i krajowe (publiczne, samorządowe i prywatne). Istnieje możliwość pokrycia części publicznego wkładu krajowego ze środków pochodzących z pożyczek EBI (łączna kwota tych środków wynosi 200 mln euro).

Budżety działań określono łącznie dla całego okresu lat 2004–2006 i dla poszczególnych lat (zobowiązania). Zbiorcze zestawienie dla okresu 2004–2006 środków służących realizacji wszystkich działań dla SPOT przedstawiono w tabeli 7 (w cenach z 2004 r.). W tabeli tej dokonano również podziału środków na poddziałania. Natomiast w tabeli 8 podano zobowiązania roczne dla 2004, 2005 i 2006 r. dla poszczególnych działań (w cenach z 2004 r.).

Zasady finansowania

Projekty, które będą realizowane w ramach SPOT wymagają, ze względu na dużą ich skalę, wieloletniego konsekwentnego współfinansowania z krajowych źródeł publicznych. Ich realizacja pozwoli odrobić część zaległości, poprawi stan sieci transportowych oraz będzie elementem realizacyjnym całościowego programu.

W stosunku do projektów współfinansowanych ze środków EFRR obowiązuje zasada partycypacji środków wspólnotowych i środków krajowych. Zasada dopasowania funduszy unijnych i krajowych odnosi się do wszystkich projektów współfinansowanych ze środków EFRR. W zgłaszanych projektach proporcje pomiędzy środkami z EFRR a środkami krajowymi, obejmującymi zarówno koszty niekwalifikowane jak i koszty kwalifikowane, przedstawiono w tabeli 9 (w %).

Tabela 7. Szacunkowa tabela finansowa dla SPO Transport w euro w cenach 2004 r. wg priorytetów i działań w latach 2004-2006

Priorytety / działania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne							Prywatne*	
			Ogółem	Wkład wspólnotowy			Krajowy wkład publiczny**				
				EFRR	ESF	FOGR	Ogółem	Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego		Inny
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu	311, 312, 315, 316, 318	701 464 218,00	701 464 218,00	474 100 000,00				227 364 218,00	138 647 734,00	88 716 484,00	7 573 731,00
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	535 002 876,80	535 002 876,80	353 266 943,85				181 735 932,95	109 269 448,95	72 466 484,00	0,00
1.1.1. Przebudowa linii kolejowych	311	266 676 567,00	266 676 567,00	200.000.000,00				66 676 567,00	66 676 567,00		
1.1.2. Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych	311	92 326 309,80	92 326 309,80	65 266 943,85				27 059 365,95	22 436 280,95	4 623 085,00	
1.1.3. Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi	311	176 000 000,00	176 000 000,00	88 000 000,00				88 000 000,00	20 156 601,00	67 843 399,00	
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315, 312, 316, 318	154 033 383,00	154 033 383,00	113 950 000,00				40 083 383,00	23 833 383,00	16 250 000,00	
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	12 427 958,20	12 427 958,20	6 883 056,15				5 544 902,05	5 544 902,05	0,00	7 573 731,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		907 446 017,00	907 446 017,00	680 284 465,00				227 161 552,00	121 888 296,00	105 273 256,00	0,00
2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121, 312, 313	452 529 570,00	452 529 570,00	339 284 465,00				113 245 105,00	113 245 105,00	0,00	
2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	3121	420 343 734,00	420 343 734,00	315 070 478,00				105 273 256,00		105 273 256,00	
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319	34 572 713,00	34 572 713,00	25 929 522,00				8 643 191,00	8 643 191,00	0,00	
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT	41	12 000 050,00	12 000 050,00	9 000 000,00				3 000 050,00	3 000 050,00	0,00	
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	41	10 461 868,26	10 461 868,26	7 846 386,20				2 615 482,06	2 615 482,06	0,00	
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	41	1 538 181,74	1 538 181,74	1 153 613,80				384 567,94	384 567,94	0,00	
Ogółem SPOT		1 620 910 285,00	1 620 910 285,00	1 163 384 465,00				457 525 820,00	263 536 080,00	193 989 740,00	7 573 731,00
2004		362 542 288,00	362 542 288,00	271 845 246,00				90 697 042,00	74 138 469,00	16 558 573,00	2 780 971,00
2005		517 938 233,00	517 938 233,00	388 359 659,00				129 578 574,00	105 921 393,00	23 657 181,00	3 973 164,00
2006		740 429 764,00	740 429 764,00	503 179 560,00				237 250 204,00	83 476 218,00	153 773 986,00	819 596,00
Całkowite związane z EFRR		1 620 910 285,00	1 620 910 285,00	1 163 384 465,00				457 525 820,00	263.536.080,00	193.989.740,00	7.573.731,00

* Podane kwoty środków prywatnych nie stanowią elementu planu finansowego, są to szacunkowe wielkości udziału prywatnego w projektach uzyskujących pomoc publiczną.

** Istnieje możliwość uzyskania środków z puli 200 mln euro pożyczek EBI na pokrycie części publicznego wkładu krajowego.

Uwagi:

– Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 1685/2000 ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działanie współfinansowane z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 1145/2003, rozporządzenie Komisji (WE) 448/2004, w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

– Podane w dokumentach obejmujących krajowy wkład publiczny, w priorytecie 2 oraz w rubryce Ogółem SPOT, udziały w wielkościach współfinansowania krajowego z budżetów: państwa i jednostek samorządu terytorialnego (j.s.t.) różnią się od tych udziałów podanych w tych samych kolumnach tabeli finansowej Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, w wersji z grudnia 2003 r. przyjętej w dniu 15 stycznia 2004 r. przez Komisję Europejską. Różnica wynika z przesunięcia w priorytecie 2: „Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” części środków (51 mln euro) EFRR z działania 2.1. „Budowa i przebudowa dróg krajowych” do działania 2.2. „Usprawnienia przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu”. W wyniku tego przesunięcia nastąpiło również przesunięcie odpowiedniej części środków współfinansowania krajowego. (17,3 mln euro) z budżetu państwa do budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Tabela 8. Indykatywna tabela finansowa dla SPOT w euro w cenach 2004 r. wg priorytetów i działań (zobowiązania dla lat 2004, 2005 i 2006)

