



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 29 października 2004 r. **Nr 235**

TREŚĆ:
Poz.:

ROZPORZĄDZENIE

2350 — Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006 16631

2350

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 8 października 2004 r.

**w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport
na lata 2004—2006**

Na podstawie art. 11 ust. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206) zarządza się, co następuje:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

§ 1. Przyjmuje się Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006, stanowiące załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *K. Opawski*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 8 października 2004 r. (poz. 2350)

UZUPEŁNIENIE Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006

Spis treści

Słownik terminów	16633
Wprowadzenie	16641
1. Ocena priorytetów i działań SPOT	16642
1.1. Ocena ex ante działań SPOT	16642
1.2. Analiza SWOT 2004—2006 r.	16645
1.3. Oddziaływania „horyzontalne”	16647
2. Cele i priorytety SPOT	16650
2.1. Opis priorytetu 1: Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu	16650
2.2. Opis priorytetu 2: Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	16650
2.3. Opis priorytetu 3: Pomoc techniczna dla SPOT	16651
3. Opis działań SPOT	16654
3.1. Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	16654
3.2. Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	16666
3.3. Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	16681
3.4. Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	16691
3.5. Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	16707
3.6. Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	16712
3.7. Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	16722
3.8. Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	16728
4. Opis podsumowujący sposób wdrażania działań SPOT	16732
5. Plan finansowy SPOT	16739
6. Opis rozwiązań dotyczących zapewnienia współfinansowania SPOT	16746
7. Kwalifikowalność kosztów	16747
8. Plan działań informacyjno-promocyjnych	16747
9. Sposób wymiany danych między beneficjentami a realizatorami projektów	16752
10. Procedury wprowadzania zmian do Uzupełnienia SPOT	16753
Załącznik nr 1. Zasady wyboru projektów w obszarze infrastruktury transportu	16754
Załącznik nr 2. Zasady kwalifikacji wydatków w ramach SPOT	16762

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 firmy publiczne i prywatne odpowiedzialne za zlecenie → <u>operacji</u> . 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. Występują dwa rodzaje beneficjentów → <u>instytucje wdrażające</u> i → <u>ostateczni odbiorcy pomocy</u> .
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.
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).

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.

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 przeznaczone 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: — 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</u> (EFRR), → <u>Europejski Fundusz Społeczny</u> (EFS), → <u>Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej</u> (EFOiGR) oraz → <u>Finansowy Instrument Wspierania Rybołówstwa</u> (FIWR).
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 <i>ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich</i> (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 Wdrażająca <i>Implementing institution</i>	Jednostka publiczna lub prywatna odpowiedzialna za zlecenie końcowemu odbiorcy (w drodze przetargu lub konkursu) realizacji projektu inwestycyjnego lub wykonania usługi.
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 <i>Intelligent Transport Systems (ITS)</i>	Wykorzystanie różnych urządzeń elektronicznych i informatycznych (IT) do wspomagania transportu. Obejmuje zastosowania od najprostszych bramek lub sygnalizatorów selekcionujących 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.
Jednostka monitorująco-kontrolna <i>Monitoring and control unit</i>	Jednostka współdziałająca z → <u>instytucją płatniczą</u> odpowiedzialna za kontrolę i monitorowanie wydatków w przekroju → <u>Funduszy Strukturalnych</u> oraz systemu dostarczania pomocy.
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.
Komitiet 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.
Komitiet Sterujący <i>Steering Committee</i>	Podmiot powoływany przez → <u>instytucję zarządzającą</u> w celu opiniowania i konsultowania wyboru projektów → <u>kwalifikujących się do wsparcia z → Funduszy Strukturalnych</u> .
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 (niespełniających 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 formułowane są przez → <u>instytucję zarządzającą</u> , a następnie aprobowane przez → <u>Komitiet 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 finansowanych z → 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 Wiśłany), 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 końcowych</u> pomocy (synonim projektu).
Ostateczny beneficjent <i>Ultimate beneficiary</i>	Osoba, instytucja lub środowisko (grupa społeczna) bezpośrednio korzystająca z wdrażanej pomocy.
Ostateczny odbiorca <i>Ultimate Recipient</i>	Jednostka publiczna lub prywatna przedkładająca wnioski na realizację projektów współfinansowanych z → <u>Funduszy Strukturalnych</u> .
Paneuropejskie korytarze transportowe <i>Pan European transport corridors</i>	Główne → <u>korytarze transportowe</u> międzynarodowego znaczenia w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, ustalone przez → <u>Europejską Konferencję Ministrów Transportu</u> 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 →instytucji płatniczej na podstawie → wniosku o płatność.
Płatność okresowa <i>Interim payment</i>	Płatność dokonywana w trakcie realizacji →programu lub →projektu, stanowiąca określoną →transzę (część) środków w ramach pomocy finansowej. Płatność w ramach Programu jest dokonywana przez KE w celu zwrotu kosztów faktycznie opłacanych przez Fundusze i poświadczonych przez →instytucję płatniczą. 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 →transzę (część) środków w ramach pomocy finansowej i umożliwiającą uregulowanie →zobowiązań finansowych ze strony Komisji Europejskiej.
Początek okresu kwalifikowalności <i>Starting point for the eligibility of expenditure</i>	Moment rozpoczęcia dopuszczalności wydatkowanych środków w danym →programie lub →projekcie do współfinansowania z funduszy pomocowych. Data ta odnosi się do płatności dokonywanych przez →beneficjentów danego →programu lub →projektu 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 →strategie i →priorytety działań Funduszy i państwa członkowskiego, ich →cele szczegółowe, wielkość →wkładu Funduszy i innych środków finansowych. Dokument ten powinien być podzielony na priorytety i wdrażany za pomocą jednego lub kilku →programów operacyjnych.
Polityka ochrony środowiska Wspólnoty Europejskiej <i>Environmental protection policy of the European Community</i>	Polityka, której celem było zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska, przyczynianie się do ochrony zdrowia ludzkiego, a także zapewnienie rozsądnego 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>	→Cele polityki strukturalnej UE
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 →Funduszy Strukturalnych.
Pomoc/wsparcie <i>Assistance</i>	Formy pomocy dostarczanej przez →Fundusze Strukturalne - →programy operacyjne, →jednolite dokumenty programowe; →Inicjatywy Wspólnoty 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 portamiorskimi 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 →instytucji zarządzającej zawierający podsumowanie wniosków pokontrolnych z poprzednich lat, jak również ocenę rzetelności wniosku o końcową płatność oraz legalności i prawidłowości transakcji dokonanych w okresie objętym →pomocą.
Priorytet <i>Priority</i>	Jeden z priorytetów strategii, przyjętych w →PWW (CSF) lub w →pomocy; priorytetowi jest podporządkowany wkład finansowy z Funduszy, innych instrumentów finansowych oraz odpowiednich środków finansowych państwa członkowskiego, jak również zestaw sprecyzowanych →celów.
Program operacyjny <i>Operational programme</i>	Dokument przyjęty przez Komisję, służący wdrażaniu →PWW (CSF) i składający się ze spójnego zestawienia →priorytetów, zawierającego działania wieloletnie, które mogą być wdrażane przez jeden lub kilka Funduszy, jeden lub kilka innych dostępnych instrumentów finansowych oraz →EIB.

Program operacyjny pomocy technicznej <i>Technical assistance operational programme</i>	Specyficzny program operacyjny finansujący działania przygotowawcze, oceniające i kontrolne, niezbędne do wdrażania → <u>PWW (CSF)</u> .
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 → Funduszy Strukturalnych.
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 <i>(VMS)</i>	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 z jednej 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>Trans-European 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 09.09.1966, z późn. zm.) sieć transeuropejska, zawierająca: sieć drogową, dróg żelaznych, dróg wodnych śródlądowych, → <u>portów morskich</u> i śródlądowych, lotnisk, transportu kombinowanego 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: multimodalny <i>Multimodal</i> intermodalny <i>Intermodal</i> kombinowany <i>Combined 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 layout plan</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 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 <i>(AGR)</i>	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 <i>(AGC)</i>	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 kombinowanego i obiektach towarzyszących <i>(AGTC)</i>	Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego 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>terminalach</u> kontenerowych, 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 kombinowanego 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>priorytety pomocy</u> , zawierający także szczegółowe elementy na poziomie → <u>działań</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 następuje 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 <u>poniesionych przez beneficjentów</u> .
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 środków uruchamianych w ramach</u> → <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/WE 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 Infrastruktury. 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:

- 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 wynika 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 multimodalnego. 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 kombinowanego i dostosowanie linii kolejowych do wymagań transportu kombinowanego.

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 kombinowanego w Małaszewiczach ruch wynosi około 260 kontenerów dziennie. Warunkiem zwiększenia przewozów transportem intermodalnym jest modernizacja infrastruktury terminali transportu kombinowanego, 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.

Z analizy wynika, że koszty zewnętrzne dla transportu drogowego i transportu kolejowego są zbliżone. Prowadzi to do wniosku, że fundusze inwestycyjne powinny być podzielone między te dwie gałęzie mniej więcej po połowie. Zmiany kosztów zewnętrznych transportu w Polsce dla lat 1990 i 2001 oraz prognozę zmian do 2006 r., zarówno dla transportu kolejowego jak i drogowego, przedstawiono 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 1 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:			
- transport drogowy i motoryzacja indywidualna	5,38	6,33	6,75
- transport kolejowy	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 (Strenghts Weakness Oportunities 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 kombinowanych,
- 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.

Analiza ta wskazuje na wysokie prawdopodobieństwo uzyskania pozytywnych efektów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych z realizacji SPOT. Potwierdzają to również wyniki analiz szczegółowych oraz ocena kosztów zewnętrznych. Z analizy SWOT wynika także, że kontynuacja realizacji priorytetów po 2006 r. będzie również efektywna w wymienionych trzech aspektach. Analizę SWOT dla obu priorytetów: zrównoważony gałęziowo rozwój transportu i bezpieczniejsza infrastruktura drogowa przedstawia tabela 4.

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 kombinowanym	Wzmocnienie nawierzchni dróg krajowych dla zwiększenia spójności społeczno-gospodarczej		
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. interoperacyjności). Dla usprawnienia przewozów istotne jest stworzenie otwartych dla wszystkich operatorów centrów logistycznych i terminali kontenerowych	Wzmocnienie nawierzchni dróg do 11,5 T/ós jako warunek konieczny członkostwa Polski w Unii Europejskiej		
Konkurencji	Zwiększenie konkurencyjności gospodarki we wszystkich regionach					
Zamówień publicznych	Zachowanie równości w uzyskiwaniu zamówień publicznych					

Ochrony 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 przyczyniać 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 ładu 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 uwzględniana już na etapie programowania (rozporządzenie 1260/99/WE w zakresie eliminowania nierówności i promowania równości pomiędzy mężczyznami i kobietami)				
Spółeczeństwa 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, multimodalnym) 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 multimodalnych. W ramach tego priorytetu będą realizowane trzy cele częściowe.

Cel pierwszy dotyczy przebudowy linii kolejowych pomiędzy aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach, które posiadają największe znaczenie dla rozwoju gospodarczego Polski.

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 kombinowanym 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 kombinowanego 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 z 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 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 niezadowalający.

2.3. Opis priorytetu 3: Pomoc techniczna dla SPOT

Celem pomocy technicznej jest zapewnienie wsparcia dla wdrażania SPOT. Pomoc techniczna zostanie przeznaczona na dwa działania:

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

W działaniu 3.1 wsparcie będzie dotyczyło:

1. Zatrudnienia personelu i zakupu sprzętu komputerowego, w tym:

- wsparcie wyodrębnionych pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym,
- zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania.

2. Usług dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT, w tym:

- usług dla Komitetu Monitorującego,
- usług dla Komitetu Sterującego,
- wsparcia zarządzania, monitoringu i kontroli programu,
- audytu programu,
- szkoleń w ramach zarządzania projektami SPOT dla pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT,

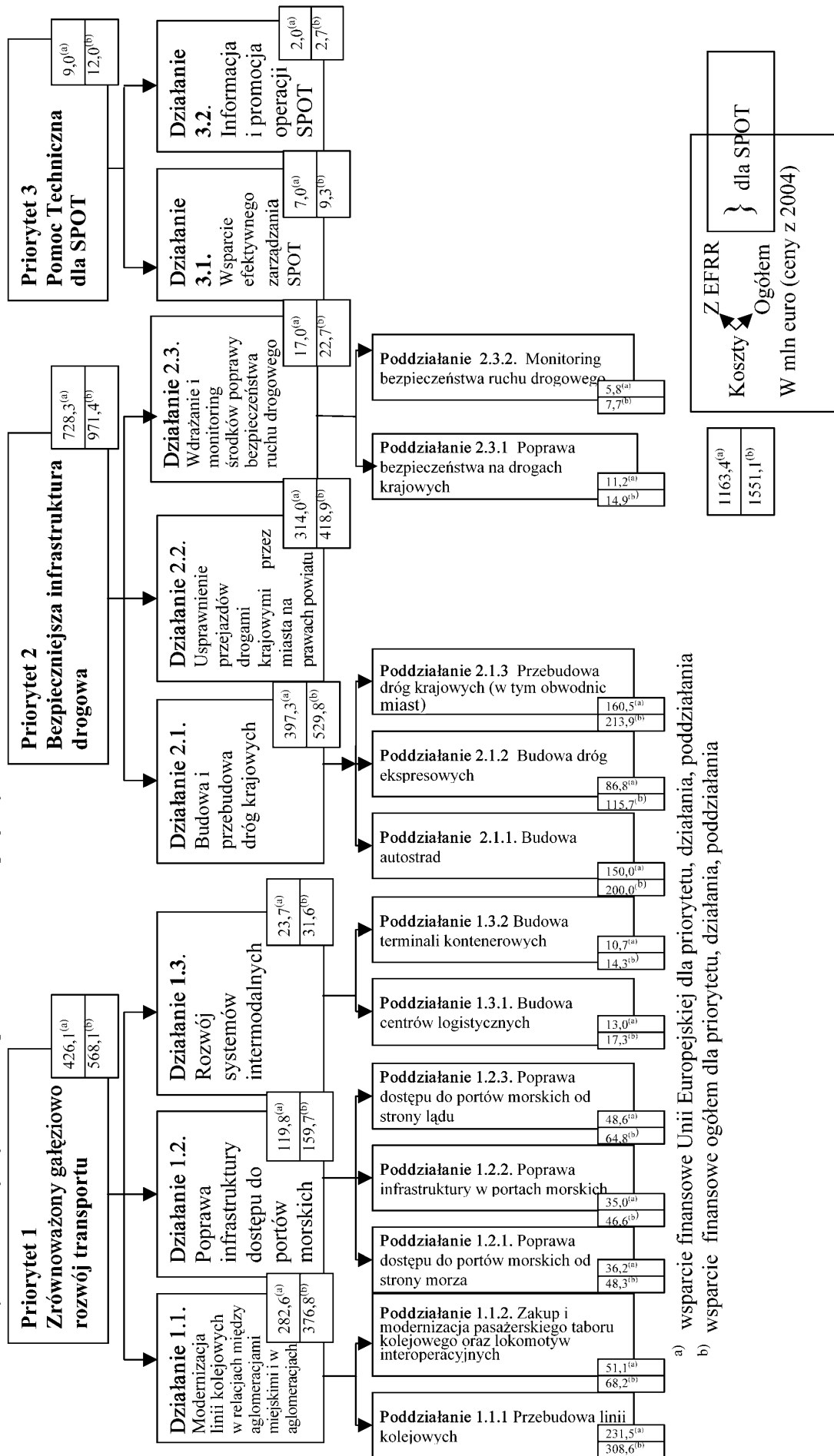
- wymiany doświadczeń między personelem zaangażowanym we wdrażanie SPOT w kraju a innymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej,
- szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- oceny realizacji SPOT.

W działaniu 3.2 wsparcie będzie dotyczyć:

- kampanii informacyjnej promującej SPOT,
- strony internetowej promującej SPOT,
- zapewnienia w ramach promocji i informacji SPOT szkoleń dla pracowników Ministerstwa Infrastruktury bezpośrednio zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz dla pracowników beneficjentów,
- oceny wyżej wymienionych czynności 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 2004 r.), przedstawiono na wykresie 1.

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



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
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 ¹⁾ - kolej
Numer działania	1.1
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A., 1. Polskie Koleje Państwowe Przewozy Regionalne Sp. z o.o., 2. Polskie Koleje Państwowe Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., 3. Polskie Koleje Państwowe S.A. 4. Przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich, 5. Przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego
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 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	376,8 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	282,6 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	94,2 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	-

¹⁾ Kategorie interwencji funduszy strukturalnych zgodne z rozporządzeniem nr 438/2001/WE 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 161 z 26.06.1999).

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 (%)	-

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane ze środków pochodzących z ERDF /EFRR (European Regional Development Fund / Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) w części zarządzanej centralnie przez Ministra Infrastruktury. 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 z zakresu 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. Wymagania projektów to: uzyskanie na liniach kolejowych prędkości 140–160 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.

Opis działania

Działanie polegać będzie na prowadzeniu dwóch poddziałań. Pierwsze z nich to realizacja dużego projektu przebudowy 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 Służewiec oraz budowy odcinka linii kolejowej Warszawa Służewiec – Port lotniczy im. Fryderyka Chopina. 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.

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 Regionów 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 lokomotywnie),

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.

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

Beneficjentami oraz ostatecznymi odbiorcami usług i inwestycji będą PKP PLK S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP WKD Sp. z o.o., PKP S.A., przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich oraz przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego. Instytucją Zarządzającą odpowiedzialną za zarządzanie i wdrażanie projektów tego działania jest Minister Infrastruktury.

Podstawą wdrażania działania będzie umowa, którą Instytucja Zarządzająca SPOT zawrze z beneficjentem pomocy. 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. Zgodnie z art. 30b ust. 1 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2003 r. Nr 15, poz.148, z późn. zm.³⁾), umowa zawarta z Beneficjentem zawierać może także szczegółowe warunki wykorzystania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Zakres geograficzny – lokalizacja działania

Projekty ujęte w działaniu „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami i w aglomeracjach”, w poddziałaniu 1.1.1. są umiejscowione na istniejącej linii kolejowej Warszawa – Łódź oraz w aglomeracji warszawskiej. Natomiast w poddziałaniu 1.1.2., dotyczącym zakupu taboru, pokrywają całe terytorium kraju.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, na lata 2004–2006 wynosi 376,8 mln euro.

Wskaźnik produktu:

- km przebudowanych linii – 85,09 km,
- liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów szynowych – 30.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 594, Nr 96, poz. 874, Nr 166, poz. 1611 i Nr 189, poz.1851 oraz z 2004 r. Nr 19, poz.177, Nr 93, poz. 890, Nr 121, poz. 1264, Nr 123, poz. 1291 i Nr 210, poz. 2135.

Wskaźniki rezultatu: skrócenie czasu jazdy (o 20 % w latach 2004–2008).

Wskaźniki oddziaływania:

- zmiana (zmniejszenie) poziomu hałasu (o 10 % w latach 2004–2008).

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	- km przebudowanej linii kolejowej	0	85,09	Roczna sprawozdawczość GUS
	- liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów szynowych	0	30	
Wskaźnik rezultatu	- skrócenie czasu przejazdu	0	20 %	Służbowy rozkład jazdy PKP
Wskaźnik oddziaływania	- zmiana (zmniejszenie) poziomu hałasu	100 %	90 %	Pomiar po zakończeniu przebudowy całego odcinka linii

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

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
Przebudowa linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	376,8	282,6	94,2			

Wyniki konsultacji społecznych działania

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w trzech formach. Pierwsza forma konsultacji to otwarte zgłaszanie uwag i propozycji, dotyczących działań przez zainteresowanych uczestników ze strony przedstawicieli administracji publicznej. Druga forma konsultacji obywatelskich odbywa się przez uzyskiwanie uwag drogą medialną i internetową, po umieszczeniu SPOT na stronie internetowej. Trzecia forma konsultacji to opinie ekspertów zewnętrznych, tworzących skład zespołów roboczych, którzy będą wybierać projekty w danym działaniu. Sposób przeprowadzenia konsultacji był podobny dla wszystkich działań występujących w SPOT.

Konsultacje z administracją publiczną:

Z tej formy konsultacji wynikły dwie następujące uwagi. Dotyczą one: zmiany kolejności realizacji projektu przebudowy linii kolejowej Warszawa – Łódź oraz rozszerzenia ilości projektów na inne połączenia kolejowe. Proponowana zmiana kolejności realizacji polega na tym, aby przebudowę linii kolejowej rozpocząć od Łodzi, a nie od Warszawy. Zmianę tę uzasadnia się tym, że odcinek linii kolejowej od strony Łodzi jest bardziej wyeksploatowany.

Konsultacje ze społeczeństwem:

Ta forma konsultacji nie wniosła, jak dotychczas, nowych istotnych uwag i propozycji dotyczących przebudowy innych linii. Jedynie napływają spostrzeżenia wskazujące na to, że dokonano zbyt dużej koncentracji terytorialnej przy wyborze projektów.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

Z tej formy konsultacji wynikają dwa spostrzeżenia. Z pierwszego spostrzeżenia wynika propozycja, aby rozpoczynać przebudowę linii kolejowych od stacji Warszawa Wschodnia, a nie jak założono od stacji Warszawa Zachodnia. Oznaczałoby to konieczność rozszerzenia projektu na śródmiejską przeprawę kolejową przez Wisłę. Możliwe by to było w razie zwiększenia ilości środków finansowych na to działanie. Natomiast drugie spostrzeżenie dotyczy niedostatecznego określenia zakresu przebudowy linii kolejowych. W związku z tym spostrzeżeniem należy wyjaśnić, że zakres ten przyjęto, wychodząc z potrzeby przebudowy na założone parametry prędkości ruchu kolejowego wynoszące 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i nacisku 22,5T/oś taboru. Ponadto zdaniem ekspertów nie są docenione potrzeby dotyczące zakupu nowego taboru kolejowego – lokomotyw interoperacyjnych i wagonów. Nowy tabor stwarza szanse konkurowania w przewozach aglomeracyjnych dla transportu kolejowego z przejazdami samochodami osobowymi oraz w ruchu międzynarodowym.

Przebieg dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 1.1. SPOT: „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach” (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)

Wnioski składane przez	Składane (przedkładane) do	Kontrola transakcji (100 %) Ocena, wybór projektów	Kontrola transakcji (100 %) Kontrola realizacji projektów (w tym monitoring), weryfikacja i potwierdzanie płatności	Kontrola Pogłębiona 5 %	Kontrola Systemu
Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Komisja Europejska	Instytucja Płatnicza składająca zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Instytucja Zarządzająca SPOT (Minister Infrastruktury)	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Instytucja Zarządzająca składająca zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza Minister Finansów, Departament ds. Obsługi Funduszy Pomocowych)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Beneficjent : Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A., Polskie Koleje Państwowe Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Polskie Koleje Państwowe Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Polskie Koleje Państwowe S.A., przedsiębiorstwa kolejowe przewoźców pasażerskich, przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego	Departament Programowania i Strategii, razem z innymi departamentami Ministerstwa Infrastruktury i innymi podległymi jednostkami weryfikuje projekty i przekazuje je do odpowiedzialnego Zespołu Roboczego, a później do Komitetu Sterującego	Instytucja Zarządzająca podpisuje Umowę o dofinansowanie projektu z beneficjentem. Instytucja Zarządzająca weryfikuje zgłoszone wnioski projektów, w tym ocenia właściwe przedstawienie kosztów kwalifikujących się w ramach projektu; Komitet Sterujący rekomenduje wnioski do Ministra. Minister Infrastruktury podejmuje ostateczną decyzję o przyjęciu wniosku do realizacji		Urzędy Kontroli Skarbowej	Audyt systemu przez audytora zewnętrznego lub audyt wewnętrzny

*Poddziałanie 1.1.1.: Przebudowa linii kolejowych**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	Modernizacja linii kolejowych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311- kolej
Numer poddziałania	1.1.1.
Czas trwania poddziałania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	1. Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A., 2. Polskie Koleje Państwowe Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.
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, - dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	308,6 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	231,5 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	77,1 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 (%)	-

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 140–160 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.

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 27 do 46 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 Służewiec – oraz budowy odcinka linii kolejowej Warszawa Służewiec –Port lotniczy im. Fryderyka Chopina. 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 nr 1 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 przedstawione 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	308,6	231,5	77,1			

Procedura przedkładania dużego projektu:

Duży projekt powinien spełniać warunki określone w art. 25 i art. 26 rozporządzenia nr 1260/99WE.

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 Infrastruktury
Beneficjenci	1. Polskie Koleje Państwowe Przewozy Regionalne Sp. z o.o., 2. Polskie Koleje Państwowe Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., 3. Polskie Koleje Państwowe S.A., 4. Przedsiębiorstwa kolejowe przewoźów pasażerskich, 5. Przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnieniem taboru kolejowego
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	- dotacje na zakupy taboru dla kolejowych przewoźów pasażerskich oraz zamówień na usługi pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów, - dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	68,2 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	51,1 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	17,1 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 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Zakup pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych	68,2	51,1	17,1			

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
Nazwa poddziałania	1. Poprawa dostępu do portów morskich od strony morza, 2. Poprawa infrastruktury w portach morskich, 3. Poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu.
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	315 – porty, 312 - drogi, 316 – drogi wodne, 318 – transport multimodalny
Numer działania	1.2.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Instytucja Wdrażająca	Departament Transportu Morskiego
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 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 na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem	159,7 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	119,8 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	39,9 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 (%)	-

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.⁴⁾) 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.

Budowa infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony lądu w ramach poddziałania „Poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu”, będzie współfinansowana ze środków samorządowych.

Cel działania

Zapewnienie rozwoju polskich portów morskich i zbudowanie infrastruktury portowej dostosowanej do obrotu towarowego i nowych technologii przewozowych oraz wydátne 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 sieci TEN-T). Realizacja działania stworzy warunki do pomyślnego rozwoju dla czterech portów morskich o podstawowym znaczeniu 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 pozwólą 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 multimodalnych, 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,

⁴⁾ 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.

Szczecinie i Świnoujściu. Z uwagi na zróżnicowany charakter projektów przewidzianych do realizacji oraz wielość beneficjentów, w działaniu wyróżniono trzy poddziałania:

- poprawa dostępu do portów morskich od strony morza,
- poprawa infrastruktury w portach morskich,
- poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu.

W ramach poddziałania „Poprawa dostępu do portów morskich od strony morza” będą realizowane projekty z zakresu: modernizacji torów wodnych, modernizacji falochronów i wejść do portów, utworzenia systemu łączności operacyjnej i śledzenia jednostek ratowniczych (dla wszystkich portów) oraz utworzenia krajowego systemu bezpieczeństwa żeglugi morskiej.

W ramach poddziałania „Poprawa infrastruktury w portach morskich” przewiduje się realizację projektów związanych z budową infrastruktury baz kontenerowych i centrów logistycznych, budową oraz modernizacją dróg kołowych i kolejowych na terenie portów oraz nabrzeży i basenów portowych.

W ramach poddziałania „Poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu” będą realizowane przedsięwzięcia w zakresie budowy i modernizacji dróg kołowych i kolejowych stanowiących połączenie dróg krajowych i linii kolejowych z portami morskimi.

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 multimodalnych, pozwalających zaoferować załodowncom 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 i Świnoujściu z układem krajowych dróg kołowych i kolejowych, dróg wodnych śródlądowych oraz tzw. „autostrad morskich”,

- wzrost atrakcyjności inwestycyjnej obszarów portowych i równoległa aktywizacja gospodarcza zaniedbanych terenów portowych poprzez umożliwienie rozwoju baz przeładunkowych oraz działalności logistyczno-dystrybucyjnej,
- stworzenie warunków dla wprowadzenia nowych technologii i systemów intermodalnych, w rezultacie skrócenie czasu i poprawa jakości obsługi ładunków, zwłaszcza wykazujących tendencje 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 odpowiedzialną za zarządzanie i wdrażanie projektów tego działania jest Minister Infrastruktury.

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 (Służba SAR) w Gdyni,
- Miasto Gdynia.

Podstawą wdrażania działania będą umowy o dofinansowania projektów, które Instytucja Zarządzająca SPOT 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 (tj. 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 ww. portów od strony lądu.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, wynosi 159,7 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
Wskaźnik produktu	- Długość zmodernizowanych torów żeglugowych [m] - Długość zmodernizowanego nabrzeża [m] - Długość wybudowanego nabrzeża [m] - Długość nowo wybudowanej drogi dojazdowej do portu [km] - Długość zmodernizowanej drogi dojazdowej do portu [km] - Długość wybudowanej drogi wewnętrznej [km] - Długość wybudowanego falochronu w nowej linii [mb] - Długość zmodernizowanego falochronu [mb] - Długość zmodernizowanego /wybudowanego połączenia światłowodowego [km] - Liczba nowych stacji radarowych [szt.] - Liczba zbudowanych obiektów mostowych [szt.] - Liczba zbudowanych ramp ro-ro [szt.]	0 0 0 0 0 0 0 0 0 18 0 0 0	2900 1000 320 6 0,6 1,85 200 2000 36 15 4 2	Kwartalna i roczna sprawozdawczość beneficjentów
Wskaźnik rezultatu	- Ilość nowych stanowisk statkowych [szt.] - Powierzchnia terenów zaktywizowanych [ha] - Powierzchnia terenów inwestycyjnych z ułatwionym dostępem [ha] - Przepustowość obiektu mostowego [pojazdy/godz.] - Zmniejszenie czasu obsługi statku w porcie [%] - Wzrost ilości zawinięć statku/promu do portu [liczba/tydzień] - Wzrost wskaźnika bezpieczeństwa żeglugi [%] - Wzrost bezpieczeństwa transportu poprzez zmniejszenie wypadków i kolizji drogowych [szt./rok]	0 0 0 0 - 0 85 73	3 40 270 300 8 15 95 68	Kwartalna i roczna sprawozdawczość beneficjentów; Publikacje Instytutu Morskiego

Wskaźnik oddziaływania	- Wzrost wielkości przeładunków drobnicowych w portach [mln ton/rok]	14,250	18,0	Pomiar po zakończeniu inwestycji
	- Liczba obsłużonych statków kontenerowych w portach Szczecin i Świnoujście po zakończeniu inwestycji[szt./tydzień]	2	6	
	- Wzrost ruchu pasażerskiego w porcie Gdańsk po zakończeniu inwestycji[osoby/doba]	200	1200	
	- Oszczędność czasu transportu na terenie całego miasta / na ulicy dojazdowej do portu [sek./pojazd]	796/261	785 /184	
	- Nowo powstałe miejsca pracy [ilość miejsc]	0	160	

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
Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	159,7	119,8	39,9	16,2		

Wyniki konsultacji społecznych działania

Omówienie wyników konsultacji społecznych przedstawiono w nawiązaniu do całego działania, obejmującego łącznie trzy poddziałania, 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 poddziałań wchodzących w skład tego działania. Nie oznacza to, że są zgodni co do zakresu ilości projektów, które mogą służyć realizacji poddziałań. 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 przyspieszenia 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.

Przepływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 1.2. SPOT: „Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich” (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)

Wnioski składane przez	Składane (przedkładane) do	Kontrola transakcji (100 %) Ocena, wybór projektów	Kontrola transakcji (100 %) Kontrola realizacji projektów (w tym monitoring), weryfikacja i potwierdzanie płatności	Kontrola Pogłębiona 5 %	Kontrola Systemu
Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Komisja Europejska	Instytucja Płatnicza składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Instytucja Zarządzająca SPOT (Minister Infrastruktury)	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Instytucja Zarządzająca składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów), Departament ds. Obsługi Funduszy Pomocowych)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Beneficjenci : 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 Swinoujście S.A., Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) w Gdyni, Miasto Gdynia	Departament Programowania i Strategii Ministerstwa Infrastruktury oraz inne departamenty i podległe jednostki weryfikują wnioski i przekazują je Komitetowi Sterującemu	Instytucja Zarządzająca podpisuje Umowę o dofinansowanie projektu z beneficjentem. Instytucja Zarządzająca weryfikuje zgłoszone wnioski projektów, Komitet Sterujący rekomenduje projekty, a Minister Infrastruktury podejmuje ostateczną decyzję o przyjęciu wniosku do realizacji		Urzędy Kontroli Skarbowej	Audyt systemu przez audytora zewnętrznego lub audyt wewnętrzny

*Poddziałanie 1.2.1. : Poprawa dostępu do portów od strony morza**Zbiorcza tabela poddziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich
Nazwa poddziałania	Poprawa dostępu do portów morskich od strony morza
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	316 – drogi wodne
Numer poddziałania	1.2.1.
Czas trwania poddziałania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Instytucja Wdrażająca	Departament Transportu Morskiego
Beneficjenci	Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (służba SAR) w Gdyni
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 na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	48,3 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	36,2 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	12,1 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 (%)	-

Cel poddziałania

Przywrócenie właściwego stanu technicznego podejściowych torów wodnych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi, z uwzględnieniem ratowania życia i ochrony środowiska morskiego, oraz przedłużenie lądowej infrastruktury transportowej o tzw. „morskie autostrady”. W ramach tego poddziałania finansowane będą projekty dotyczące modernizacji torów wodnych, modernizacji falochronów wejść do portów, utworzenia systemu łączności operacyjnej i śledzenia jednostek ratowniczych oraz utworzenia krajowego systemu bezpieczeństwa żeglugi morskiej.