Priorytety / działania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne							Prywatne*	
			Ogółem	Wkład wspólnotowy			Krajowy wkład publiczny**				
				EFRR	ES	ERAR	Ogółem	Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego		Inny
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu		701 464 218,00	701 464 218,00	474 100 000,00				227 364 218,00	138 647 734,00	88 716 484,00	7.573.731,00
2004		132 794 643,00	132 794 643,00	99 565 761,00				33 228 882,00	29 444 173,00	3 784 709,00	2.780.971,00
2005		189 693 984,00	189 693 984,00	142 240 210,00				47 453 774,00	42 045 361,00	5 408 413,00	3.973.164,00
2006		378 975 591,00	378 975 591,00	232 294 029,00				146 681 562,00	67 158 200,00	79 523 362,00	819.596,00
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	535 002 876,80	535 002 876,80	353 266 943,85				181 735 932,95	109 269 448,95	72 466 484,00	
2004		88 056 731,00	88 056 731,00	66 034 462,00				22 022 269,00	22 022 269,00		
2005		127 210 082,80	127 210 082,80	95 404 148,85				31 805 933,95	31 805 933,95		
2006		319 736 063,00	319 736 063,00	191 828 333,00				127 907 730,00	55 441 246,00	72 466 484,00	
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów	315, 312, 316, 318	154 033 383,00	154 033 383,00	113 950 000,00				40 083 383,00	23 833 383,00	16 250 000,00	
2004		37 353 580,00	37 353 580,00	27 993 377,00				9 360 203,00	5 575 494,00	3 784 709,00	
2005		61 107 741,00	61 107 741,00	45 741 498,00				15 366 243,00	9 957 830,00	5 408 413,00	
2006		55 572 062,00	55 572 062,00	40 215 125,00				15 356 937,00	8 300 059,00	7 056 878,00	
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	12 427 958,20	12 427 958,20	6 883 056,15				5 544 902,05	5 544 902,05	0,00	7.573.731,00
2004		7 384 332,00	7 384 332,00	5 537 922,00				1 846 410,00	1 846 410,00	0,00	2.780.971,00
2005		1 376 160,20	1 376 160,20	1 094 563,15				281 597,05	281 597,05	0,00	3.973.164,00
2006		3 667 466,00	3 667 466,00	250 571,00				3 416 895,00	3 416 895,00	0,00	819.596,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		907 446 017,00	907 446 017,00	680 284 465,00				227 161 552,00	121 888 296,00	105 273 256,00	
2004		226 943 613,00	226 943 613,00	170 176 477,00				56 767 136,00	43 993 272,00	12 773 864,00	
2005		324 238 400,00	324 238 400,00	243 115 079,00				81 123 321,00	62 874 553,00	18 248 768,00	
2006		356 264 004,00	356 264 004,00	266 992 909,00				89 271 095,00	15 020 471,00	74 250 624,00	
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121, 312, 313	452 529 570,00	452 529 570,00	339 284 465,00				113 245 105,00	113 245 105,00	0,00	
2004		132 390 841,00	132 390 841,00	90 489 139,00				41 901 702,00	41 901 702,00	0,00	
2005		189 153 076,00	189 153 076,00	129 283 452,00				59 869 624,00	59 869 624,00	0,00	
2006		130 985 653,00	130 985 653,00	119 511 874,00				11 473 779,00	11 473 779,00	0,00	

2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	3121	420 343 734,00	420 343 734,00	315 070 478,00			105.273.256,00	0,00	105 273 256,00	
2004		86 186 503,00	86 186 503,00	73 412 639,00			12.773.864,00		12 773 864,00	
2005		123 065 625,00	123 065 625,00	104 816 857,00			18.248.768,00		18 248 768,00	
2006		211 091 606,00	211 091 606,00	136 840 982,00			74.250.624,00		74 250 624,00	
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319	34 572 713,00	34 572 713,00	25 929 522,00			8.643.191,00	8 643 191,00	0,00	
2004		8 366 269,00	8 366 269,00	6 274 699,00			2.091.570,00	2 091 570,00	0,00	
2005		12 019 699,00	12 019 699,00	9 014 770,00			3.004.929,00	3 004 929,00	0,00	
2006		14 186 745,00	14 186 745,00	10 640 053,00			3.546.692,00	3 546 692,00	0,00	
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT	41	12 000 050,00	12 000 050,00	9.000.000,00			3.000.050,00	3 000 050,00	0,00	
2004		2 804 032,00	2 804 032,00	2 103 008,00			701.024,00	701 024,00	0,00	
2005		4 005 849,00	4 005 849,00	3 004 370,00			1.001.479,00	1 001 479,00	0,00	
2006		5 190 169,00	5 190 169,00	3 892 622,00			1.297.547,00	1 297 547,00	0,00	
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	41	10 461 868,26	10 461 868,26	7 846 386,20			2 615 482,06	2 615 482,06	0,00	
2004		2 180 904,00	2 180 904,00	1 635 673,00			545.231,00	545 231,00	0,00	
2005		3 115 652,00	3 115 652,00	2 336 732,00			778.920,00	778 920,00	0,00	
2006		5 165 312,26	5 165 312,26	3 873 981,20			1 291 331,06	1 291 331,06	0,00	
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	41	1 538 181,74	1 538 181,74	1 153 613,80			384 567,94	384 567,94	0,00	
2004		623 128,00	623 128,00	467 335,00			155.793,00	155 793,00	0,00	
2005		890 197,00	890 197,00	667 638,00			222.559,00	222 559,00	0,00	
2006		24 856,74	24 856,74	18 640,80			6 215,94	6 215,94	0,00	
Ogółem SPOT		1 620 910 285,00	1 620 910 285,00	1 163 384 465,00			457.525.820,00	263 536 080,00	193 989 740,00	7 573 731,00
2004		362 542 288,00	362 542 288,00	271 845 246,00			90.697.042,00	74 138 469,00	16 558 573,00	2 780 971,00
2005		517 938 233,00	517 938 233,00	388 359 659,00			129 578 574,00	105 921 393,00	23 657 181,00	3 973 164,00
2006		740 429 764,00	740 429 764,00	503 179 560,00			237 250 204,00	83 476 218,00	153 773 986,00	819 596,00
Całkowite związane z EFRR		1 620 910 285,00	1 620 910 285,00	1 163 384 465,00			457 525 820,00	263 536 080,00	193 989 740,00	7 573 731,00

* Podane kwoty środków prywatnych nie stanowią elementu planu finansowego, są to szacunkowe wielkości udziału prywatnego w projektach uzyskujących pomoc publiczną.

** Istnieje możliwość uzyskania środków z puli 200 mln euro pożyczek EBI na pokrycie części publicznego wkładu krajowego.

Uwaga: Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem nr 448/2004/WE w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

Tabela 9. Przewidywany udział procentowy środków unijnych w kosztach ogółem realizacji projektów

Wyszczególnienie	środki EFRR	środki krajowe (kwalifikowane i niekwalifikowane)
modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	71,4	28,6
poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	73,9	26,1
rozwój systemów intermodalnych	75,0	25,0
budowa i przebudowa dróg krajowych	62,9	37,1
usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	61,6	38,4
wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa	75,0	25,0
pomoc techniczna	75,0	25,0
ogółem SPOT	70,7	29,3

Natomiast udział środków EFRR w kosztach kwalifikowanych wynosi dla wszystkich projektów maksymalnie 75%. Dość wysoki udział środków krajowych we współfinansowaniu projektów, szczególnie w projektach drogowych, wynika z faktu, że projekty autostradowe i drogowe wymagają wcześniejszego wykupu terenów i sporządzenia projektu technicznego, co powoduje wzrost udziału środków krajowych.