Oczekiwane rezultaty szczegółowe poddziałania

- podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi w polskich obszarach morskich,
- eliminowanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego,
- skrócenie czasu wejścia/wyjścia do/z portu,
- stworzenie bardziej efektywnego systemu ratowania życia ludzkiego na morzu.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Projekty objęte tym poddziałaniem są zlokalizowane na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, tj. lądowym pasie przymorskim, morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz wyłącznej polskiej strefie ekonomicznej.

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to poddziałanie, wynosi 48,3 mln euro (w latach 2004–2006).

Wskaźniki produktu, rezultatu i oddziaływania są podane przy opisie działania.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Poprawa dostępu do portów morskich od strony morza	48,3	36,2	12,1			

*Poddziałanie 1.2.2.: Poprawa infrastruktury w portach morskich**Zbiorcza tabela poddziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich
Nazwa poddziałania	Poprawa infrastruktury w portach morskich

Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	315 - porty
Numer poddziałania	1.2.2.
Czas trwania poddziałania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Instytucja Wdrażająca	Departament Transportu Morskiego
Beneficjenci	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
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 na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	46,6 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	35,0 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	11,6 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

Usprawnienie funkcjonowania morsko-lądowych łańcuchów transportowych w ramach sieci TEN-T poprzez utworzenie morskich węzłów logistycznych w powiązaniu z korytarzami transeuropejskimi i stworzenie warunków do skierowania części strumieni ładunkowych, przewożonych transportem lądowym tranzytem przez Polskę, do polskich portów morskich. Dzięki temu zostaną wprowadzone nowe technologie i systemy intermodalne, co w istotny sposób wpłynie na podniesienie wydajności i jakości usług portowych. W ramach tego poddziałania będą finansowane projekty dotyczące budowy infrastruktury baz kontenerowych i centrów logistycznych, nabrzeży i basenów portowych oraz modernizacji dróg kołowych i kolejowych na terenie portów.

Oczekiwane rezultaty szczegółowe poddziałania

- podniesienie poziomu obsługi w zakresie szybkości, pewności i punktualności operacji portowych,
- wzrost ruchu pasażersko-towarowego,
- skrócenie czasu podróży morskich,
- zmiana wielkości struktury przeładunków w porcie.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Projekty objęte tym poddziałaniem są zlokalizowane w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu.

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to poddziałanie, wynosi 46,6 mln euro (w latach 2004–2006).

Wskaźniki produktu , rezultatu i oddziaływania są podane przy opisie działania.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Poprawa infrastruktury w portach morskich	46,6	35,0	11,6			

*Poddziałanie 1.2.3.: Poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu**Zbiorcza tabela podziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich
Nazwa podziałania	Poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	312 - drogi
Numer podziałania	1.2.3.
Czas trwania podziałania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Instytucja Wdrażająca	Departament Transportu Morskiego
Beneficjenci	Miasta: Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście
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 na współfinansowanie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla podziałania	64,8 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	48,6 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	16,2 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

Stworzenie bezkolizyjnego dostępu od strony lądu do rejonów przeładunkowych w portach. W ramach tego poddziałania będą finansowane projekty dotyczące budowy ulic miejskich na terenie miast portowych, łączących port z siecią dróg ruchu szybkiego.

Oczekiwane rezultaty szczegółowe poddziałania:

- zwiększenie płynności ruchu,
- uwolnienie dzielnic śródmiejskich miast nadmorskich od tranzytu ciężkich pojazdów drogowych,
- zwiększenie bezpieczeństwa,
- poprawa warunków zdrowotnych i życia mieszkańców,
- wzrost ruchu pasażersko-towarowego w portach morskich.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Poddziałanie będzie dotyczyć usprawnienia dojazdu do rejonów przeładunkowych w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdyni, Gdańska, Szczecina i Świnoujścia) ważnymi liniami kolejowymi i drogami krajowymi, głównie leżącymi w sieci TEN-T.

Duży projekt

W ramach tego poddziałania wyodrębniono jeden duży projekt: Budowa Trasy Kwiatkowskiego – III etap. Celem projektu jest stworzenie nowoczesnego układu drogowego łączącego port w Gdyni z systemem dróg o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

Oczekiwane rezultaty z realizacji dużego projektu

- bezpośrednie połączenie portu z siecią autostrad i dróg ekspresowych,
- pełne wykorzystanie Autostrady A-1 jako głównego połączenia drogowego obsługującego międzynarodowy ruch pasażerski i towarowy w układzie Północ – Południe,
- stworzenie warunków dla rozwoju portu gdyńskiego w oparciu o istniejące nowoczesne terminale przeładunkowe,
- uwolnienie dzielnic śródmiejskich Gdyni, Sopotu i Gdańska od tranzytu ciężkiego transportu samochodowego,
- zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego,
- poprawa warunków zdrowotnych i życia mieszkańców,
- rozwój nowych miejsc pracy poprzez rozwój portu i jego strefy oddziaływania portu i aktywizację sektora gospodarki morskiej.

Procedura przedkładania dużego projektu:

Duży projekt powinien spełniać warunki określone w art. 25 i art. 26 rozporządzenia nr 1260/99/WE.

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Wskaźnik wkładu łącznie, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to poddziałanie, wynosi 64,8 mln euro (w latach 2004–2006).

Wskaźniki produktu:

- długość wybudowanej drogi o parametrach GP2/2; jednostka pomiaru – metry (wielkość wybudowanej drogi o wymienionych parametrach podana będzie w metrach).

Wskaźniki rezultatu:

- skrócenie czasu przejazdu z Portu Gdynia (terminal kontenerowy) do Autostrady A1 – węzeł Juszkowy; jednostka miary - %, (spadek z wielkości wyjściowej 100 % do wielkości osiągniętej w %).

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Jednostki Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu	64,8	48,6		16,2		

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
Nazwa poddziałania	1. Budowa centrów logistycznych 2. Budowa terminali kontenerowych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	318 – transport multimodalny
Numer działania	1.3.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	Podmioty gospodarcze współtworzące centra logistyczne i terminale transportu kombinowanego: Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., Polskie Koleje Państwowe Cargo S.A., Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. i inne
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, - 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	31,6 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	23,7 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	7,9 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

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane ze środków pochodzących z EFRR z części zarządzanej centralnie przez Ministra Infrastruktury, 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 kombinowanego 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 (kombinowanego) nastąpi poprzez budowę kolejowych i portowych centrów logistycznych oraz terminali transportu kombinowanego. W ramach tego działania finansowane będą roboty budowlane tworzące infrastrukturę centrów i terminali logistycznych, takie jak place składowe, drogi dojazdowe, układy torowe, magazyny oraz zakupy sprzętu służącego do przeładunku. W grę wchodzi, ze względu na ograniczoną pulę środków, wsparcie dla budowy jednego centrum logistycznego oraz dla budowy 2-3 terminali kontenerowych na sieci kolejowej.

Uzasadnienie wyboru działania

Utworzenie/rozbudowa terminali transportu intermodalnego (kombinowanego) 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 środowisku 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 kombinowanego 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 morską,
- 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 kombinowanego przyczyni się do gałęziowego zrównoważenia rozwoju systemu transportowego Polski. Wobec powyższego można stwierdzić pozytywną ocenę działania.

Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą odpowiedzialną za zarządzanie i wdrażanie projektów tego działania jest Minister Infrastruktury.

Benficyjantami są podmioty gospodarcze współtworzące centra logistyczne i terminale transportu kombinowanego, a przede wszystkim Agencja Rozwoju Przemysłu, PKP Cargo S.A. oraz CZH S.A.

Zakres geograficzny – lokalizacja działania

Projekty z zakresu działania „Rozwój systemów intermodalnych”, dotyczące centrów logistycznych i terminali transportu kombinowanego, 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 31,6 mln euro (na lata 2004–2006). Wskaźnik produktu oznacza liczbę

zrealizowanych inwestycji – trzy do czterech. Wskaźniki rezultatu, to wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych o 7 %. Wskaźniki oddziaływania, to wzrost zatrudnienia w firmach logistycznych w danym regionie. Wskaźniki monitorowania stanu wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania, podane są w poniższej tabeli:

	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 kombinowanego - liczba powstałych centrów logistycznych	2 0	4-5 1	Fakt oddania inwestycji do użytku
Wskaźnik rezultatu	- wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych	100 % (wartość na koniec 2003 r.)	107 %	Dane GUS
Wskaźnik oddziaływania	- wzrost zatrudnienia w firmach logistycznych w regionie	100 %	110 %	Badania własne Beneficjentów

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
Rozwój systemów intermodalnych	31,6	23,7	7,9			11,9

Wyniki konsultacji społecznych działania

W działaniu tym możliwe są dwa rodzaje projektów: centra logistyczne oraz terminale transportu kombinowanego. 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.

Przepływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 1.3. SPOT: „Rozwój systemów intermodalnych” (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)

<i>Wnioski składane przez</i>	<i>Składane (przedkładane) do</i>	<i>Kontrola transakcji (100 %) Ocena, wybór projektów</i>	<i>Kontrola transakcji (100 %) Kontrola realizacji projektów (w tym monitoring), weryfikacja i potwierdzanie płatności</i>	<i>Kontrola Pogłębiona 5 %</i>	<i>Kontrola Systemu</i>
Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Komisja Europejska	Instytucja Płatnicza składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Instytucja Zarządzająca SPOT (Minister Infrastruktury)	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Instytucja Zarządzająca składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów, Departament ds. Obsługi Funduszy Pomocowych)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Beneficjenci: Podmioty gospodarcze współpracujące centra logistyczne i terminale transportu kombinowanego: Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., Polskie Koleje Państwowe Cargo S.A., Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. i inne.	Departament Programowania i Strategii z pomocą innych departamentów Ministerstwa Infrastruktury oraz jednostek podległych weryfikuje wnioski i przekazuje je najpierw do odpowiedniego Zespołu Roboczego, a następnie do Komitetu Sterującego	Instytucja Zarządzająca podpisuje Umowę o dofinansowanie projektu z beneficjentem. Instytucja Zarządzająca weryfikuje zgłoszone wnioski projektów, Komitet Sterujący rekomenduje projekty, a Minister Infrastruktury podejmuje ostateczną decyzję o przyjęciu wniosku do realizacji		Urzędy Kontroli Skarbowej	Audyt systemu przez audytora zewnętrznego lub audyt wewnętrzny

*Poddziałanie 1.3.1. Budowa centrów logistycznych**Zbiorcza tabela poddziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Rozwój systemów intermodalnych
Nazwa poddziałania	Budowa centrów logistycznych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	318 – transport multimodalny
Numer poddziałania	1.3.1.
Czas trwania poddziałania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	Podmioty gospodarcze współtworzące centra logistyczne: Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., Polskie Koleje Państwowe Cargo S.A. i inne podmioty
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, - dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	17,3 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	13,0 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	4,3 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład środków publicznych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	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

Celem tego poddziałania jest budowa centrów logistycznych w oparciu o istniejącą infrastrukturę kolejową, w tym zwłaszcza zlokalizowanych na liniach kolejowych objętych umową AGTC. Budowa centrów logistycznych pozwoli zwiększyć przewozy transportem kolejowym w jednostkach ładunkowych, co usprawni proces transportowy i jednocześnie wpłynie na obniżkę kosztów. Pozwoli też zwiększyć stopień integracji międzygałęziowej: transport kolejowy – transport samochodowy oraz transport morski – transport lądowy.

Oczekiwane rezultaty szczegółowe poddziałania

Jako rezultat poddziałania uznaje się wzrost obsługi przez centra logistyczne przewozów transportem kombinowanym, z użyciem w łańcuchu transportowym przewozów transportem kolejowym. Ponadto budowa centrum logistycznego wpływa na ożywienie gospodarcze w rejonie jego oddziaływania. Wynika to z faktu usprawnienia obsługi transportowej obsługiwanych przez centrum logistyczne przedsiębiorstw.

Ponadto można oczekiwać, że centra logistyczne będą stanowić zachętę do lokalizowania w ich pobliżu nowych mocy wytwórczych, co z kolei będzie wpływać na wzrost zatrudnienia i aktywizację obszarów w strefach ich oddziaływania.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Przewidywane do budowy centra logistyczne planuje się zlokalizować na obszarze całego kraju. Ogólna ich lokalizacja została określona w rejonach: Warszawy, Górnego Śląska, Poznania, Gdańska, Szczecina, Wrocławia i Terespoła. Ich lokalizacja szczegółowa nawiązuje do linii kolejowych podstawowego znaczenia i głównych morskich portów handlowych.

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to poddziałanie, wynosi 17,3 mln euro (na lata 2004–2006). Wskaźnik produktu oznacza liczbę zrealizowanych inwestycji. Możliwa jest realizacja 1–2 projektów. Wskaźniki rezultatu to wzrost przewozów w intermodalnych jednostkach transportowych w rejonie oddziaływania centrum.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa centrów logistycznych	17,3	13,0	4,3			6,5

*Poddziałanie 1.3.2. Budowa terminali kontenerowych**Zbiorcza tabela poddziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Rozwój systemów intermodalnych
Nazwa poddziałania	Budowa terminali kontenerowych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	318 – transport multimodalny
Numer poddziałania	1.3.2.
Czas trwania poddziałania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	Podmioty gospodarcze współtworzące terminale transportu kombinowanego: Polskie Koleje Państwowe Cargo S.A. i inne podmioty
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, - dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	14,3 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	10,7 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	3,6 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład środków publicznych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	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

Celem tego poddziałania jest budowa terminali transportu kombinowanego na istniejącej sieci kolejowej. Terminale te są wstępnym etapem realizacji inwestycji, która może w przyszłości rozwinąć się w centrum logistyczne. Budowa terminali transportu kombinowanego pozwoli zwiększyć w kolejowych przewozach ładunków udział jednostek ładunkowych. Tym samym zwiększy się zakres działania łańcuchów transportowych, obejmujących przewóz, załadunek i czynności logistyczne.

Oczekiwane rezultaty szczegółowe poddziałania

Jako rezultat poddziałania uznaje się wzrost udziału w ogólnych przewozach ładunków, ładunków przewożonych w jednostkach ładunkowych, głównie koleją i transportem samochodowym. Umożliwi to m.in.: lepsze wykorzystanie istniejących rezerw tkwiących w infrastrukturze kolejowej i terenach kolejowych, częściowe odciążenie dróg krajowych (np. w dłuższych relacjach: morskie porty handlowe – nadawcy ładunków w głębi kraju), a także usprawnienie i przyspieszenie operacji obrotu morskiego, w tym w żegludze kabotażowej.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Zakres geograficzny i ogólna lokalizacja terminali transportu kombinowanego jest identyczna jak w przypadku centrów logistycznych. Wynika to z faktu, że terminale są etapem początkowym dla realizacji centrum logistycznego. Pośród ogólnej lokalizacji 6–8 terminali w grę wchodzi budowa 4–5 obiektów.

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Wskaźnik wkładu w postaci wielkości środków przeznaczonych na to poddziałanie wynosi 14,3 mln euro (na lata 2004–2006). Wskaźnik produktu oznacza liczbę zrealizowanych inwestycji. Możliwa jest realizacja 2–3 projektów. Wskaźniki rezultatu i oddziaływania są takie same jak przy poddziałaniu dotyczącym budowy centrów logistycznych. Szczegółowe wielkości tych wskaźników zostaną określone w ramach opracowanych projektów. Brak wartości bazowych.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa terminali kontenerowych	14,3	10,7	3,6			5,4

DZIAŁANIA W RAMACH PRIORYTETU 2.: BEZPIECZNIEJSZA INFRASTRUKTURA DROGOWA

3.4. Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

Zbiórca tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Budowa i przebudowa dróg krajowych
Nazwa poddziałania	1. Budowa autostrad, 2. Budowa dróg ekspresowych, 3. Przebudowa dróg krajowych (w tym obwodnic miast)
Kategoria Interwencji Funduszy Strukturalnych	3121- drogi krajowe, 312- drogi, 313- autostrady
Numer działania	2.1.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Instytucja Wdrażająca	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Instytucja Platnicza	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 na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem	529,712 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	397,3 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	132,428 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 529,73 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zakłada się poniesienie nakładów w wysokości 397,3 mln euro, tj. około 75 % ogółu kosztów kwalifikowanych. Pozostałą wielkość 132,43 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.

Opis działania

W ramach działania będą realizowane inwestycje polegające na budowie odcinków autostrad, odcinków dróg ekspresowych, przebudowie już istniejących odcinków dróg krajowych, budowie obwodnic i przebudowie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatów. W szczególności:

- zostaną wybudowane odcinki autostrad i dróg ekspresowych leżących w paneuropejskich korytarzach transportowych, tworzących sieć TEN-T,
- 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, jak separatory dla wód opadowych itp.

Poddziałanie 2.1.1. Budowa autostrad ma na celu realizację projektu budowy odcinka Skierniewice – Warszawa (Konotopa), stanowiącego ostatni element autostrady A-2 łączącej Warszawę z Berlinem. W ramach tego poddziałania będą finansowane roboty budowlane

związane z pełnym zakresem robót drogowych, obejmujące roboty ziemne, podbudowę, nawierzchnię, obiekty inżynierskie oraz związane z inżynierią ruchu i roboty związane z odwodnieniem terenu.

Poddziałanie 2.1.2. Budowa dróg ekspresowych ma na celu realizację projektów w zakresie budowy dróg ekspresowych na odcinkach, które również wchodzi w skład paneuropejskich korytarzy transportowych, tworzących sieć TEN-T.

Poddziałanie 2.1.3. W ramach działania „Przebudowa dróg krajowych (w tym obwodnic miast)” będą finansowane roboty budowlane związane z zakresem robót drogowych.

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 i tworzące sieć TEN-T. Zobowiązanie to będzie realizowane poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych, a także przebudowę istniejących dróg krajowych, na których w około dziesięcioletniej perspektywie nie przewiduje się budowy autostrady lub drogi ekspresowej.

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 dwu 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 stanowiące 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) przyjętego rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 1 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004–2006 (Dz. U. Nr 166, poz. 1745), 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 Infrastruktury. Beneficjent to 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 Zarządzająca SPOT zawrze z beneficjentami pomocy. W umowach tych zostanie określony ogólny koszt kwalifikowany 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 pomocy będą przedsiębiorstwa transportu drogowego, przedsiębiorstwa produkcyjne korzystające z 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 zlokalizowanych na sieci TEN-T dla projektów realizowanych w systemie tradycyjnym lub w ciągach dróg krajowych dla projektów realizowanych w formule Partnerstwo Publiczno-Prywatne (PPP). Bardziej szczegółowy zakres geograficzny i lokalizację działań określono w opisie poszczególnych poddziałań.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie wynosi 529,7 mln euro.

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

Jako wskaźniki rezultatu przyjmuje się:

- zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych.

Jako wskaźnik oddziaływania przyjmuje się:

- zmiana (spadek) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na przebudowanym odcinku drogi.
- zmiana (ograniczenie) poziomu hałasu.

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	214,0	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Częstotliwość pomiaru powinna być kwartalna i roczna
	- długość zbudowanych dróg ekspresowych (km),	0	101,0	
	- długość zbudowanych autostrad (km)	0	36,3	
Wskaźnik rezultatu	- zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych	5,6 (2003 r.)	4,2 (2008 r.)	Rocznik Statystyczny Województw GUS rocznie
Wskaźnik oddziaływania	- zmiana (spadek) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na przebudowanym odcinku drogi;	100 %	70 %	Pomiar po zakończeniu przebudowy drogi
	- zmiana (ograniczenie) poziomu hałasu;	100 %	75	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Jednostki Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa i przebudowa dróg krajowych	529,7	397,3	132,4			

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, zaś możliwości 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 społeczeństwa 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 roku. 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.

*Przeływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 2.1. SPOT: „Budowa i przebudowa dróg krajowych”
(odpowiedzialność poszczególnych instytucji)*

Wnioski składane przez	Składane (przedkładane) do	Kontrola transakcji (100 %) <i>Ocena, wybór projektów</i>	Kontrola transakcji (100 %) <i>Kontrola realizacji projektów (w tym monitoring), weryfikacja i potwierdzanie płatności</i>	Kontrola Pogłębiona 5 %	Kontrola Systemu
Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Komisja Europejska	Instytucja Płatnicza składająca zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Instytucja Zarządzająca SPOT (Minister Infrastruktury)	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Instytucja Zarządzająca składająca zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów, Departament ds. Obsługi Funduszy Pomocowych)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Beneficjenci: : Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Departament Programowania i Strategii Ministerstwa Infrastruktury z pomocą innych departamentów Ministerstwa Infrastruktury oraz instytucji podległych weryfikuje wnioski i przekazuje je najpierw do odpowiednich Zespołów Roboczych, a następnie do Komitetu Sterującego	Instytucja Zarządzająca podpisuje Umowę o dofinansowanie projektu z beneficjentem. Instytucja Zarządzająca weryfikuje zgłoszone wnioski projektów, Komitet Sterujący rekomenduje projekty, a Minister Infrastruktury podejmuje ostateczną decyzję o przyjęciu wniosku do realizacji		Urzędy Kontroli Skarbowej	Audyt systemu przez audytora zewnętrznego lub audyt wewnętrzny

*Poddziałanie 2.1.1.: Budowa autostrad**Zbiorcza tabela poddziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Budowa i przebudowa dróg krajowych
Nazwa poddziałania	Budowa autostrad
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	313- autostrady
Numer działania	2.1.1.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Instytucja Wdrażająca	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
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 na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla poddziałania	200,0 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	150,0 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	50,0 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 (%)	-

* Do współfinansowania krajowego wliczono tylko koszty kwalifikowane. Budowa autostrad wymaga także poniesienia znacznych kosztów niekwalifikowanych.

Cel poddziałania

Zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej Polski w układzie Unii Europejskiej poprzez połączenie autostradowe stolicy za pomocą autostrady A-2 z aglomeracjami miejskimi Łodzi i Poznania oraz docelowo z zachodnią granicą państwa. Przez połączenie z niemiecką autostradą nr 12 w Świecku i białoruską drogą magistralną M1 w Kukurykach, Polska zostanie połączona z drogowym systemem

transportowym Unii Europejskiej. Budowany odcinek autostrady A-2 uzupełnia autostradę, która jest realizowana w części w systemie koncesyjnym, a w części z udziałem środków z funduszu ISPA/FS.

Oczekiwane rezultaty szczegółowe poddziałania

W wyniku realizacji tego poddziałania, na które składa się budowa autostrady A-2 na odcinku między Skierniewicami a Warszawą (Konotopa), zostanie uzyskane połączenie autostradowe Warszawy z systemem transportu drogowego Unii Europejskiej. Realizacja tego poddziałania uzupełnia projekty autostradowe, zlokalizowane w ciągu autostrady A-2, które są współfinansowane ze środków ISPA i Funduszu Spójności. Ponadto w ramach tego poddziałania możliwa będzie budowa 8 km odcinka autostrady A-6 Klucz–Kijewo (k. Szczecina).

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Poddziałanie „Budowa autostrad” skoncentrowane jest na odcinkach autostrady A-2 zlokalizowanej w II paneuropejskim korytarzu transportowym wchodzącym w skład sieci TEN-T. Odcinek ten położony jest w województwie mazowieckim. Natomiast w województwie zachodniopomorskim położony jest odcinek autostrady A-6.

Duży projekt

W ramach poddziałania 2.1.1. „Budowa autostrad” wyróżnia się następujący duży projekt – budowę autostrady A-2 na odcinku Skierniewice – Konotopa (Warszawa), długości 72,6 km. Projekt ma na celu stworzenie połączenia Warszawy z granicą polsko-niemiecką w Świecku.

Wskaźniki dotyczące dużego projektu

Wskaźniki monitorowania wdrożenia dużego projektu: produktu, rezultatu i oddziaływania, przedstawione zostaną w projekcie.

Oczekiwane rezultaty realizacji dużego projektu

Poprzez budowę odcinka autostrady Skierniewice – Warszawa (Konotopa), zamierza się osiągnąć następujące cele:

- obniżenie kosztów przewozu osób i towarów oraz kosztów utrzymania infrastruktury,
- usprawnienie połączenia pomiędzy aglomeracjami miejskimi o dużym znaczeniu dla gospodarki narodowej,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zmniejszenie uciążliwości transportu drogowego dla środowiska,
- skrócenie czasu przejazdu.

W wyniku realizacji tego dużego projektu, wraz z wykonaniem budowy pozostałych odcinków autostrady A-2 z innych źródeł (Fundusz Spójności, koncesjonariusz, pożyczki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI), budżet państwa itd.), uzyska się połączenie aglomeracji warszawskiej z aglomeracjami łódzką i poznańską, a docelowo również z zachodnią granicą państwa. Szczególnie ważne jest maksymalne skrócenie czasu przejazdu, jak również znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na tej trasie. Obniżeniu ulegną również koszty transportu. Dzięki zastosowaniu elementów ochrony środowiska i skróceniu czasu bezkolizyjnych przejazdów zostanie zmniejszone uciążliwe oddziaływanie transportu na środowisko. Wyszczególniony duży projekt leży w II paneuropejskim korytarzu transportowym.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro(w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa autostrad	200,0	150,0	50,0			

*Poddziałanie 2.1.2.: Budowa dróg ekspresowych**Zbiorcza tabela poddziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Przebudowa i budowa dróg krajowych
Nazwa poddziałania	Budowa dróg ekspresowych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	312 - drogi
Numer działania	2.1.2.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Instytucja Wdrażająca	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
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 na współfinansowanie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w kwalifikowanych kosztach (%)	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla poddziałania	115,73 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	86,8 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	28,93 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 (%)	-

Cel poddziałania

Zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej Polski w układzie Unii Europejskiej poprzez usprawnienie połączeń drogami ekspresowymi. Realizowane odcinki dróg ekspresowych służą tworzeniu sieci TEN-T.

Oczekiwane rezultaty szczegółowe poddziałania

W wyniku realizacji tego poddziałania, na które składa się budowa drogi ekspresowej Elbląg—Grzechotki, usytuowanej na I paneuropejskim korytarzu transportowym, poprawi się połączenie drogowe między Polską a obwodem Kaliningradzkim FR (czyli pośrednio z Republiką Litewską).

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Poddziałanie „Budowa dróg ekspresowych” skoncentrowane jest na jednym odcinku przyszłej drogi ekspresowej, zlokalizowanej w I paneuropejskim korytarzu transportowym (woj. warmińsko-mazurskie).

Duży projekt

W ramach poddziałania 2.1.2. „Budowa dróg ekspresowych” wyróżnia się duży projekt – budowę drogi ekspresowej S-22 na odcinku Elbląg—Grzechotki, długości 51 km. Projekt ten ma na celu usprawnienie połączenia drogowego między Elblągiem a granicą państwa (obwodem Kaliningradzkim) położonego w I paneuropejskim korytarzu transportowym.

Wskaźniki dotyczące dużego projektu

Wskaźnik wkładu w postaci środków przeznaczonych na ten projekt wynosi 75,7 mln euro (w latach 2004–2006). Wskaźnik produktu w postaci długości budowanej drogi ekspresowej wynosi 51,0 km. Wskaźniki monitorowania wdrożenia dużego projektu: produktu, rezultatu i oddziaływania, przedstawione zostaną w projekcie.

Oczekiwane rezultaty realizacji dużego projektu

Poprzez budowę odcinka drogi ekspresowej Elbląg—Grzechotki zamierza się uzyskać następujące cele:

- obniżenie kosztów przewozu osób i towarów oraz kosztów utrzymania infrastruktury,
- poprawa połączeń pomiędzy najważniejszymi aglomeracjami dla narodowego rozwoju ekonomicznego,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zmniejszenie uciążliwości transportu drogowego dla środowiska,
- skrócenie czasu przejazdu.

Realizacja tego dużego projektu pozwoli uzyskać połączenie aglomeracji gdańskiej z miastem Kaliningradem, przez co nastąpi poprawa warunków wymiany między Obwodem Kaliningradzkim a Unią Europejską.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa dróg ekspresowych	115,73	86,8	28,93			

*Poddziałanie 2.1.3.: Przebudowa dróg krajowych**Zbiorcza tabela poddziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Budowa i przebudowa dróg krajowych
Nazwa poddziałania	Przebudowa dróg krajowych (w tym obwodnic miast)
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	3121- drogi krajowe
Numer działania	2.1.3.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Instytucja Wdrażająca	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
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 inwestycyjny dla współfinansowania kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla poddziałania	214,0 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	160,5 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	53,5 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 (%)	-

Cel poddziałania

Zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej Polski w układzie Unii Europejskiej poprzez dostosowanie nośności nawierzchni wybranych dróg krajowych, w tym znajdujących się w sieci TEN-T, do przenoszenia nacisków 11,5 T/oś.

Oczekiwanie rezultaty szczegółowe poddziałania

W wyniku realizacji przebudowy dróg krajowych zostanie udostępniona sieć dróg międzynarodowego znaczenia dla pojazdów o nacisku 11,5 t/oś. Poprawi się także stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych drogach. Zostanie tym samym zwiększona spójność Polski z Unią Europejską.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Poddziałanie „Przebudowa dróg krajowych (w tym obwodnic miast)” skoncentrowane jest na wybranych odcinkach dróg nr 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12, 50, 69 zlokalizowanych głównie w paneuropejskich korytarzach transportowych, głównych i uzupełniających lub na innych odcinkach dróg krajowych. W perspektywie 10 lat zostaną wykonane autostrady: A-1 na całej długości, autostrada A-2 od granicy zachodniej do Siedlec, autostrada A-4 od granicy zachodniej do Tarnowa. Droga nr 3 będzie przebudowywana na drogę ekspresową, stąd działanie to nie będzie dotyczyć odcinków dróg krajowych do nich równoległych. Praktycznie więc działanie to będzie wykonywane na drogach krajowych we wschodnich i centralnych rejonach Polski.

Duży projekt

W ramach poddziałania „Przebudowa dróg krajowych (w tym obwodnic miast)” wyróżnia się następujący duży projekt – przebudowa drogi nr 7 na odcinku Grójec–Białobrzegi. W ramach przebudowy tej drogi zostanie wykonana:

- budowa nowej drugiej jezdni,
- frezowanie istniejącej nawierzchni i ułożenie wielowarstwowej nawierzchni bitumicznej odpornej na skoleinowanie, przenoszącej nacisk 11,5 T/oś,
- przebudowa skrzyżowań, poprawa widoczności,
- zapewnienie zmniejszenia wpływu na środowisko.

Projekt przebudowy drogi nr 7 na odcinku Grójec–Białobrzegi polega na przebudowie odcinka długości 17,6 km.

Oczekiwanie rezultaty realizacji dużego projektu

Jako rezultat realizacji dużego projektu przebudowy drogi Grójec–Białobrzegi, razem z wykonywaną przebudową dwu innych odcinków drogi nr 7: obwodnicy Grójca i odcinka Białobrzegi – Jedlińsk, uzyska się połączenie Warszawy z Radomiem za pomocą drogi dwujezdniowej.

Wskaźniki poddziałania

Wskaźnik monitorowania wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to poddziałanie, wynosi 214,0 mln euro (na lata 2004–2006).

Jako wskaźnik produktu dla poddziałania przyjęto liczbę kilometrów przebudowanych dróg. Wskaźniki rezultatu i oddziaływania są takie same jak dla działania.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Przebudowa dróg krajowych	214,0	160,5	53,5			

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 Infrastruktury
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	418,9 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	314,0, mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	104,9 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 418,9 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Z EFRR zakłada się poniesienie nakładów w wysokości 314,0 mln euro, tj. około 75 % ogółu kosztów kwalifikowanych. Pozostałą wielkość 104,9 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.

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 samorządy 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.

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 ujednolicić 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.

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 tych odcinkach dróg międzynarodowych, które są w sieci TEN-T oraz na których następuje interwencja w ramach programu.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, na lata 2004-2006, wynosi 418,9 mln euro.

W PWW przewiduje się wskaźniki monitorowania dla działań w obszarze transportu dotyczące: bezpieczeństwa ruchu drogowego – liczba wypadków śmiertelnych i liczby kilometrów dróg ogółem, w tym zbudowanych dróg ekspresowych oraz przebudowanych dróg krajowych. Wskaźniki rezultatu dla działania to zmniejszenie ilości ofiar śmiertelnych, zmniejszenie liczby wypadków drogowych oraz skrócenie czasu przejazdu.

Wartość docelowa dla zakładanego wskaźnika oddziaływania działania, dotycząca liczby stworzonych miejsc pracy w wyniku realizacji projektu, zostanie określona po zamknięciu listy realizowanych w ramach tego działania projektów.

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 (km) przebudowanych dróg krajowych	0	350	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Częstotliwość pomiaru powinna być kwartalna i roczna

Wskaźnik rezultatu	- liczba (zmniejszenie) ofiar śmiertelnych	100 %	70 %	Rocznik Statystyczny Województw GUS rocznie
	- liczba wypadków drogowych	100 %	80 %	
Wskaźnik oddziaływania	- zmiana (ograniczenie) poziomu hałasu	100 %	70 %	Pomiar po zakończeniu przebudowy drogi
	- liczba stworzonych miejsc pracy w wyniku realizacji projektu	0		

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	418,9	314,0		104,9		

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, które nie są położone w ciągach dróg krajowych tworzących sieć TEN-T. Nie kwalifikują się one do współfinansowania ze środków EFRR w ramach SPOT, ze względu na to, że nie spełniają podstawowego kryterium wyboru projektów.