Na działania związane z modernizacją linii kolejowych zostanie przeznaczonych 32,9% wydatków w ramach SPOT ogółem. Działania polegające na poprawie infrastruktury dostępu do portów morskich pochłoną 9,5% kosztów. Rozwój systemów intermodalnych wiąże się z wydatkiem rzędu 1%, a wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa – 2,2%. Znaczna pula środków, bo ponad 27,9%, zostanie przeznaczona na działania dotyczące budowy i przebudowy dróg krajowych. Na działanie 2.2. „Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu” zostanie przeznaczonych 26,0% nakładów. Większościowy udział wydatków na projekty drogowe wynika z braku w Polsce dróg o najwyższym standardzie (autostrad i dróg ekspresowych). Wybór projektów zostanie dokonany w oparciu o kryteria ogólne wyboru dla SPOT oraz kryteria szczegółowe wyboru dla projektów. Kryteria te przedstawiono w załączniku 1 do Uzupełnienia SPOT dla poszczególnych działań. Wszystkie rodzaje projektów wymagają znacznego udziału środków z publicznych krajowych źródeł (głównie publicznych). Stąd konieczne jest dla realizacji tych projektów opracowywanie wieloletnich budżetów centralnych. Współfinansowanie z krajowych źródeł, służące realizacji tych projektów, obejmuje koszty kwalifikowane w wysokości 339,2 mln euro oraz koszty niekwalifikowane w wysokości 196,0 mln euro. Wynosi więc łącznie 535,2 mln euro.

Kontrola finansowa

Zgodnie z rozporządzeniem Rady nr 1260/1999/WE oraz rozporządzeniem Komisji nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającym szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia nr 1260/1999 dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999 r.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, str. 132), minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego jako Instytucja Zarządzająca jest obowiązana do podjęcia wszelkich środków w celu zapewnienia, że fundusze strukturalne jako fundusze wspólnotowe są wykorzystywane w sposób właściwy i skuteczny oraz zgodnie z zasadami powszechnie uznanego zarządzania finansowego. W tym celu Instytucja Zarządzająca może delegować do Instytucji Pośredniczącej SPOT zadania w zakresie kontroli finansowej w zakresie określonym w porozumieniu. Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie możliwość przeprowadzenia inspekcji na miejscu u beneficjenta w celu zweryfikowania faktycznego przygotowania do realizacji projektu.

6. Opis rozwiązań dotyczących zapewnienia współfinansowania SPOT

Podstawową zasadą przyznawania pomocy w ramach funduszy strukturalnych jest zasada współfinansowania. Poszczególne działania w ramach SPOT mogą być współfinansowane ze źródeł publicznych lub prywatnych. Źródłami publicznymi będą głównie: budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

W ramach projektów przewidzianych do realizacji przewiduje się współfinansowanie ich głównie ze środków państwowych jednostek budżetowych, Krajowego Funduszu Drogowego, opłat portowych oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Ze względu na charakter działań głównym źródłem współfinansowania krajowego będzie budżet państwa. Dotyczy to współfinansowania projektów, służących przebudowie linii kolejowych, poprawy dostępu do portów morskich od strony morza, przebudowy dróg krajowych oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7. Kwalifikowalność kosztów

Zasady kwalifikowania wydatków określa rozporządzenie nr 1685/2000/WF z dnia 28 lipca 2000 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia nr 1260/1999/WE w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działania współfinansowane z funduszy strukturalnych (Dz. Urz. L 193 z 29.07.2000 r.) oraz rozporządzenie nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniające rozporządzenie nr 1685/2000/WE ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia nr 1260/1999/WE w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działanie współfinansowane z funduszy strukturalnych, i uchylające rozporządzenie nr 1145/2003/WE.

8. Plan działań informacyjno-promocyjnych

Rozporządzenie nr 1159/2000/WE z dnia 30 maja 2000 r. określa wymagania w zakresie prowadzenia przez Państwa Członkowskie działań informacyjnych i promocyjnych dotyczących pomocy udzielanej z funduszy strukturalnych. Za prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych w ramach SPOT odpowiedzialne są wszystkie instytucje zaangażowane w jego wdrażanie, uwzględniając również beneficjenta. Działania te koordynowane i nadzorowane są przez Instytucję Zarządzającą SPOT.

Poniższy plan działań został sporządzony zgodnie z wymaganiami znajdującymi się w wyżej wymienionym rozporządzeniu z dnia 30 maja 2004 r.

Cele

Celem działań informacyjno-promocyjnych jest podniesienie świadomości społecznej na temat działania SPOT.

Prowadzone działania mają przede wszystkim przyczynić się do zwiększenia przejrzystości i świadomości społecznej na temat działań Unii Europejskiej oraz administracji krajowej zaangażowanej we wdrażanie SPOT poprzez:

- informowanie opinii publicznej o roli Unii Europejskiej w działaniach na rzecz rozwoju regionalnego,
- promowanie możliwości wykorzystania funduszy strukturalnych poprzez zapewnienie czytelnych informacji na temat tych funduszy,
- podniesienie świadomości społecznej o roli Unii Europejskiej w rozwoju Polski dzięki wsparciu z funduszy strukturalnych.

Grupy docelowe

Działania informacyjno-promocyjne będą skierowane w szczególności do następujących grup docelowych:

- beneficjentów oraz potencjalnych beneficjentów SPOT,
- organizacji biznesowych i środowisk przedsiębiorców,
- partnerów ekonomicznych i społecznych,
- władz lokalnych, regionalnych oraz innych jednostek publicznych zainteresowanych SPOT,
- organizacji pozarządowych oraz jednostek wspierających rozwój gospodarczy i społeczny.

Ogólna strategia działań

Działania promocyjne będą kierowane do poszczególnych grup docelowych. W zależności od poszczególnych grup odbiorców będą stosowane różne środki informacyjno-promocyjne. W przypadku potrzeby informowania wszystkich zainteresowanych podmiotów będą wykorzystywane globalne środki komunikacji. Natomiast dotarcie do konkretnych odbiorców w zależności od ich roli w procesie wdrażania SPOT będzie wymagało odrębnych środków przekazu informacji. Poniżej zostały wymienione możliwe do zastosowania określone środki działań promocyjno-informacyjnych:

Serwis internetowy i promocja SPOT w Internecie

Wzrost roli internetu w życiu społeczno-gospodarczym determinuje wykorzystanie tego medium jako jednego z kanałów w działaniach promocyjnych i informacyjnych na temat SPOT.