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.

Przeływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 2.2. SPOT: „Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu”(odpowiedzialność poszczególnych instytucji).

Wnioski składane przez	Składane (przedkładane) do	Kontrola transakcji (100 %) <i>Ocena, wybór projektów</i>	Kontrola transakcji (100 %) <i>Kontrola realizacji projektów (w tym monitoring), weryfikacja i potwierdzanie płatności</i>	Kontrola Pogłębiona 5 %	Kontrola systemu
Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Komisja Europejska	Instytucja Płatnicza składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Instytucja Zarządzająca SPOT (Minister Infrastruktury)	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Instytucja Zarządzająca składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów, Departament ds. Obsługi Funduszy Pomocowych)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Beneficjenci: miasta na prawach powiatu	Departament Programowania i Strategii Ministerstwa Infrastruktury we współpracy z innymi departamentami Ministerstwa Infrastruktury oraz podległymi jednostkami weryfikuje wnioski i przekazuje je do Zespołu Roboczego, a następnie do Komitetu Sterującego	Instytucja Zarządzająca podpisuje Umowę o dofinansowanie projektu z beneficjentem. Instytucja Zarządzająca weryfikuje zgłoszone wnioski projektów, Komitet Sterujący rekomenduje projekty, a Minister Infrastruktury podejmuje ostateczną decyzję o przyjęciu wniosku do realizacji		Urzędy Kontroli Skarbowej	Audyt systemu przez audytora zewnętrznego lub audyt wewnętrzny.

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
Nazwa poddziałania	1. Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych 2. Monitoring bezpieczeństwa ruchu drogowego
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	319 – inteligentne systemy transportowe
Numer działania	2.3.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	- dla poddziałania 1 – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad , - dla poddziałania 2 – Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	W postaci dotacji inwestycyjnych
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowane kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	22,7 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	17,0 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	5,7 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 kosztów kwalifikowanych (%)	-

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane ze środków pochodzących z EFRR, w części zarządzanej centralnie przez Ministra Infrastruktury. Krajowy wkład publiczny pochodzić będzie z budżetu Państwa. Struktura współfinansowania wynosić będzie 75 : 25 (%) kosztów kwalifikowanych.

Działanie wymaga 22,7 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Unia Europejska poniesie nakłady w wysokości 17,0 mln euro z EFRR. Pozostałe nakłady w wysokości 5,7 mln euro poniesie budżet państwa poprzez środki będące w dyspozycji GDDKiA, Komendy Głównej Policji, Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, 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 składać się z dwóch poddziałań służących:

1. poprawie bezpieczeństwa na drogach krajowych oraz
2. monitorowania 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 zmniejszy 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 zamiejsciej 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.

Opis sposobu wdrażania działania

Jednostką Zarządzającą jest Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich w Ministerstwie Infrastruktury. Za wdrażanie tego działania odpowiedzialny jest Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD).

Beneficjenci to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, 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 22,7 mln euro.

Wskaźnik produktu to konkretna ilość zrealizowanych przedsięwzięć. Podstawowym wskaźnikiem monitorowania działania w postaci wskaźnika rezultatu będzie zmniejszenie liczby wypadków drogowych na obszarze, którego dotyczyć będzie działanie.

Wskaźniki monitorowania przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2003)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	- zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych,	5,6 tys.	4,2 tys.	Statystyka brd Komenda Główna Policji Państwowej (KG PP)
	- spadek liczby rannych	63 tys.	59 tys.	
Wskaźnik rezultatu	- zmniejszenie liczby wypadków drogowych,	51 tys.	47 tys.	Statystyka brd KG PP
Wskaźnik oddziaływania	- zmniejszenie ciężkości wypadków	11	9	KRBRD

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	22,7	17,0	5,7			

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. Stąd wnioskuje się, aby projekty były skoncentrowane na sieci dróg krajowych, tworzących przyszłą transeuropejską sieć drogową.

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.

Przeływ dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 2.3. SPOT: „Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)

Wnioski składane przez	Składane (przedkładane) do	Kontrola transakcji (100 %) <i>Ocena, wybór projektów</i>	Kontrola transakcji (100 %) <i>Kontrola realizacji projektów (w tym monitoring), weryfikacja i potwierdzanie płatności</i>	Kontrola Poglębiona 5 %	Kontrola Systemu
Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Komisja Europejska	Instytucja Płatnicza składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Instytucja Zarządzająca SPOT (Minister Infrastruktury)	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Instytucja Zarządzająca składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów, Departament ds. Obsługi Funduszy Pomocowych)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Inst. Płatniczej (Minister Finansów)
Beneficjenci : Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego	Departament merytoryczny weryfikuje wnioski i przekazuje je do Sekretariatu Komitetu Sterującego	Instytucja Zarządzająca podpisuje Umowę o dofinansowanie projektu z beneficjentem. Instytucja Zarządzająca weryfikuje zgłoszone wnioski projektów, Komitet Sterujący rekomenduje wnioski projektów, a Minister Infrastruktury podejmuje ostateczną decyzję o przyjęciu wniosku do realizacji		Urzędy Kontroli Skarbowej	Audyt systemu przez audytora zewnętrznego lub audyt wewnętrzny

*Poddziałanie 2.3.1.: Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych**Zbiorcza tabela poddziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
Nazwa poddziałania	Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	319- inteligentne systemy transportu
Numer poddziałania	2.3.1.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	- dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych m.in. z: realizacją zamówień na projektowanie i budowę urządzeń bezpieczeństwa oraz zamówień na usługi w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC, - dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla poddziałania	14,9 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	11,2 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	3,7 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	-
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	-

Cel poddziałania

Celem poddziałania dotyczącego poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych jest wykonanie w miejscach o szczególnym zagrożeniu wypadkowym zabiegów inżynierskich mających na celu usunięcie przyczyn wypadków leżących po stronie drogi oraz usprawniających zarządzanie ruchem i prędkością. Nastąpi to poprzez zastosowanie w tych miejscach kompleksu rozwiązań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa.

Oczekiwane rezultaty szczegółowe poddziałania

W wyniku realizacji tego poddziałania uzyskane zostanie podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych. Zmniejszona zostanie liczba wypadków drogowych i ich ofiar: osób zabitych i rannych, oraz nastąpi poprawa warunków życia mieszkańców na terenach położonych w sąsiedztwie tych dróg. W sumie przyniesie to wymierne korzyści ekonomiczne dla kraju. Tym samym poddziałanie to jest najbardziej efektywnym rodzajem przedsięwzięcia wnioskowanego w ramach tego programu.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Poddziałanie obejmuje swym zasięgiem cały kraj. Projekty dotyczą zadań zlokalizowanych na sieci dróg krajowych.

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych w latach 2004-2006 na to poddziałanie, wynosi 14,9 mln euro. Pozostałe wskaźniki monitorowania (produktu, rezultatu i oddziaływania) są takie same jak wskaźniki dla działania.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych	14,9	11,2	3,7			

*Poddziałanie 2.3.2.: Monitoring bezpieczeństwa ruchu drogowego**Zbiorcza tabela poddziałania*

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
Nazwa poddziałania	Monitoring bezpieczeństwa ruchu drogowego
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	319- inteligentne systemy transportowe
Numer poddziałania	2.3.2.
Czas trwania poddziałania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	- dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych m.in. z: realizacją zamówień na projektowanie i budowę urządzeń bezpieczeństwa oraz zamówień na usługi w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC, - dotacje inwestycyjne na współfinansowanie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	7,7 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	5,8 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	1,9 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 (%)	-

Cel poddziałania

Celem poddziałania dotyczącego monitoringu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wdrażanie kompleksowych środków związanych z poprawą bezpieczeństwa tego ruchu. Dotyczy to wdrożenia nowego systemu zgłaszania i ewidencjonowania wypadków i kolizji drogowych, aktywnego uczestnictwa służb ratunkowych w likwidacji skutków wypadków, poprawy skuteczności działań prewencyjnych policji ruchu drogowego oraz programowanie bezpieczeństwa ruchu.

Oczekiwane rezultaty poddziałania

Wdrożenie tego poddziałania zwiększy stopień bezpieczeństwa ruchu drogowego. W rezultacie zmniejszy się stopień zagrożenia dla uczestników ruchu, czego odzwierciedleniem będzie zmniejszenie liczby zabitych.

Zakres geograficzny – lokalizacja poddziałania

Zakres geograficzny i lokalizacja projektów tego poddziałania są takie same jak przy projektach poddziałania poprawy bezpieczeństwa na drogach krajowych.

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych w latach 2004–2006 na to poddziałanie, wynosi 7,7 mln euro. Pozostałe wskaźniki monitorowania (produktu, rezultatu i oddziaływania) są takie same jak wskaźniki dla działania.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Podziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Monitoring bezpieczeństwa ruchu drogowego	7,7	5,8	1,9			

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
Nazwa poddziałania	-
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41- pomoc techniczna i działania innowacyjne (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Orientacji Gwarancji Rolnej, Instrument Finansowy Orientacji Rybołówstwa)
Numer działania	3.1.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	– Ministerstwo Infrastruktury – oraz inni Beneficjenci, którzy otrzymali dofinansowanie realizacji co najmniej dla jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub 2, w tym m.in.: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, – Polskie Koleje Państwowe 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, – Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, – Komenda Główna Policji
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	- wsparcie zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz zatrudnienie ekspertów i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, - usługi dla Komitetu Monitorującego, - usługi dla Komitetu Sterującego, - wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, - audyt, - ocena SPOT są to czynności objęte limitem wydatków - zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania dla pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz pracowników Beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, - szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla powyższego personelu, - wymiana doświadczeń, - szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego są to czynności nieobjęte limitem wydatków
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %

Wsparcie finansowe ogółem dla działania	9,3 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	7,0 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	2,3 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 (7,0 mln euro) i środków krajowych (2,3 mln euro) pochodzących z budżetu państwa – np. Instytucji Zarządzającej, czyli Ministra Infrastruktury, oraz budżetów beneficjentów.

Cel działania

Bezpośrednie cele działania to:

- zapewnienie efektywnej realizacji i trwałości interwencji z funduszu strukturalnego,
- zapewnienie wysokiej jakości i spójności działań,
- wsparcie właściwego wdrażania, zarządzania i kontroli SPOT,
- zapewnienie koordynacji interwencji funduszy oraz realizacji priorytetów.

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, w ramach której realizowane będą następujące 2 zadania:

- wsparcie zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz zatrudnienie personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT, oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym,
- zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania (np.: komputery, serwery, monitory, oprogramowanie, faksy, kopiarki, drukarki, skanery), wyposażenia biurowego oraz materiałów biurowych i eksploatacyjnych dla potrzeb pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firm dostarczających powyższy sprzęt.

Czynność 2: Usługi dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT, w ramach której realizowane będą następujące zadania:

- usługi dla Komitetu Monitorującego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnej firmy, która byłaby odpowiedzialna za wszystkie kwestie związane z pracami Komitetu Monitorującego (np.: wynajem powierzchni biurowej, tłumaczenia dokumentów i symultaniczne, koszty transportu, wyżywienia i zakwaterowania stałych członków komitetu, zaproszonych ekspertów i gości reprezentujących instytucje lub ich oddziały mające siedzibę poza miejscem posiedzenia Komitetu),
- usługi dla Komitetu Sterującego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnej firmy, która byłaby odpowiedzialna za wszystkie kwestie związane z pracami Komitetu Sterującego (wynajem powierzchni biurowej, tłumaczenia dokumentów i 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 kancelarii prawnej oraz konsultantów i ekspertów (kancelaria prawna byłaby odpowiedzialna za wszystkie kwestie prawne, kontraktowe i przetargowe związane z projektami SPOT, a także z całym programem, natomiast konsultanci i eksperci byłiby niezbędni do wszelkich typów ekspertyz, opinii i prac studialnych). W ramach tego zadania przewiduje się również finansowanie kosztów funkcjonowania Instytucji Zarządzającej SPOT, w zakresie realizacji programu, w tym pokrywanie kosztów opłat bieżących oraz kosztów utrzymania pracowników,
- audyt, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnej firmy zewnętrznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie audytu oraz wsparcie Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Infrastruktury,
- szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT (m.in.: cykl życia projektu, zasady i procedury zamówień publicznych, analiza ryzyka, transport i środowisko), w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej dla komponentu szkoleniowego,
- wymiana doświadczeń, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za organizację spotkań z pracownikami Jednostki Zarządzającej 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 przygotowania dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnej firmy, która byłaby odpowiedzialna za przeprowadzenie studiów oraz szkoleń dla pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz beneficjentów,
- ocena SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór konsultantów i ekspertów odpowiedzialnych za sporządzanie ekspertyz, opinii i prac studialnych.

Wielkość i zakres pomocy technicznej w ramach funduszy strukturalnych są uregulowane przepisami rozporządzenia nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającego rozporządzenie nr 1865/2000/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. L 72 z 11.03.2004). 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 zgodnie z przepisami wspólnotowymi.

C z y n n o ś c i o b j ę t e l i m i t e m w y d a t k ó w (Z a s a d a 11):

- wydatki związane z przygotowaniem, selekcją i wyborem działań Programu. W ramach tych operacji przewiduje się sfinansowanie prac potrzebnych do wyboru listy projektów i jej uaktualniania oraz wynagrodzenia dla ekspertów wspierających Komitet Sterujący i kosztów funkcjonowania Komitetu Sterującego,
- wydatki związane z funkcjonowaniem Komitetu Monitorującego. Koszty obsługi i posiedzeń Komitetu są kosztami kwalifikowanymi zgodnie z właściwymi rozporządzeniami Unii 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 osób zaangażowanych we wdrażanie programu (pod warunkiem spełnienia wymogów Zasady 11 pkt. 2.2),
- pokrycie kosztów audytu zewnętrznego wykonanego przez niezależną firmę audytorską oraz kosztów wsparcia Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Infrastruktury,
- 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 Instytucji Zarządzającej SPOT, oraz modyfikacji i doskonalenia wewnętrznych procedur zarządzania SPOT,
- pokrycie kosztów ewaluacji SPOT.

C z y n n o ś c i n i e o b j ę t e l i m i t e m w y d a t k ó w (Z a s a d a 11):

- doskonalenie kadry wdrażającej SPOT w zakresie efektywnego zarządzania,
- szkolenia dla osób zaangażowanych w zarządzanie i wdrażanie, 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 Ministerstwa Infrastruktury oraz pracowników Beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT.

W oparciu o wytyczne zawarte w Zasadzie 11, w ramach działania „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT”, do czynności objętych limitem wydatków należą: wsparcie

zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz zatrudnienie ekspertów i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, usługi dla Komitetu Monitorującego, usługi dla Komitetu Sterującego, wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, audyt oraz ocena SPOT.

Na grupę czynności o wydatkach nielimitowanych składają się: wyposażenie biurowe, zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania komputerowego dla powyższego personelu, szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, wymiana doświadczeń, szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uzasadnienie wyboru czynności działania

Zgodnie z punktem „Funkcje Instytucji Zarządzającej SPOT” Instytucja ta odpowiada za efektywne i prawidłowe zarządzanie i wdrażanie SPOT, zgodnie z art. 34 rozporządzenia nr 1260/99/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.

Opis sposobu wdrażania działania (dla działań 3.1 i 3.2 pomocy technicznej)

Podstawą wdrażania działania będzie umowa o dofinansowanie projektu, którą Instytucja Zarządzająca SPOT zawrze z beneficjentem. Nie dotyczy to jednakże projektów zgłaszanych do realizacji przez samą Instytucję Zarządzającą, gdzie podstawą wdrażania działania będzie decyzja Ministra Infrastruktury. W umowie podpisanej z beneficjentem 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. Zgodnie z art. 30b ust. 1 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych 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 pomocy technicznej)

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 i rezultatu będzie konieczna do przygotowywania raportów rocznych podsumowujących wdrażanie programu operacyjnego oraz na etapie przygotowania raportu końcowego.