W związku z powyższym planuje się uruchomienie serwisu internetowego dotyczącego SPOT. W tym serwisie znajdują się podstawowe informacje na temat funduszy strukturalnych i programów operacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem SPOT, oraz informacje o roli tych funduszy w rozwoju Polski. W związku z tym w serwisie powinny znaleźć się:

- informacje na temat polityki strukturalnej Unii Europejskiej,
- tekst SPOT oraz Uzupełnienie,
- wzory formularzy aplikacyjnych,
- podręcznik dla beneficjentów SPOT,
- informacje na temat projektów realizowanych w ramach SPOT,
- mapy prezentujące projekty wchodzące w skład SPOT,
- materiały prasowe na temat SPOT,
- linki do innych stron internetowych na temat SPOT i instytucji Unii Europejskiej.

Dodatkowo w serwisie internetowym powinny się znaleźć elementy umożliwiające interaktywną komunikację z użytkownikami. Mogą to być w szczególności:

- moderowane forum dyskusyjne,
- czat na temat SPOT z pracownikiem właściwej jednostki w określonej porze,
- adres e-mail dla społeczeństwa umożliwiający kierowanie pytań i uzyskiwanie odpowiedzi od pracowników właściwej jednostki,
- newsletter rozsyłany do zarejestrowanych użytkowników z informacjami o nowościach i zmianach w serwisie.

Dla tych podmiotów i osób, które nie mają dostępu do Internetu, powinna istnieć możliwość wysyłania informacji znajdujących się na stronach internetowych w innej formie (dyskietki, CD, broszury itp.).

Planuje się również przeprowadzenie kampanii promocyjno-informacyjnej w Internecie mającej na celu zwiększenie świadomości społecznej na temat SPOT. Do realizacji tego celu możliwe jest zastosowanie następujących środków promocji:

- artykuły sponsorowane,
- docelowe kampanie mailingowe,
- graficzne formy reklamy,
- objęcie funkcji sponsora serwisu tematycznego na temat Unii Europejskiej,
- inne środki promocyjno-informacyjne w Internecie.

Identyfikacja wizualna

Wszystkie podmioty uczestniczące w programie powinny stosować we wszystkich materiałach jednolitą identyfikację wizualną. Obejmuje ona:

- logo,
- nazwę programu operacyjnego,
- kolorystykę materiałów.

System identyfikacji wizualnej pozwoli na lepsze kojarzenie i zapamiętanie programu. Będzie on również elementem „spajającym” informacje prasowe, materiały audio-wizualne, broszury, ulotki i inne wydawnictwa.

Biuletyn informacyjny

Celem biuletynów informacyjnych jest przekazywanie zainteresowanym podmiotom aktualnych informacji związanych z SPOT oraz promowanie związanych z nim wydarzeń. Biuletyn powinien być rozsyłany do tych podmiotów i osób, które są określone jako grupy docelowe, a także do innych zainteresowanych osób. Częstotliwość publikacji powinna być uzależniona od ilości informacji, nie powinna być jednak mniejsza niż raz na kwartał od początku 2005 r.

Materiały audio-wizualne

W ramach działań informacyjno-promocyjnych przewiduje się również przygotowanie i dostarczanie zainteresowanym podmiotom materiałów audiowizualnych. Będą to w szczególności:

- kasety audio-video,
- prezentacje multimedialne na płytach CD.

Część z tych materiałów powinna być wyprodukowana w standardzie umożliwiającym ich wykorzystanie przez stacje telewizyjne i radiowe.

Tablice promocyjne

Tablice promocyjne będą umieszczone między innymi przy głównych ciągach komunikacyjnych w kraju (drogach krajowych), wylotach z dużych miast oraz portach morskich. Celem tej formy promocji będzie zwrócenie uwagi społeczeństwa na fakt finansowania budowy polskich dróg krajowych, fragmentów autostrad, budowy, rozbudowy oraz utrzymania infrastruktury portowej ze środków SPOT.

Współpraca z mediami

Współpraca z mediami powinna mieć na celu informowanie opinii publicznej o roli i działaniach podejmowanych w ramach SPOT. Należy zatem prowadzić działania zmierzające do zaangażowania mediów w propagowanie programu. Planuje się to osiągnąć między innymi poprzez:

- monitorowanie publikacji i planów redakcyjnych,
- inspirowanie artykułów prasowych,
- wysyłanie informacji prasowych i przygotowanych specjalnie dla stacji telewizyjnych materiałów audiowizualnych,
- stałe utrzymywanie kontaktów z mediami,
- kontaktowanie osób reprezentujących instytucje zaangażowane we wdrażanie SPOT z mediami.

Tablice informacyjne

Zgodnie z rozporządzeniem nr 1159/2000/WE z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie prowadzenia przez państwa członkowskie działań informacyjnych i promocyjnych dotyczących pomocy udzielanej z funduszy strukturalnych, w miejscach włączonych w częściowo finansowane inwestycje infrastrukturalne, których łączna wysokość przekracza kwotę 3 miliony euro, należy umieścić tablice informacyjne. Tablice takie powinny mieć wymiary odpowiednie do skali działań i posiadać powierzchnię zarezerwowaną na wskazanie udziału Unii Europejskiej. Część tablicy reklamowej zarezerwowana dla Wspólnoty musi spełniać następujące kryteria:

- zajmować co najmniej 25% całkowitej powierzchni tablicy,
- przedstawiać flagę Unii Europejskiej i następujący tekst: PROJEKT CZĘŚCIOWO FINANSOWANY PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ,
- flaga musi być przedstawiona zgodnie z obowiązującymi zasadami, wielkość liter użytych do wskazania finansowego udziału Unii Europejskiej nie może być mniejsza niż wielkość napisu wskazującego na udział krajowy.

Tablice reklamowe muszą być usunięte nie później niż 6 miesięcy po ukończeniu prac i zastąpione przez tablice pamiątkowe, które są umieszczane w miejscach powszechnie dostępnych. Tablice pamiątkowe reprezentują projekty częściowo finansowane przez fundusze strukturalne. Dodatkowo oprócz godła wspólnotowego taka tablica pamiątkowa musi wskazywać wkład Wspólnoty i może wspominać o zaangażowaniu środków funduszy strukturalnych

Budżet

Działania informacyjno-promocyjne finansowane są w ramach priorytetu 3 pomocy technicznej, działanie 3.2. Informacja i Promocja SPOT.