Wskaźniki dla działania 3.1. z zakresu pomocy technicznej 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,	0	50	Statystyki IZ
	- liczba przeprowadzonych osoboszkoleń dofinansowanych ze środków Pomocy technicznej	0	1500	Statystyki IZ
	- liczba osób, których zatrudnienie zostało dofinansowane ze środków Pomocy technicznej,	0	40	Statystyki IZ
	- liczba wykonanych ekspertyz, analiz, studiów,	0	12	Statystyki IZ
	- liczba obsługiwanych posiedzeń Komitetu Monitorującego i Sterującego,	0	24	Statystyki IZ
	- liczba zakupionych komputerów ze środków Pomocy technicznej	0	50	Statystyki IZ
Wskaźnik rezultatu	- wzrost (w %) wiedzy pracowników Instytucji Zarządzającej i beneficjentów na temat SPOT	0	50 %	Ankiety i testy

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
Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	9,3	7,0	2,3			

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
Nazwa poddziałania	-
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41
Numer działania	3.2.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci	– Ministerstwo Infrastruktury – oraz inni beneficjenci Priorytetów 1 i 2, którzy otrzymali dofinansowanie co najmniej dla jednego projektu, w tym m.in.: – 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 Finansów
Rodzaj pomocy	Czynności objęte limitem wydatków – Ocena Działania 3.2 Czynności nieobjęte limitem wydatków: – Kampania informacyjno-promocyjna SPOT, – Serwis internetowy na temat SPOT, – Szkolenia w ramach SPOT dla pracowników Ministerstwa Infrastruktury, – Szkolenia w ramach SPOT dla pracowników beneficjentów SPOT
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	2,7 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	2,0 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	0,7 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 (2,0 mln euro) oraz z krajowych (0,7 mln euro) pochodzących z budżetu państwa – np. Instytucji Zarządzającej, czyli Ministra Infrastruktury, i 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 Ministerstwa Infrastruktury zaangażowanych w 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 w 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 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 Infrastruktury, natomiast Jednostką Zarządzającą SPOT jest Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich. Minister Infrastruktury jest odpowiedzialny nie tylko za zarządzanie działaniem, ale jako beneficjent składa 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 NPR/PWW. Będą to działania, które należy prowadzić w sposób zintegrowany wobec wszystkich programów operacyjnych. Będą to między innymi:

- obsługa systemu SIMIK do monitorowania przepływów finansowych,
- kampanie informacyjne o charakterze ogólnym,
- 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 wydrukowanych biuletynów informacyjnych	0	10	Statystyki IZ
	- liczba wydanych prezentacji multimedialnych	0	20	Statystyki IZ
	- liczba wydrukowanych ulotek / plakatów	0	1 000 000	Statystyki IZ
	- liczba przeszkolonych osób	0	100	Statystyki IZ
	- liczba odwiedzin serwisu internetowego na temat SPOT	0	200 000	Statystyki IZ
	- liczba raportów z badania opinii społecznej	0	3	Statystyki IZ
	- liczba zorganizowanych seminariów i konferencji	0	10	Statystyki IZ
Wskaźnik rezultatu	- 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	2,7	2,0	0,7			

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 jednej Jednostki Zarządzającej Ministerstwa Infrastruktury. Różnice we wdrażaniu poszczególnych działań wynikają jedynie z odmienności charakteru działań.

Instytucja zarządzająca

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206) funkcję Instytucji Zarządzającej SPOT pełni Minister Infrastruktury. Instytucja Zarządzająca odpowiada za efektywne i prawidłowe zarządzanie i wdrażanie SPOT. Natomiast funkcję Jednostki Zarządzającej pełni, w ramach Ministerstwa Infrastruktury, Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich. W tabeli 6 wskazano podział zadań przy wdrażaniu działań między Departamenty oraz inne komórki Ministerstwa Infrastruktury.

Potencjalni beneficjenci

Beneficjentami w ramach SPOT są:

- Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A., Polskie Koleje Państwowe Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Polskie Koleje Państwowe Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Polskie Koleje Państwowe 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 (Służba SAR) w Gdyni,
- miasta na prawach powiatu, w tym: miasto Gdynia,
- Ministerstwo Infrastruktury,
- podmioty gospodarcze współtworzące centra logistyczne i terminale transportu kombinowanego: Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., Polskie Koleje Państwowe Cargo S.A., Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. i inne.
- Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dla działania 3.2.: Policja, Państwowa Straż Pożarna,
- 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 Ministerstwa Infrastruktury o trybie wyłaniania wykonawców i dostawców w ramach projektu,
- przeprowadzanie procedur przetargowych i podpisywanie umowy z wykonawcami i dostawcami,
- prowadzenie bieżącego monitoringu wdrażania projektów SPOT,
- weryfikacja faktur wystawionych przez wykonawców i ich potwierdzanie,
- realizacja płatności dla wykonawców,
- przekazywanie kopii zapłaconych faktur oraz ich zestawień do Ministerstwa Infrastruktury,
- przygotowywanie kwartalnych sprawozdań z realizacji projektu oraz sprawozdań rocznych z wdrażania i na zakończenie projektu,
- przygotowywanie raportów nt. 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 1260/99/WE).

Beneficjenci pomocy (w ramach działań/poddziałów SPOT) są tożsami z ostatecznymi odbiorcami.

Ostateczni Beneficjenci

Ostatecznymi beneficjentami (tj. rzeczywiście i bezpośrednio korzystającymi z wdrażanej pomocy) działań i poddziałów w ramach SPOT są zarządcy dróg, kolei, portów morskich, terminali intermodalnych, w tym zarówno instytucje publiczne, jak i podmioty prawne.

System wdrażania projektów

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

- wniosek o przyznanie dofinansowania jest zgłaszany przez beneficjenta do Departamentu Programowania i Strategii w Ministerstwie Infrastruktury. Wnioski będą podlegały ocenie zespołów roboczych oraz rekomendacji Komitetu Sterującego, a ostatecznego wyboru dokona Minister Infrastruktury,
- szczegółowa procedura ubiegania się przez beneficjentów o środki finansowe w ramach SPOT zostanie określona przez Instytucję Zarządzającą,
- w wyniku przeprowadzenia przez komórki organizacyjne Ministerstwa Infrastruktury oceny wniosku o przyznanie dofinansowania instytucja zarządzająca może:
 - 1) zwrócić się do beneficjenta o wyjaśnienie w wyznaczonym terminie zapisów zawartych we wniosku;

- 2) zwrócić beneficjentowi wniosek z prośbą o wprowadzenie korekty we wskazanym terminie. Korekta może być złożona w nowej wersji całego wniosku. Zmodyfikowany o korektę wniosek stanowi kolejną wersję wniosku o tym samym numerze i nie jest traktowany jako nowy wniosek;
- 3) odrzucić wniosek, gdy:
 - a) nie spełnia on wymogów formalnych,
 - b) beneficjent nie złożył wyjaśnień, o których mowa w pkt 1,
 - c) beneficjent nie złożył korekty wniosku,
- 4) ocenić wniosek pozytywnie lub negatywnie:
 - rekomendowane przez Komitet Sterujący zgodnie z kryteriami wyboru projekty, a następnie zaakceptowane przez Ministra, będą stanowić podstawę do zawarcia przez Instytucję Zarządzającą umów dofinansowania z beneficjentami;
 - zgodnie z przepisami art. 26 rozporządzenia nr 1260/99/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 Sekretariat Komitetu Sterującego po uprawnieniu się decyzji o akceptacji projektu przez Komitet Sterujący, 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 zarządzającej, pod warunkiem że wielkość udziału środków przyznanych na dofinansowanie projektu przez instytucję zarządzającą określona w umowie o dofinansowanie projektu oraz istota projektu zostaną zachowane;
 - po uzyskaniu pozytywnej rekomendacji Komitetu Sterującego beneficjent projektu pomocy technicznej – Ministerstwo Infrastruktury 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 dofinansowania mogą być wprowadzane zmiany w formie aneksu za zgodą stron. W przypadku gdy ww. zmiany będą dotyczyły „małych zmian”, czyli takich, które nie będą zmieniały dat rozpoczęcia, kwoty przyznanego dofinansowania oraz nie będą naruszały istoty projektu, Instytucja Zarządzająca może samodzielnie wyrazić zgodę na wprowadzenie zmian. W przypadku wprowadzania istotnych zmian, czyli takich, które powodowałyby zwiększenie kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych lub powodowałyby przekroczenie planowanego zakończenia projektu o 3 miesiące albo prowadziły do naruszenia istoty projektu, wymagane jest wniesienie powyższej kwestii pod obrady Komitetu Sterującego przed wyrażeniem zgody przez Instytucję Zarządzającą na aneksowanie umowy;
 - decyzja przyznająca dofinansowanie dla projektów pomocy technicznej może również ulegać zmianie. W przypadku gdy ww. zmiany będą dotyczyły „małych zmian”, czyli

takich, które nie będą zmieniały dat rozpoczęcia, kwoty przyznanego dofinansowania oraz nie będą naruszały istoty projektu, Instytucja Zarządzająca może samodzielnie wyrazić zgodę na wprowadzenie zmian. W przypadku wprowadzania istotnych zmian, czyli takich, które powodowałyby zwiększenie kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych lub powodowałyby przekroczenie planowanego zakończenia projektu o 3 miesiące albo prowadziły do naruszenia istoty projektu, wymagane jest wniesienie powyższej kwestii pod obrady Komitetu Sterującego przed wyrażeniem zgody przez Instytucję Zarządzającą na zmianę decyzji;

- beneficjenci, po ogłoszeniu i przeprowadzeniu postępowania przetargowego, zawierają z wyłoniętymi wykonawcami umowy na realizację projektów. Terminy i warunki ogłaszanych przetargów są przekazywane do Instytucji Zarządzającej SPOT.

Zarządzanie finansowe projektami

Na wykresie 2 zamieszczono schemat obrazujący struktury zarządzania i finansowania działań w ramach SPOT.

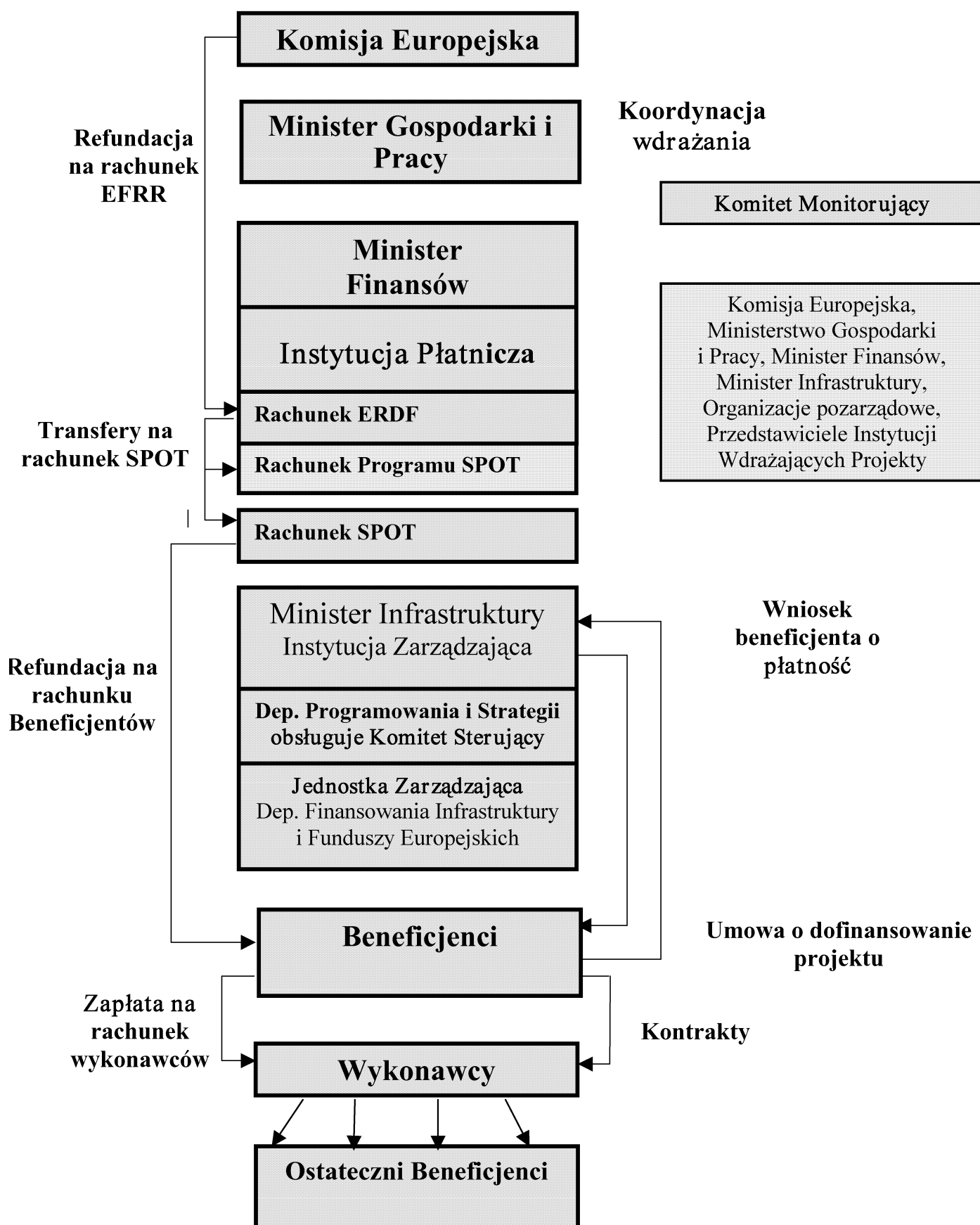
Tabela 6. Podział zadań w ramach Ministerstwa Infrastruktury w zakresie wdrażania działań SPOT

Jednostka/ ciało	Zadania
Zespoły Robocze	• udzielanie pozytywnej lub negatywnej rekomendacji odnośnie do współfinansowania dla każdego wniosku złożonego o współfinansowanie ze środków funduszy strukturalnych w ramach SPO-T, • przygotowywanie dla beneficjenta ewentualnych zaleceń w sprawie uzupełnienia wniosku lub aplikacji złożonych dla projektów proponowanych do współfinansowania z funduszy strukturalnych w ramach SPO-T, • przedstawianie opinii w sprawie sprawozdań z realizacji projektów oraz działania w ramach SPO-T, • zgłaszanie wniosków dotyczących realizacji poszczególnych projektów realizowanych w ramach SPO-T, • opracowywanie propozycji przesunięć środków funduszy strukturalnych pomiędzy poszczególne działania lub priorytety w ramach SPO-T, które zostają następnie zgłoszone Przewodniczącemu Komitetu Monitorującego do spraw SPO-T
Jednostka Zarządzająca Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich	• udział we współpracy z Departamentem Programowania i Strategii w procesie weryfikacji wniosków dla projektów zgłoszonych przez Instytucje Wdrażające lub beneficjenta, • przeprowadzenie oceny finansowej wniosku, w tym ocenianie czy właściwie zostały przedstawione koszty kwalifikowane projektu, • przeprowadzanie oceny ekonomiczno – technicznej wniosków złożonych w ramach Priorytetu 3, • współpraca z Departamentem Programowania i Strategii przy przygotowaniu decyzji w sprawie realokacji środków w ramach programu, przedkładanie ich do zatwierdzenia Komitetowi Monitorującemu, a następnie Komisji Europejskiej, • przygotowanie umowy o dofinansowanie projektu z beneficjentami projektów zaakceptowanych przez Ministra Infrastruktury, • udział w pracach komisji przetargowych, • przeprowadzanie kontroli ex ante zamówień publicznych,

	• prowadzenie bieżącego monitoringu realizacji programu, • prowadzenie sekretariatu Komitetu Monitorującego, • przygotowywanie rocznych sprawozdań i przekazywanie ich Ministerstwu Gospodarki i Pracy, po zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący, • przygotowanie i wdrożenie systemu monitorowania, • przygotowywanie okresowych sprawozdań z wdrażania programu na podstawie informacji przekazywanych przez beneficjentów, • przeprowadzanie bieżącej kontroli projektów na podstawie otrzymanych sprawozdań monitoringowych (dotyczących przestrzegania procedur monitoringu itp.); dokonywanie okresowej analizy ryzyka powodzenia programu, • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji, • opracowywanie wieloletnich i rocznych prognoz wydatków w ramach programu, • przygotowywanie wniosków dla Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych o wypłatę środków beneficjentom na podstawie zweryfikowanych faktur, • obsługa systemu SIMIK, w tym rejestrowanie faktur dla Pomocy Technicznej, • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu, • obsługa Zespołu Roboczego SPOT ds. Priorytetu 3-Pomoc Techniczna, • prowadzenie rejestru kontraktów, • współpraca z beneficjentami przy wdrażaniu projektu, • upowszechnianie informacji/kampanie informacyjne nt. działań SPO i dostępności środków, rozpowszechnianie informacji nt. interwencji i osiągnięć funduszy strukturalnych - SPO, promocja programu, organizacja seminariów i szkoleń dla uczestników procesu zarządzania (Instytucje Wdrażające), jak też dla odbiorców pomocy, promocja partnerstwa, • udział w pracach zespołów roboczych, • udział w pracach Komitetu Sterującego, • udział w pracach Komitetu Monitorującego
Departament Programowania i Strategii	• przygotowanie dokumentów programowych, • przygotowywanie Uzupełnień Programów wraz z ewaluacją ex ante, • weryfikacja wniosków projektów zgłaszanych przez beneficjentów: dokonywanie formalnej oceny składanych wniosków (czy spełniają warunki Programu), • przeprowadzanie oceny wniosków w zakresie zgodności ze strategiami oraz oceny ekonomiczno-technicznej w ramach działania 1.3, • współpraca z Departamentem Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich w zakresie monitorowania rzeczowego projektów, w szczególności przestrzegania przyjętych harmonogramów wdrażania projektów; • koordynacja całości działań związanych z wyborem projektów, • udział w procesie promocji i informacji, • koordynacja spraw związanych z Komitetem Sterującym, w tym prowadzenie Sekretariatu Komitetu Sterującego, • udział w pracach Komitetu Sterującego, • przygotowywanie listy zaopiniowanych i rekomendowanych wniosków do zatwierdzenia przez Ministra Infrastruktury, • współpraca z Krajową Jednostką Ewaluacji w procesie ewaluacji końcowej projektu, • obsługa systemu SIMIK, • aktualizowanie bazy danych nt. potencjalnych projektów (Ministra Gospodarki i Pracy), • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji, • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu

Departamenty merytoryczne Ministerstwa Infrastruktury	• współpraca z Departamentem Programowania i Strategii w zakresie przygotowania i oceny potencjalnych projektów, • obsługa systemu SIMIK, • udział w pracach komisji przetargowych, • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu, • opiniowanie dokumentacji przetargowej i kontraktowej przekazywanej przez Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich, • udział w pracach zespołów roboczych, • obsługa zespołów roboczych SPOT , • dokonywanie oceny ekonomiczno – technicznej projektów, • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji
Departament Budżetu i Analiz Ekonomicznych Ministerstwa Infrastruktury	• nadzór nad zachowaniem przez instytucje biorące udział we wdrażaniu pomocy oddzielnego systemu rachunkowości dla środków Wspólnotowych oraz odpowiedniego kodu księgowego, • obsługa systemu SIMIK, • obsługa rachunków bankowych związanych z realizacją SPOT na poziomie Ministerstwa Infrastruktury, • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu, • weryfikacja pod względem księgowym złożonych przez beneficjentów wniosków o refundację, które zostały wcześniej potwierdzone przez Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich, • dokonywanie przelewów na rachunki beneficjentów, • przygotowywanie okresowych zestawień płatności, • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji
Departament Kontroli Ministerstwa Infrastruktury	• koordynacja działań kontrolnych podejmowanych z ramienia Ministerstwa Infrastruktury, związanych z realizacją projektów współfinansowania z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej w zakresie planowania, programowania, analiz i sprawozdawczości, • organizowanie i prowadzenie kontroli zgodnie z planem , a także – w miarę potrzeb – kontroli doraźnych, • obsługa systemu SIMIK, • opracowanie rocznych planów kontroli w ww. zakresie, • przeprowadzanie kontroli zgodnie z planem, a także – w miarę potrzeb – kontroli doraźnych, • przygotowywanie raportów z przeprowadzonych kontroli, • opracowywanie i przedkładanie Ministrowi okresowych sprawozdań z działalności kontrolnej, • współpraca z Biurem Audytu Wewnętrznego w zakresie działań związanych z kontrolą funduszy strukturalnych; • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu, • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji
Biuro Audytu Wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	• przygotowanie i wdrożenie systemu audytu, • opracowanie rocznych planów audytu, • przeprowadzanie audytu systemu i procedur, • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu, • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji

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

Program Operacyjny Wzrost i Zatrudnienie - Poddziałanie 1.													
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

[illegible]

[illegible]

* 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 nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającym rozporządzenie nr 1685/2000/WE ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia nr 1260/1999/WE w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działania współfinansowane z funduszy strukturalnych, i uchylającym rozporządzenie nr 1145/2003/WE, w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

Podane w dokumentach obejmujących krajowy układ publiczny, w prioritycie 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 2004r. przez Komisję Europejską. Różnica wynika z przesunięcia w prioritycie 2: „Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” części środków (51 mln euro) EFRR z działania 2.1 „Budowa i przebudowa dróg krajowych”, do działania 2.2. „Usprawnienia przejazdu 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)

[illegible]

2004		132794643	132794643	99565761				33228882	29444173	3784709		2780971
2005		189693984	189693984	142240210				47453774	42045361	5408413		3973164
2006		245761373	245761373	184294029				61467344	54460466	7006878		5147752
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacji między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	376816067	376816067	282600000				94216067				
2004		88056731	88056731	66034462				22022269				
2005		125787491	125787491	94337205				31450286				
2006		162971845	162971845	122228333				40743512				
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315	159833383	159833383	119800000				40033383	23833383	16200000		
2004		37353580	37353580	27993377				9360203	5575494	3784709		
2005		53357741	53357741	39991498				13366243	7957830	5408413		
2006		69122062	69122062	51815125				17306937	10300059	7006878		
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	31600550	31600550	23700000				7900550	7900550			11901887
2004		7384332	7384332	5537922				1846410	1846410			2780971
2005		10548752	10548752	7911507				2637245	2637245			3973164
2006		13667466	13667466	10250571				3416895	3416895			5147752
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		971295967	971295967	728284465				243011502	138095072	104916430		
2004		226943613	226943613	170176477				56767136	32252025	24515111		
2005		324238400	324238400	243115079				81123321	46099872	35023449		
2006		420113954	420113954	314992909				105121045	59743174	45377870		
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121	529712670	529712670	397284465				132428205	132428205			
2004		123767535	123767535	92822504				30935030	30935030			
2005		176828891	176828891	132621041				44207850	44207850			
2006		229116244	229116244	171830920				57285325	57285325			
Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu		418916430	418916430	314000000				104916430		104916430		
2004		97986735	97986735	73471624				24515111		24515111		

2005			139842566	139842566	104819117				35023449		35023449	
2006			181187129	181187129	135809259				45377870		45377870	
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319		22666867	22666867	17000000				5666867		5666867	
2004			5189344	5189344	3882349				1316995		1316995	
2005			7566942	7566942	5674920				1892022		1892022	
2006			9810581	9810581	7352731				2457850		2457850	
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT	41		12000050	12000050	9000000				3000050		3000050	
2004			2804032	2804032	2103008				701024		701024	
2005			4005849	4005849	3004370				1001479		1001479	
2006			5190169	5190169	3892622				1297547		1297547	
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT			9333353	9333353	7000000				2333353		2333353	
2004			2180904	2180904	1635673				545231		545231	
2005			3115652	3115652	2336732				778920		778920	
2006			4036797	4036797	3027595				1009202		1009202	
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT			2666697	2666697	2000000				666697		666697	
2004			623128	623128	467335				155793		155793	
2005			890197	890197	667638				222559		222559	
2006			1153372	1153372	865027				288345		288345	
Ogółem SPOT			1551546017	1551546017	1163384465				388161552		267045122	11901887
2004			362542288	362542288	271845246				90697042		62397222	2780971
2005			517938233	517938233	388359659				129578574		89146712	3973164
2006			671065496	671065496	503179560				167885936		115501187	5147752
Całkowite związane z EFRR			1551546017	1551546017	1163384465				388161552		267045122	11901887
Całkowite związane z ESF												
Całkowite związane z EAGGF												
Całkowite związane z FIG												

* 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 448/04 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)
Przebudowa linii kolejowych	71,4	28,6
w tym poddziałanie:		
– przebudowa linii kolejowych	70,6	29,4
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
w tym poddziałanie:		
– budowa autostrad	58,3	41,7
– budowa dróg ekspresowych	61,6	38,4
– przebudowa dróg krajowych	72,4	27,6
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	66,1	33,9

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 24,3 % wydatków w ramach SPOT ogółem. Działania polegające na poprawie infrastruktury dostępu do portów morskich pochłonią 10,3 % kosztów. Rozwój systemów intermodalnych wiąże się z wydatkiem rzędu 2 %, a wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa – 1,4 %. Znaczna pula środków, bo ponad 34,0 %, zostanie przeznaczona na działanie dotyczące budowy i przebudowy dróg krajowych. Na działanie „Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu” zostanie przeznaczonych 27,0 % nakładów. Większościowy udział wydatków na projekty drogowe wynika z braku w Polsce dróg o najwyższym standardzie (autostrad i dróg ekspresowych). Projekty te są rozmieszczone na sieci TEN-T. Wybór projektów zostanie dokonany w oparciu o kryteria ogólne wyboru dla SPOT oraz kryteria szczegółowe wyboru dla projektów. Kryteria te przedstawiono w załączniku 1 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 387,8 mln euro oraz koszty niekwalifikowane w wysokości 196,0 mln euro. Wynosi więc łącznie 583,8 mln euro.

Kontrola finansowa

Zgodnie z rozporządzeniem nr 1260/99/WE oraz rozporządzeniem 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, Minister Infrastruktury jako Instytucja Zarządzająca jest zobligowany do podjęcia wszelkich środków w celu zapewnienia, iż fundusze strukturalne jako fundusze wspólnotowe są wykorzystywane w sposób właściwy i skuteczny oraz zgodnie z zasadami powszechnie uznanego zarządzania finansowego. W tym celu Ministerstwo Infrastruktury deleguje do przeprowadzania kontroli finansowej następujące departamenty funkcjonujące w jego strukturze:

- Departament Kontroli, który jest władny do kontrolowania działalności komórek organizacyjnych Ministerstwa Infrastruktury biorących udział w zarządzaniu i monitorowaniu środków pochodzących z funduszy wspólnotowych oraz jednostek podległych i nadzorowanych przez Ministra, a także beneficjentów pod względem legalności, gospodarności i celowości wydawanych środków,
- Departament Budżetu i Analiz Ekonomicznych, który jest władny do kontroli prawidłowego księgowania wydatkowanych środków pochodzących ze środków wspólnotowych,
- Biuro Audytu Wewnętrznego, władne do przeprowadzania audytu wewnątrz MI, mającego na celu niezależną ocenę sprawności działania ogółu procedur dotyczących zarządzania środkami wspólnotowymi.

Należy podkreślić również, że Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich będzie dokonywał na bieżąco kontroli finansowej wydatkowania środków wspólnotowych przez beneficjentów, poprzez zatwierdzenie wniosków o płatność pośrednią i końcową w ramach SPOT. Poza tym przedstawiciele Departamentu mogą uczestniczyć w kontrolach przeprowadzanych przez wyżej wymienione departamenty Instytucji Zarządzającej SPOT.

Instytucja Zarządzająca SPOT zastrzega sobie możliwość przeprowadzenia inspekcji na miejscu u Beneficjenta przed ostatecznym przekazaniem dokumentów pod obrady Komitetu Sterującego 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. Źródła publiczne mogą być następujące: budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego (JST).

Na obecnym etapie rozpoznania projektów przewidzianych do realizacji w ramach SPOT przewiduje się współfinansowanie ich ze środków budżetu państwa 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. Natomiast w pozostałych rodzajach działań zostanie zapewnione również współfinansowanie ze strony samorządów oraz środków własnych beneficjentów.

7. Kwalifikowalność kosztów

Zasady kwalifikowania wydatków określa rozporządzenie nr 1685/2000/WE 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 działania 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 znajdą 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 Jednostki Zarządzającej SPOT w określonej porze,

- adres e-mail dla społeczeństwa umożliwiający kierowanie pytań i uzyskiwanie odpowiedzi od pracowników Jednostki Zarządzającej SPOT,
- 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 2005r.

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.

Ulotki i plakaty

Dystrybucja przygotowanych ulotek i plakatów powinna odbywać się w szczególności w miejscach, gdzie następuje realizacja projektów finansowanych ze środków SPOT. Planuje się zatem:

- drukowanie na rewersie biletów kolejowych i biletów wydawanych podczas przejazdu autostradami informacji o współfinansowaniu przez Unię Europejską,
- rozdawanie podróżnym ulotek wraz ze sprzedawanym biletem i w innych miejscach.

W przygotowaniu tych środków powinno się stosować zalecenia na temat identyfikacji wizualnej oraz podawać adres serwisu internetowego o 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

Prowadzeniem i koordynowaniem działań informacyjno-promocyjnych zajmuje się Jednostka Zarządzająca w SPOT, czyli Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich w Ministerstwie Infrastruktury.

Ministerstwo Infrastruktury
Departament Finansowania i Funduszy Europejskich
Wydział Promocji i Pomocy Technicznej
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
Tel. (22) 630 13 80
Fax (22) 630 13 19

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 bezpośrednie i pośrednie 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 zbierają miesięczne sprawozdania od realizatorów projektów. Na podstawie tych sprawozdań będą sporządzane wymagane przez Instytucję Zarządzającą SPOT w Ministerstwie Infrastruktury kwartalne i roczne sprawozdania na temat procesu wdrażania SPOT, które beneficjenci przesyłają do Instytucji Zarządzającej. Sprawozdania obrazujące postęp wdrażania m.in. SPOT będą przedkładane Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Gospodarki i Pracy w ciągu 6 miesięcy od zakończenia każdego roku kalendarzowego. Informacje potrzebne do sporządzania sprawozdań będą napływały okresowo do Instytucji Zarządzającej SPOT 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 1260/99/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 SPOT 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 zasadą 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.

■ Szczegółowe zasady wyboru dla projektów współfinansowanych z EFRR są wymienione poniżej dla poszczególnych działań i poddziałań:**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 aglomeracje 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 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 aglomeracyjnych i międzyaglomeracyjnych nie mniejsza niż 140 km/h, a dla pozostałych pojazdów nie mniejsza niż 90 km/h;
 - c) wskaźnika dla lokomotyw i innych pojazdów przeznaczonych dla obsługi linii znaczenia lokalnego nie określa się;
 - d) nacisk nie większy niż 22,5 tony na oś,
 - e) skrajna 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.

Opis sposobu wyboru projektów dla działania 1.1.

Projekty zostaną wybrane przez Komitet Sterujący SPOT na podstawie zgłoszeń przez beneficjentów. Sposób wyboru projektów będzie odmienny dla obu poddziałań wchodzących w skład tego działania. W poddziałaniu 1.1.1. dotyczącym przebudowy linii kolejowych dotyczy to dużego projektu, który będzie przedstawiony do zatwierdzenia przez Komisję Europejską. Natomiast w poddziałaniu 1.1.2. wyboru projektów dokona Komitet Sterujący na podstawie opinii odpowiedniego Zespołu Roboczego. Minister Infrastruktury dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.

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,
- wkład projektu w rozbudowę transeuropejskich węzłów transportowych wchodzących w skład sieci TEN-T 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 multimodalnych.

Opis sposobu wyboru projektów dla działania 1.2.

- identyfikacja projektów, które zostają zgłoszone przez beneficjentów do Instytucji Zarządzającej,
- sporządzenie listy projektów przewidzianych do objęcia finansowaniem oraz listy projektów rezerwowych, które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych,
- rekomendacja projektów przez Komitet Sterujący, na podstawie opinii Zespołu Roboczego. Minister Infrastruktury dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.

Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych

Zasady konieczne wyboru projektów dla działania 1.3.:

- usytuowanie w sieci centrów logistycznych i terminali transportu kombinowanego,
- 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.

Opis sposobu wyboru projektów dla działania 1.3.

Projekty będą zgłaszane przez potencjalnych beneficjentów do Ministerstwa Infrastruktury. Komitet Sterujący rekomenduje projekty, na podstawie opinii Zespołu Roboczego. Minister Infrastruktury dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.

Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

Zasady konieczne wyboru projektów dla poddziałań: 2.1.1. *Budowa autostrad* i 2.1.2. *Budowa dróg ekspresowych*:

- usytuowanie odcinków na planowanych i zatwierdzonych do budowy w pierwszej kolejności ciągach autostradowych: A-1, A-2, A-4/A-18 i A-6 oraz usytuowanych na sieci TEN-T,
- 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.

Zasady konieczne wyboru projektów dla poddziałania 2.1.3. *Przebudowa dróg krajowych* (w tym obwodnic i projektów mostowych) :

- lokalizacja w ciągu dróg krajowych,
- lokalizacja na trasach, na których w perspektywie 10 lat nie będą budowane autostrady lub drogi ekspresowe,
- zapewnienie standardu nawierzchni zdolnej do przenoszenia ruchu o nacisku 11,5 T/oś,
- istnienie znacznego natężenia ruchu,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

Opis sposobu wyboru projektów dla działania 2.1.

Projekty zgłaszane przez beneficjentów zostaną poddane ocenie przez Zespół Roboczy z udziałem ekspertów zewnętrznych na podstawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów. Komitet Sterujący rekomenduje projekty na podstawie opinii Zespołu Roboczego. Minister Infrastruktury dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.

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

Finansowane będą dwa rodzaje projektów:

- projekty drogowe powiązane z inwestycjami w sieci TEN-T; jako projekty położone w ciągach tej sieci oraz stanowiące bezpośrednie połączenia z tą siecią.
- projekty przepraw mostowych na dużych rzekach leżących w ciągach dróg krajowych.

Zasady konieczne wyboru projektów w ramach tego działania:

- gotowość do rozpoczęcia realizacji projektu w 2004r.,
- 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 UE 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.

Opis sposobu wyboru projektów dla działania 2.2.