Jednostka odpowiedzialna

Jednostką odpowiedzialną za prowadzenie i koordynowanie działań informacyjno-promocyjnych jest właściwy departament pełniący funkcję Instytucji Zarządzającej w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego oraz właściwy departament pełniący funkcję Instytucji Pośredniczącej w Ministerstwie Infrastruktury.

Ewaluacja

Zgodnie z art. 34 rozporządzenia nr 1260/99/WE Instytucja Zarządzająca będzie powiadamiać Komisję Europejską, w corocznych raportach, o działaniach podejmowanych w ramach promocji i informacji SPOT.

Dodatkowo w ramach działania 3.2 przewidziano kwotę 100 000 euro w okresie 2004-2006 na ocenę m. in. działań informacyjno-promocyjnych. W związku z tym planuje się przeprowadzenie badania opinii publicznej w 2004 r. na temat znajomości zagadnień SPOT. Kolejne takie badanie będzie wykonane po zakończeniu działań informacyjno-promocyjnych. Pozwoli to na określenie skuteczności przeprowadzonych działań.

W ramach ewaluacji przeprowadzonych działań będą stosowane następujące rodzaje wskaźników oceny:

- wskaźniki jakościowe:
 - stopień atrakcyjności materiałów informacyjnych,
 - stopień zrozumiałości języka w wydanych materiałach informacyjnych,
- wskaźniki efektywności:
 - wskaźniki wyniku (określające bezpośrednio i pośrednio efekty wywołane przez konkretne działania informacyjno-promocyjne),
 - wskaźniki przeprowadzenia (określające ilość wykorzystanych środków komunikacji z planu działań w stosunku do zaplanowanych),
 - wskaźniki budżetu (oceniające stopień zużycia środków budżetowych na informację i promocję w stosunku do zaplanowanych środków).

9. Sposób wymiany danych między beneficjentami a realizatorami projektów

Częstotliwość i zakres wymiany danych między beneficjentami a realizatorami projektów będzie uzależniony od typu projektu oraz od czasu jego trwania. Realizatorzy projektów, niezależnie od rodzaju realizowanego projektu, powinni informować o aktualnej sytuacji finansowej projektu – ile środków finansowych zostało już wydatkowanych, z jakich pochodziły źródła, na co zostały przeznaczone.

Beneficjenci sporządzają wymagane przez Instytucję Pośredniczącą SPOT na podstawie właściwych przepisów okresowe i końcowe sprawozdania na temat procesu wdrażania projektów i przesyłają do Instytucji Pośredniczącej. Instytucja Pośrednicząca przekazuje odpowiednie okresowe i końcowe sprawozdania na temat procesu wdrażania SPOT na poziomie działań do Instytucji Zarządzającej SPOT. Sprawozdania obrazujące postęp wdrażania SPOT będą przedkładane Komisji Europejskiej przez Instytucję Zarządzającą w ciągu 6 miesięcy od zakończenia każdego roku kalendarzowego. Informacje potrzebne do sporządzania sprawozdań będą napływały okresowo do Instytucji Zarządzającej za pośrednictwem Systemu SIMIK.

SIMIK w Polsce będzie spełniał 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 PWW i Programów Operacyjnych w podziale na fundusze, dysponentów, priorytety, działania i projekty,
- zapewnienie monitorowania efektów zadań realizowanych w ramach PWW 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.

Każde państwo członkowskie zgodnie z art. 18 ust. 3 lit. e rozporządzenia nr 1260/1999/WE zobowiązane jest do dostarczenia Komisji Europejskiej określonego zestawu danych pochodzących z monitoringu wdrażania funduszy strukturalnych. Gromadzenie danych przez instytucję zarządzającą jest podstawowym elementem procesu monitoringu i oceny wdrażania funduszy strukturalnych. Komisja Europejska opracowała specjalny „interfejs” dla celów elektronicznej wymiany danych opisany w dokumencie „Fundusze Strukturalne 2000–2006 Elektroniczna wymiana danych pomiędzy państwami członkowskimi i Komisją Europejską”, w którym szczegółowo określona jest forma i zakres informacji, jakie państwa członkowskie muszą gromadzić i przysyłać do Komisji Europejskiej. Informacje potrzebne do sporządzania raportów dla Komisji Europejskiej będą napływały regularnie do Instytucji Zarządzającej za pośrednictwem SIMIK, począwszy od najniższego poziomu użytkowników systemu. Dane te będą zapisywane i agregowane. Następnie za pomocą systemu SIMIK generowane będą specjalne pliki, o określonej strukturze, zgodne z „interfejsem” elektronicznej wymiany danych, które będą przesłane do Komisji Europejskiej.

10. Procedury wprowadzania zmian do Uzupełnienia SPOT

Zmiany do Uzupełnienia SPOT wynikają z dwóch przyczyn. Pierwszą przyczyną może być nietrafny wybór działań SPOT. Drugą przyczyną może być realizacja poszczególnych działań, które mogą odbiegać od tych założonych w dokumencie. Z tychże przyczyn przewiduje się procedurę wprowadzania zmian.

Zgodnie z art. 34 ust. 3 rozporządzenia nr 1260/99/WE zmiany do Uzupełnienia Programu wprowadza Instytucja Zarządzająca (z własnej inicjatywy lub na żądanie Komitetu Monitorującego). Poprawki te nie mogą obejmować zmian w zakresie całkowitej wielkości środków przyznanych w ramach danego priorytetu. Poprawki do Uzupełnienia Programu zatwierdza Komitet Monitorujący, a następnie Instytucja Zarządzająca, w ciągu miesiąca, informuje Komisję Europejską o dokonanych zmianach.

Natomiast zmian dotyczących priorytetów dokonuje Komisja Europejska po uzgodnieniu z państwem członkowskim, w terminie czterech miesięcy od otrzymania zatwierdzającej decyzji Komitetu Monitorującego.

Załącznik nr 1**Zasady wyboru projektów w obszarze infrastruktury transportu**

Wybór projektów będzie dokonywany zgodnie z zasadami przejrzystości, bezstronności, jakości i efektywności. Kryteria te dzielą się na ogólne i szczegółowe.

Ogólne zasady wyboru dla projektów współfinansowanych z EFRR (dla Priorytetu 1 i Priorytetu 2):

- zgodność z politykami horyzontalnymi UE (spójności, transportową, regionalną, równych szans mężczyzn i kobiet, konkurencyjności, społeczeństwa informacyjnego, zrównoważonego rozwoju),
- zgodność projektu z podstawowymi celami NPR/PWW,
- zgodność projektu z kierunkami rozwoju infrastruktury określonymi w Strategii rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004–2006 i lata dalsze,
- zgodność z celami ogólnymi i celami szczegółowymi SPOT,
- zwiększanie sprawności systemu transportowego,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- wykonalność techniczna i finansowa w okresie programowania,
- ekonomiczna efektywność projektu,
- posiadanie przez beneficjenta wymaganej dokumentacji projektu,
- posiadanie przez beneficjenta (inwestora) wymaganych uzgodnień i pozwoleń administracyjnych,
- potwierdzone wiarygodne źródła współfinansowania krajowego,
- zgodność techniczna, przestrzenna i organizacyjna z innymi projektami z zakresu infrastruktury transportowej.

1. Środki finansowe do realizacji projektu z pomocy technicznej uzyskane przez beneficjentów zewnętrznych muszą służyć wyłącznie realizacji i wdrażaniu realizowanego projektu w ramach Priorytetu 1 lub 2 SPOT.

W celu wykorzystania środków finansowych przeznaczonych dla finansowania projektów Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie prawo do utworzenia listy projektów oczekujących na dofinansowanie przy kolejnym naborze wniosków, w sytuacji gdy w programie wystąpią oszczędności lub w kolejnym okresie programowania. Kryteriami wyboru projektów do listy, które decydować będą o kolejności projektów, będą:

- stan zaawansowania procedury przetargowej lub
- faktyczne postępy w realizacji projektu.

2. Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie prawo do zmniejszenia wysokości dofinansowania projektu, który został wpisany na listę projektów oczekujących na dofinansowanie. Beneficjent, któremu Instytucja Pośrednicząca zaproponuje zmniejszenie poziomu dofinansowania, musi wyrazić na to zgodę. W przypadku niewyrażenia zgody na zmniejszenie dofinansowania projekt ulega skreśleniu z listy projektów oczekujących.

3. W przypadku nieosiągnięcia w ramach realizowanego projektu wartości końcowej wskaźników produktu, Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie prawo do zmniejszenia przyznanego dofinansowania projektu w stosunku proporcjonalnym do wartości nieosiągniętych wskaźników produktu.

Szczegółowe zasady wyboru dla projektów współfinansowanych z EFRR:

Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach.

Zasady konieczne wyboru projektów dla poddziałania 1.1.1. „Przebudowa linii kolejowych”:

- lokalizacja projektu na linii kolejowej łączącej aglomerację powyżej 300 tys. mieszkańców, gdzie popyt na przewozy na linii wynosi przynajmniej 1 mln osób rocznie,
- stworzenie lepszej alternatywy dla równoległego, nadmiernie obciążonego połączenia drogowego o natężeniu ruchu powyżej 15 tys. pojazdów na dobę,
- przystosowanie linii do jazdy pociągów z prędkością 140–160 km/h dla ruchu pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego, przy nacisku osi na szynę 22,5 tony,
- zapewnienie znacznego skrócenia czasu przejazdu oraz wzrost komfortu i bezpieczeństwa podróży,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

Zasady konieczne wyboru projektów dla poddziałania 1.1.2. „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych”:

- posiadanie świadectwa dopuszczenia określonego typu pojazdu kolejowego do eksploatacji,
- posiadanie przez lokomotywy elektryczne i spalinowe oraz inne pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu międzynarodowego deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu - oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei,
- spełnianie odpowiednich wymagań technicznych:
 - a) prędkość maksymalna dla lokomotyw przeznaczonych do obsługi linii magistralnych nie mniejsza niż 160 km/h, a dla pozostałych pojazdów nie mniejsza niż 120 km/h,
 - b) prędkość maksymalna dla lokomotyw przeznaczonych dla przewozów w aglomeracjach i między aglomeracjami nie mniejsza niż 140 km/h, a dla pozostałych pojazdów nie mniejsza niż 90 km/h,
 - c) wskaźnika do lokomotyw i innych pojazdów przeznaczonych dla obsługi linii znaczenia lokalnego nie określa się,
 - d) nacisk nie większy niż 22,5 tony na oś,
 - e) skrajnia taboru zgodna z normami UIC dla toru 1435 mm.

Zasady pożądane wyboru projektów dla poddziałania 1.1.2. „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych”:

- spełnienie przez tabor kolejowy normy europejskiej dotyczącej czystości spalin,
- przystosowanie pojazdów kolejowych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- wyposażenie pojazdów kolejowych do przewozów pasażerów w zamknięty obieg wody.

Zasady konieczne wyboru projektów dla poddziałania 1.1.3. „Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi”:

- lokalizacja projektu w aglomeracji powyżej 500 tys. mieszkańców,
- skrócenie czasu przejazdu,
- zwiększenie atrakcyjności i pojemności systemu komunikacji publicznej,
- poprawa bezpieczeństwa i wygody podróżnych,
- zmniejszenie zatorów w ruchu drogowym.

Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich.

Zasady wyboru projektów dla działania 1.2.

Zasady konieczne:

- wpływ projektu na podniesienie konkurencyjności portów na międzynarodowym rynku usług portowych m.in. przez skrócenie czasu obsługi statków i ładunków, oferowanie usług dystrybucyjno-logistycznych, poprawę jakości świadczonych usług, poprawę dostępu do portu od strony morza,

- wkład projektu w rozbudowę węzłów transportowych lub węzłów o ważnym znaczeniu dla regionów nadmorskich.

Kryteria pożądane:

- wprowadzenie nowych technologii portowych,
- stworzenie w infrastrukturze portowej nowych warunków do lokalizacji działalności,
- wpływ na wzrost natężenia ruchu statków do i z portu morskiego,
- wpływ na wzrost przeładunków w porcie,
- wpływ na rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu,
- wpływ na rozwój systemów intermodalnych.

Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych.

Zasady konieczne wyboru projektów dla działania 1.3.:

- usytuowanie w sieci centrów logistycznych i terminali transportu intermodalnego,
- zwiększenie poziomu obrotów ładunkowych,
- aktywizacja obsługiwanego obszaru, w tym aglomeracji miejskich,
- wykorzystanie istniejących zdolności przewozowych kolei, w tym aktywizacji przewozów na istniejących sieciach, w tym linii szerokotorowej (LHS),
- intensyfikacja połączeń międzynarodowych polskich ośrodków przemysłowych i dystrybucyjnych,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych.

Zasady konieczne wyboru projektów:

- usytuowanie odcinków na planowanych i zatwierdzonych do budowy w pierwszej kolejności ciągach autostradowych: A-1, A-2, A-4/A-18 i A-6 lub usytuowanie na sieci TEN-T lub powiązanie z tą siecią,
- lokalizacja w relacjach o wysokim natężeniu ruchu,
- komplementarność z innymi projektami autostradowymi,
- spełnienie kryterium opłacalności ekonomicznej, z uwzględnieniem skrócenia czasu przejazdu i zmniejszenia wypadkowości,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie,
- lokalizacja w ciągu dróg krajowych,
- zapewnienie standardu nawierzchni zdolnej do przenoszenia ruchu o nacisku 11,5 T/oś,
- istnienie znacznego natężenia ruchu,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu.