Projekty będą zgłaszane przez beneficjentów – miasta na prawach powiatu – do Departamentu Programowania i Strategii w Ministerstwie Infrastruktury. Projekty te zostaną poddane ocenie Zespołu Roboczego z udziałem ekspertów zewnętrznych. Komitet Sterujący rekomenduje projekty na podstawie opinii Zespołu Roboczego. Minister Infrastruktury dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.

Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zasady konieczne wyboru projektów dla poddziałania 2.3.1. *Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych:*

- 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.

Zasady pożądane dla poddziałania 2.3.1. *Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych:*

- w miejscu projektu wysoka jest śmiertelność wypadków,
- zlokalizowanie projektu na ciągu drogowym, na którym realizowane są kontrakty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem sieci TEN-T,
- wyposażanie służb kontrolnych ruchu drogowego w specjalistyczne urządzenia do kontroli pojazdów ciężarowych.

Zasady konieczne dla poddziałania 2.3.2. *Monitoring bezpieczeństwa ruchu drogowego:*

- 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.

Zasady pożądane dla poddziałania 2.3.2. *Monitoring bezpieczeństwa ruchu drogowego:*

- wpisanie projektu w zakres Europejskiego Programu działań BRD.

Opis sposobu wyboru projektów dla działania 2.3.

Projekty będą proponowane przez beneficjentów (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży

Pożarnej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego). Komitet Sterujący rekomenduje projekty na podstawie opinii Zespołu Roboczego. Minister Infrastruktury dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.

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 lub Instytucji Wdrażającej (komplementarność projektu),
- projekt składany przez beneficjenta innego niż Ministerstwo Infrastruktury musi służyć wsparciu beneficjenta, który uzyskał akceptację dla realizacji co najmniej jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub Priorytetu 2.

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 – 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 3.2.

Projekty będą proponowane przez Jednostkę Zarządzającą – Ministra Infrastruktury i beneficjentów. Komitet Sterujący rekomenduje projekty na podstawie opinii Zespołu Roboczego. Minister Infrastruktury dokonuje ostatecznej akceptacji projektów do realizacji.

W oparciu o zasady wyboru zostanie sporządzona lista rankingowa projektów o wysokości przekraczającej wartość przypisanych funduszy. Umożliwi to nieprzerwany proces wdrażania poddziałania, na wypadek gdyby realizacja któregoś z projektów nie doszła do skutku. Projekty będą podlegały konsultacjom społecznym tam, gdzie będzie to miało zastosowanie. Wszystkie wnioski należy przysyłać bezpośrednio do Departamentu Programowania i Strategii Ministerstwa Infrastruktury.

Składanie wniosków o dofinansowanie projektów w ramach SPO-T ze środków EFRR następuje po zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący ds. SPO-T Uzupełnienia SPO-T, zawierającego zasady oceny projektów.

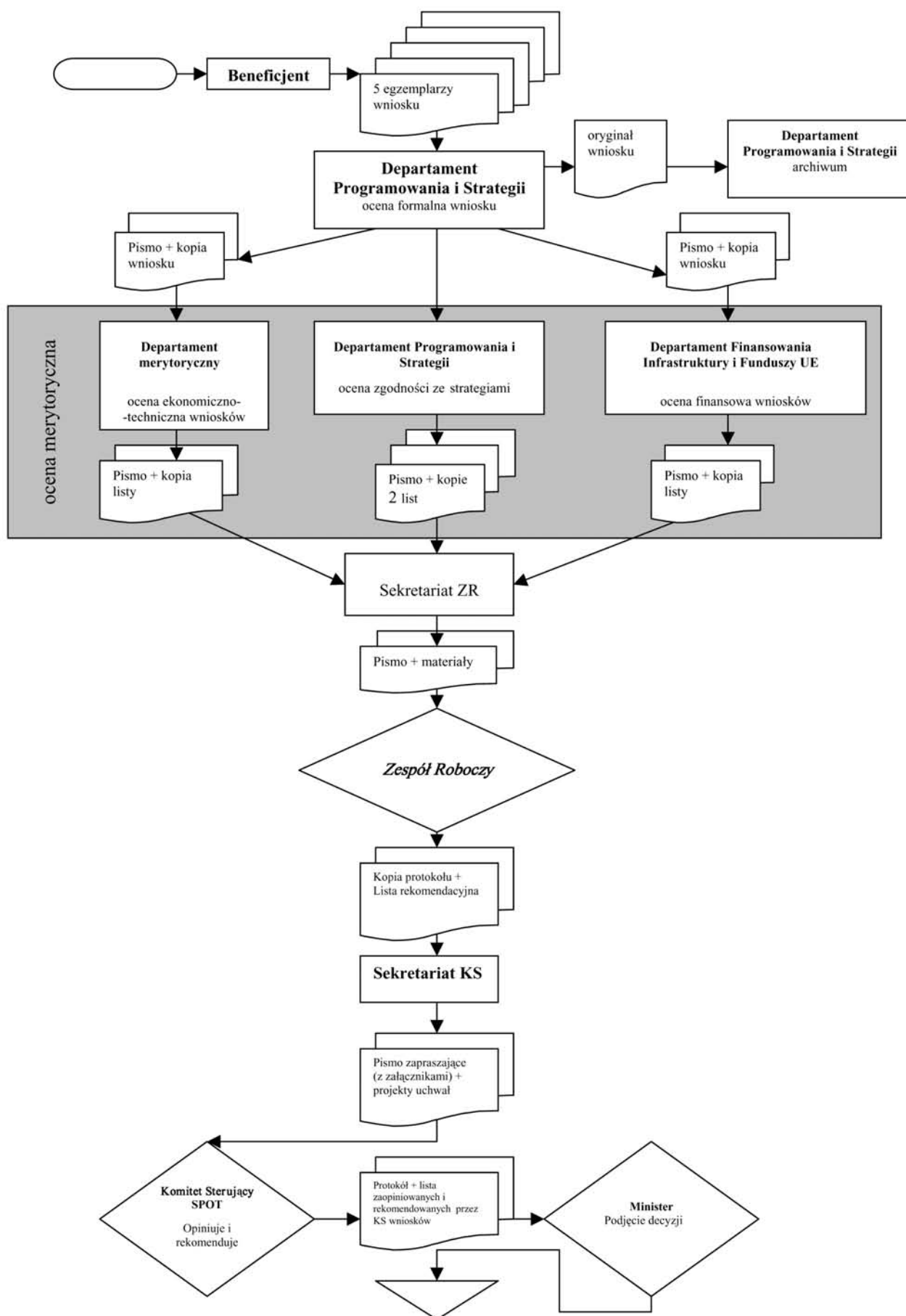
Informacja o zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący ds. SPO-T Uzupełnienia SPO-T, zasad wyboru projektów oraz możliwości składania wniosków jest umieszczona na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury (www.mi.gov.pl).

Wnioski powinny być kierowane bezpośrednio do Departamentu Programowania i Strategii.

Ministerstwo Infrastruktury
Departament Programowania i Strategii
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
e-mail: programowanie@mi.gov.pl
Tel.: 0 (22) 22 630-12-07
Faks: 0 (22) 22 630-12-04

Po procedurze wyboru projektów dochodzi do podpisania umowy o dofinansowanie projektu. Podpisanie umowy jest następstwem podjęcia decyzji przez Ministra Infrastruktury o współfinansowaniu danego projektu ze środków EFRR w ramach SPOT, po jego rekomendacji przez Komitet Sterujący. Umowa o dofinansowanie projektu jest zawierana oddzielnie dla każdego projektu pomiędzy Instytucją Zarządzającą SPOT a beneficjentem.

Procedurę przedkładania wniosków obrazuje schemat:



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 Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. wprowadzające ogólne przepisy dotyczące Funduszy Strukturalnych,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1783/1999 w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego,
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 448/2004 z dnia 10 marca 2004 r. zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 1685/2000 ustanawiające szczegółowe zasady wykonania Rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 w zakresie kwalifikowalności wydatków ponoszonych na operacje współfinansowane z Funduszy Strukturalnych,
- oraz inne właściwe akty i wskazówki Komisji.

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.

Co do zasady, datą kwalifikowalności jest data zawarcia umowy o dofinansowanie projektu; ponadto za wydatki kwalifikowane będą uznane te wydatki, które zostały ujęte we wniosku w kategorii *wydatki kwalifikowane* i zaakceptowane przez Komitet Sterujący, które zostaną zweryfikowane przez IZ SPOT w procedurze kontroli ex post i weryfikacji wniosków o płatność, pod warunkiem że zostały poniesione zgodnie ze zharmonizowaną z prawem unijnym ustawą – Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. (weszła w życie 2 marca 2004 r.).

Decyzja Rady Europejskiej w Kopenhadze stworzyła warunki do kwalifikowania wydatków do współfinansowania ze środków Funduszy Strukturalnych od 1 stycznia 2004 r. z pewnymi ograniczeniami dotyczącymi możliwości kwalifikowania wydatków poniesionych w ramach realizacji/ przygotowania projektów w zakresie działań objętych:

- procedurą zamówień publicznych,
- pomocą publiczną.

Zagadnienie kwalifikowalności projektów i wydatków w ramach poszczególnych Priorytetów w rozbiciu 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;
- 2) Koszty związane z realizacją projektu:
- zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu osób,
 - modernizacja linii kolejowych,
 - modernizacja pojazdów kolejowych polegająca na:
 - poprawie efektywności ekonomicznej,
 - zmniejszeniu zużycia energii,
 - zwiększeniu wygody podróżowania,
 - uwzględnieniu potrzeb osób niepełnosprawnych,
 - promocja projektu
 - oraz inne dokumenty wymagane przez IZ.

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;
- 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 portamiorskimi,
 - promocja projektu
 - oraz inne dokumenty wymagane przez iż.

1.3. Rozwój systemów intermodalnych

- 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;
- 2) Koszty związane z realizacją projektu:
- budowa, rozbudowa lub przebudowa obiektów budowlanych przeznaczonych do obsługi przewozów intermodalnych wykonywanych transportem kolejowym,
 - zakup systemów informatycznych i logistycznych przeznaczonych do obsługi transportu intermodalnego,

- budowa i przebudowa oraz wykup gruntów pod budowę i przebudowę:
 - zaplecza technicznego dla obsługi taboru (wagonownie i lokomotywnie),
 - placów składowych i manewrowych,
 - dróg dojazdowych,
 - torów przeładunkowych,
 - magazynów,
- systemy informatyczne i logistyczne przeznaczone do obsługi transportu intermodalnego,
- promocja projektu
- oraz inne dokumenty wymagane przez IZ.

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;
- 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.

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;
- 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.

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;
- 3) 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.

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;
- 2) Koszty związane z realizacją projektu:
 - zakup sprzętu i urządzeń wspomagających zarządzanie SPOT,
 - szkolenia,
 - wymiana doświadczeń,
 - koszty utrzymania IZ 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;
- 2) Koszty związane z realizacją projektu:
 - zakup sprzętu i urządzeń wspomagających promocję SPOT,
 - szkolenia,
 - wymiana doświadczeń,
 - materiały promocyjne i inne wydatki związane z przekazywaniem informacji na temat interwencji UE,
 - ekspertyzy,
 - systemy informatyczne oraz oprogramowanie komputerowe.

Informacja o możliwości zakupu wydawnictw Centrum Obsługi Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

Zakład Wydawnictw i Poligrafii Centrum Obsługi Kancelarii Prezesa Rady Ministrów informuje, że w sprzedaży znajdują się następujące wydawnictwa:

1. **Przepisy żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych**, stanowiące załącznik do zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 19 grudnia 1991 r. (załącznik do Monitora Polskiego z 1992 r. Nr 4, poz. 20). Cena brutto — 5,56 zł.
2. **Układ europejski ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską, z jednej strony, a Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi, z drugiej strony** (załącznik do Dz. U. z 1994 r. Nr 11, poz. 38). Cena brutto — 42,80 zł.
3. **Protokół dodatkowy nr 4 do Środkowoeuropejskiej umowy o wolnym handlu (CEFTA)** (załącznik do Dz. U. z 1996 r. Nr 158, poz. 809). Cena brutto — 47,08 zł.
4. **Polska Klasyfikacja Wyrobów i Usług** (załącznik do Dz. U. z 1997 r. Nr 42, poz. 264 — 6 tomów). Cena brutto — 298,00 zł.
5. **Polska Klasyfikacja Działalności** (załącznik do Dz. U. z 2004 r. Nr 33, poz. 289). Cena brutto — 30,00 zł.
6. **Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. (uwzględniająca zmiany do załączników A i B)** — 4 tomy (załącznik do Dz. U. z 2002 r. Nr 194, poz. 1629). Cena brutto — 253,00 zł.
7. **Dokument poprawek do Konstytucji i Konwencji Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego oraz jednolite teksty** (załącznik do Dz. U. z 2003 r. Nr 10, poz. 111). Cena brutto — 70,00 zł.
8. **Protokół dodatkowy do Środkowoeuropejskiej umowy o wolnym handlu (CEFTA) dotyczący zmian protokołów od 1 do 6** (załącznik do Dz. U. z 2003 r. Nr 13, poz. 127). Cena brutto — 61,00 zł.
9. **Wyjaśnienia do Taryfy Celnej** (załącznik do Dz. U. z 2003 r. Nr 70, poz. 645 — tom V). Cena brutto — 44,00 zł.
10. **Program badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2004** (załącznik do Dz. U. z 2003 r. Nr 159, poz. 1538). Cena brutto — 97,00 zł.
11. **Podstawy programowe kształcenia zawodowego w zawodach nauczanych w szkołach ponadgimnazjalnych** (załącznik do Dz. U. z 2003 r. Nr 159, poz. 1540). Cena brutto — 27,00 zł.
12. **Wykaz substancji niebezpiecznych wraz z ich klasyfikacją i oznakowaniem** (załącznik do Dz. U. z 2003 r. Nr 199, poz. 1948). Cena brutto — 53,00 zł.
13. **Zmiany do załączników A i B do umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR)** (załącznik do Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2013, 2014). Cena brutto — 47,00 zł.

Wszyscy zainteresowani wydawnictwami proszeni są o dokonanie wpłaty na konto bankowe Zakładu Wydawnictw i Poligrafii Centrum Obsługi Kancelarii Prezesa Rady Ministrów w Banku Handlowym S.A. nr 8110301508000000503118017, podanie liczby zamawianych egzemplarzy oraz adresu odbiorcy.

Dowód wpłaty z określeniem zamawianych tytułów będzie traktowany jako zamówienie.

Ponadto wymienione wydawnictwa można nabywać w punktach sprzedaży Dziennika Ustaw i Monitora Polskiego.

Egzemplarze bieżące oraz archiwalne można nabywać:

- w Zakładzie Wydawnictw i Poligrafii Centrum Obsługi Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, ul. Powińska 69/71, 02-903 Warszawa, tel. 694-67-00, 694-60-96 — na podstawie nadesłanego zamówienia (wyłącznie sprzedaż wysyłkowa);
- w punktach sprzedaży Dziennika Ustaw i Monitora Polskiego w Warszawie (sprzedaż wyłącznie za gotówkę):
 - ul. Powińska 69/71, tel. 694-62-96
 - al. Szucha 2/4, tel. 629-61-73 (od 1999 r.)

Reklamacje z powodu niedoręczenia poszczególnych numerów zgłaszać należy na piśmie do Zakładu Wydawnictw i Poligrafii Centrum Obsługi Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, ul. Powińska 69/71, 02-903 Warszawa, do 15 dni po otrzymaniu następnego kolejnego numeru

O wszelkich zmianach nazwy lub adresu prenumeratora prosimy niezwłocznie informować na piśmie Zakład Wydawnictw i Poligrafii Centrum Obsługi Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

Dziennik Ustaw i Monitor Polski (spis treści) dostępne są w Internecie pod adresem www.cokprm.gov.pl

Wydawca: Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Redakcja: Rządowe Centrum Legislacji — Redakcja Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz Dziennika Urzędowego Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, Al. Ujazdowskie 1/3, 00-583 Warszawa, tel. 622-66-56
Skład i kolportaż: Zakład Wydawnictw i Poligrafii Centrum Obsługi Kancelarii Prezesa Rady Ministrów ul. Powińska 69/71, 02-903 Warszawa, tel.: 694-67-50, 694-67-52; faks 694-62-06 Bezpłatna infolinia: 0-800-287-581 (czynna w godz. 7³⁰–15³⁰)
www.cokprm.gov.pl
e-mail: dziust@cokprm.gov.pl

Druk w kooperacji: Toruńskie Zakłady Graficzne „ZAPOLEX” Sp. z o.o., ul. gen. Sowińskiego 2/4, 87-100 Toruń

DU 0235 2004 wyd.00



Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów w Zakładzie Wydawnictw i Poligrafii Centrum Obsługi Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, ul. Powińska 69/71, 02-903 Warszawa