Finansowane będą dwa rodzaje projektów:

- projekty drogowe powiązane z inwestycją w sieci TEN-T, jako projekty zlokalizowane na tej sieci lub na drogach krajowych powiązanych z tą siecią,
- projekty przepraw mostowych na dużych rzekach leżących w ciągach dróg krajowych.

Zasady konieczne wyboru projektów w ramach tego działania:

- gwarancja zapewnienia środków na współfinansowanie (np. ujęcie zadania w projekcie budżetu miasta i pozytywna opinia Regionalnej Izby Obrachunkowej (RIO) na temat projektu budżetu),
- projekt musi służyć poprawie przejezdności przez miasto,
- tworzenie sieci połączeń komunikacyjnych, przede wszystkim łączących już istniejące odcinki lub stanowiących ich kontynuację.

Zasady pożądane:

- wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu (w istotny sposób przyczyniające się do zmniejszenia liczby wypadków),
- poprawa przejezdności na ciągu drogowym, służąca usprawnieniu połączeń z krajami Unii Europejskiej oraz pomiędzy regionami Polski,
- wpływ na rozwój ekonomiczny regionów - przede wszystkim projekty poprawiające połączenia pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi,
- likwidacja tzw. „wąskich gardeł” oraz „czarnych punktów” na krajowej sieci drogowej, poprawa ochrony zabytkowych części miast oraz tworzenie brakujących ogniw infrastruktury drogowej,
- zapewnione środki na współfinansowanie.

Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zasady konieczne wyboru projektów:

- projekt dotyczy przebudowy lub wyposażenia w odpowiednie urządzenia techniczne miejsc uznanych za niebezpieczne lub służb kontrolnych transportu samochodowego,
- zlokalizowanie projektu na sieci dróg krajowych o dużym natężeniu ruchu,
- w miejscu projektu jest wysoka śmiertelność wypadków,
- zlokalizowanie projektu na ciągu drogowym, na którym realizowane są kontrakty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej,
- wyposażanie służb kontrolnych ruchu drogowego w specjalistyczne urządzenia do kontroli pojazdów ciężarowych,
- zgodność z krajową polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wpisanie projektu w zakres Krajowego Programu Poprawy BRD przyczyni się do realizacji jego założeń i celów,
- zgodność z polityką Wspólnoty poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wpisanie projektu w zakres Europejskiego Programu działań BRD.

Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT oraz Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT.

Zasady konieczne wyboru projektów dla obu działań pomocy technicznej:

- zgodność zakresu projektu z jednym z działań pomocy technicznej,
- zgodność projektu z działaniami Instytucji Zarządzającej (komplementarność projektu),
- projekt składany przez beneficjenta innego niż urząd obsługujący ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej musi służyć wsparciu beneficjenta, który uzyskał akceptację dla realizacji co najmniej jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub Priorytetu 2 lub wystąpi o dofinansowanie projektu mającego na celu opracowanie dokumentacji dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POLiŚ 2007–2013.

Zasady pożądane dla obu działań pomocy technicznej:

- usprawnienie lub zwiększenie efektywności w realizacji zadań z zakresu zarządzania, monitorowania i kontroli działań SPOT,
- usprawnienie lub zwiększenie skuteczności informowania i promocji dla pakietu pomocy strukturalnej dostępnej w ramach SPOT,
- odbiorcą projektu jest więcej niż jeden beneficjent lub jednostka zaangażowana w realizację SPOT,

- wpływ rezultatów projektu na osiągnięcie celów SPOT,
- zgodność projektu z krajową polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Opis sposobu wyboru projektów dla działania 3.1. i działania 3.2.

Projekty będą zgłaszane przez Instytucję Zarządzającą, Instytucję Pośredniczącą lub beneficjentów. W przypadku projektów zgłaszanych do realizacji przez Instytucję Zarządzającą podstawą dofinansowania projektu jest decyzja podjęta przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Pośredniczącą lub beneficjentów podstawą dofinansowania projektu jest decyzja podjęta przez ministra właściwego do spraw transportu. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego oraz minister właściwy do spraw transportu współdziałają przy wydawaniu przedmiotowych decyzji.

W oparciu o zasady wyboru zostanie sporządzona lista rankingowa projektów, które nie mieszczą się w limicie dostępnych środków. Umożliwi to nieprzerwany proces wdrażania poddziałań, na wypadek gdyby realizacja któregoś z projektów nie doszła do skutku. Wszystkie wnioski należy przysyłać bezpośrednio do właściwego ministerstwa.

Składanie wniosków o dofinansowanie projektów w ramach SPOT ze środków EFRR następuje po zatwierdzeniu Uzupełnienia SPOT zawierającego zasady wyboru projektów przez Komitet Monitorujący SPOT.

Informacja o zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący SPOT Uzupełnienia SPOT, zasad wyboru projektów oraz możliwości składania wniosków jest umieszczona na stronach internetowych właściwego ministerstwa (www.spot.gov.pl, www.funduszeuropejskie.gov.pl). Wnioski powinny być kierowane bezpośrednio do Ministerstwa Infrastruktury (nie dotyczy wniosków Instytucji Zarządzającej).

Ministerstwo Infrastruktury Departament Funduszy Strukturalnych ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa Tel.: 0 (22) 630-13-80 Faks: 0 (22) 630-13-19

Po procedurze wyboru projektów dochodzi do podpisania umowy o dofinansowanie projektu. Podpisanie umowy jest następstwem podjęcia decyzji przez ministra właściwego do spraw transportu o współfinansowaniu danego projektu ze środków EFRR w ramach SPOT. Umowa o dofinansowanie projektu jest zawierana oddzielnie dla każdego projektu pomiędzy Instytucją Pośredniczącą a beneficjentem.

Załącznik nr 2**Zasady kwalifikacji wydatków w ramach SPOT**

Podstawy prawne zagadnienia kwalifikowalności projektów i wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego stanowią następujące wspólnotowe akty prawne:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1260/1999/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiające ogólne przepisy w sprawie funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, s. 31);
- Rozporządzenie nr 1783/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 1999 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (Dz. Urz. L 213 z 13.08.1999; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, s. 102);
- Rozporządzenie Komisji nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniające rozporządzenie nr 1685/2000/WE ustanawiające szczegółowe zasady wprowadzenia rozporządzenia nr 1260/1999/WE w sprawie kwalifikowania wydatków związanych z projektami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie nr 1145/2003/WE (Dz. Urz. WE L 72 z 11.03.2004; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, s. 122).

W polskim systemie prawnym podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie korzystania ze środków Funduszy Strukturalnych Unii Europejskiej jest ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 759 i Nr 267, poz. 2251).

Początkiem okresu kwalifikowania wydatków jest data określona w umowie o dofinansowanie projektu. Ponadto za wydatki kwalifikowane będą uznane te wydatki, które zostały ujęte we wniosku o dofinansowanie w kategorii wydatki kwalifikowane, i zweryfikowane przez Instytucję Pośredniczącą w procedurze weryfikacji wniosków o płatność.

Zagadnienie kwalifikowalności projektów i wydatków w ramach poszczególnych Priorytetów w rozbiu na działania:

PRIORYTET 1**ZRÓWNOWAŻONY GAŁĘZIOWO ROZWÓJ TRANSPORTU****Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach:**

Do wydatków kwalifikowanych, które mogą być dofinansowane zalicza się w szczególności:

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - biznes plan lub studium wykonalności projektu,
 - mapy lub szkice lokalizacyjne sytuujące projekt,
 - dokumentacja techniczna,
 - ocena bądź raport oddziaływania na środowisko (jeśli wymaga tego prawo krajowe),
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;
2. Koszty związane z realizacją projektu:
 - zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu osób,
 - modernizacja linii kolejowych,
 - modernizacja pojazdów kolejowych polegająca na:
 - poprawie efektywności ekonomicznej,
 - zwiększeniu wygody podróżowania,
 - uwzględnieniu potrzeb osób niepełnosprawnych,

- promocja projektu,
- oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ.

1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - biznes plan lub studium wykonalności projektu,
 - mapy lub szkice lokalizacyjne sytuujące projekt,
 - dokumentacja techniczna,
 - ocena bądź raport oddziaływania na środowisko (jeśli wymaga tego prawo krajowe),
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;
2. Koszty związane z realizacją projektu:
 - modernizacja torów wodnych,
 - modernizacja falochronów i wejść do portów,
 - utworzenie systemu łączności operacyjnej i śledzenia jednostek ratowniczych,
 - utworzenie krajowego systemu bezpieczeństwa żeglugi morskiej,
 - budowa infrastruktury baz kontenerowych i centrów logistycznych,
 - budowa oraz przebudowa dróg kołowych i kolejowych na terenie portów,
 - budowa i przebudowa basenów i nabrzeży portowych,
 - budowa i przebudowa infrastruktury stanowiącej połączenie dróg krajowych i linii kolejowych z portami morskimi,
 - promocja projektu,
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ

1.3. Rozwój systemów intermodalnych

Do kosztów kwalifikowanych zalicza się koszty przeznaczone na:

- zakup lub modernizację urządzeń dźwigowych oraz urządzeń do przeładunku, których przewidywany okres użytkowania będzie dłuższy niż pięć lat;
- zakup lub modernizację systemów teleinformatycznych oraz wyposażenia logistycznego i systemów związanych z transportem intermodalnym, a także wydatki na ich wdrożenie;
- infrastrukturę wykorzystywaną wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego w zakresie
 - a) budowy, rozbudowy, przebudowy oraz nabycia prawa do gruntów pod budowę:
 - placów składowych i przeładunkowych, parkingów, zaplecza technicznego dla obsługi taboru, dróg wewnętrznych i dojazdowych, przejść podziemnych i magazynów,
 - torów dojazdowych, przeładunkowych i podsuwnicowych, przejazdów i rozjazdów kolejowych oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - b) modernizacji urządzeń telekomunikacyjnych, urządzeń zaopatrzenia w wodę, instalacji wodno-kanalizacyjnych, systemów odwodnienia i instalacji energetycznych;
- prace projektowe i dokumentację związaną z inwestycjami, o których mowa w pkt 3;
- promowanie projektów.

PRIORYTET 2

BEZPIECZNIEJSZA INFRASTRUKTURA DROGOWA

2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - biznes plan lub studium wykonalności projektu,
 - mapy lub szkice lokalizacyjne sytuujące projekt,
 - dokumentacja techniczna,
 - ocena bądź raport oddziaływania na środowisko (jeśli wymaga tego prawo krajowe),
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;
2. Koszty związane z realizacją projektu:
 - roboty budowlane,
 - wykup gruntów (do 10% kosztów kwalifikowanych projektu),
 - wydatki ponoszone na działania związane z ochroną środowiska zalecane w Raporcie oddziaływania na środowisko,
 - przygotowanie terenu budowy,
 - nadzór inżyniera,
 - promocja projektu,
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ.

2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - biznes plan lub studium wykonalności projektu,
 - mapy lub szkice lokalizacyjne sytuujące projekt,
 - dokumentacja techniczna,
 - ocena bądź raport oddziaływania na środowisko (jeśli wymaga tego prawo krajowe),
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;
2. Koszty związane z realizacją projektu:
 - roboty budowlane,
 - wykup gruntów (do 10% kosztów kwalifikowanych projektu),
 - wydatki ponoszone na działania związane z ochroną środowiska zalecane w Raporcie oddziaływania na środowisko,
 - przygotowanie terenu budowy,
 - nadzór inżyniera,
 - promocja projektu,
 - nadzór autorski,
 - analizy porealizacyjne,
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ.

2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - biznes plan lub studium wykonalności projektu,
 - dokumentacja techniczna,
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;
2. Koszty związane z realizacją projektu:

- zakup jednostek ratownictwa techniczno-chemicznego,
- zakup pojazdów monitorujących bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- systemy monitoringu bezpieczeństwa ruchu,
- promocja projektu,
- oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ.

PRIORYTET 3

POMOC TECHNICZNA DLA SPOT

3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - zakres zadań,
 - dokumentacja techniczna,
 - dokumentacja przetargowa
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ dla projektów finansowanych w ramach SPOT oraz przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ 2007–2013;
2. Koszty związane z realizacją projektu:
 - zakup sprzętu i urządzeń wspomagających zarządzanie SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ 2007–2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych.
 - szkolenia,
 - wymiana doświadczeń,
 - koszty utrzymania IZ lub IPZ w zakresie realizacji SPOT ekspertyzy,
 - promocja projektu,
 - systemy informatyczne oraz oprogramowanie komputerowe.

3.2. Informacja i promocja operacji SPOT

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - zakres zadań,
 - dokumentacja techniczna,
 - dokumentacja przetargowa,
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;
2. Koszty związane z realizacją projektu:
 - zakup sprzętu i urządzeń wspomagających promocję SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ 2007–2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych.
 - szkolenia,
 - wymiana doświadczeń,

- materiały promocyjne i inne wydatki związane z przekazywaniem informacji na temat interwencji Unii Europejskiej,
- ekspertyzy,
- systemy informatyczne oraz oprogramowanie komputerowe.