

386

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ROZWOJU REGIONALNEGO

z dnia 12 marca 2007 r.

zmieniające rozporządzenie 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, z 2005 r. Nr 90, poz. 759 i Nr 267, poz. 2251 oraz z 2006 r. Nr 149, poz. 1074 i Nr 249, poz. 1832) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego

Transport na lata 2004—2006 (Dz. U. Nr 235, poz. 2350, z 2005 r. Nr 95, poz. 800 i Nr 135, poz. 1141 oraz z 2006 r. Nr 109, poz. 753) w załączniku „Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006” wprowadza się następujące zmiany:

1) w tabeli „Słownik terminów”:

a) skreśla się części tabeli w brzmieniu:

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.
---	--

b) skreśla się części tabeli w brzmieniu:

Komitet 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> .
---	--

2) w rozdziale 2 „Cele i priorytety SPOT”:

a) podrozdział 2.1. „Opis priorytetu 1: Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu” otrzymuje brzmienie:

„2.1. Opis priorytetu 1: Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu

Priorytet pierwszy ma na celu strukturalne i gałęziowe zrównoważenie polskiego transportu poprzez znalezienie alternatywy dla zbyt intensywnego rozwoju transportu drogowego. Będzie można tego dokonać, wspierając rozwój atrakcyjnej oferty przewozów kolejowych, morskich i intermodalnych. W ramach tego priorytetu będą realizowane trzy cele częściowe.

Cel pierwszy to modernizacja linii kolejowych pomiędzy aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach miejskich, w tym również budowa metra w Warszawie oraz doposażenie przewoźników w nowoczesny tabor kolejowy. Działaniami komplementarnymi w stosunku do projektów w ramach SPOT, służącymi realizacji tego celu, są projekty współfinansowane z Funduszu Spójności na liniach stanowiących przyszłą sieć TEN-T.

Cel drugi to poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich, obejmująca infrastrukturę dostępu od strony morza, infra-

strukturę portową i infrastrukturę dostępu od strony lądu. Posłuży to do polepszenia konkurencyjności transportu morskiego, a zwłaszcza żeglugi bliskiego zasięgu.

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

b) podrozdział 2.3. „Opis priorytetu 3: Pomoc techniczna dla SPOT” otrzymuje brzmienie:

„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 dotyczyć:

1. Zatrudnienia personelu i zakupu sprzętu komputerowego oraz oprogramowania, w tym:
 - wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej 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,
 - wsparcia zarządzania, monitoringu i kontroli,
 - audytu,
 - szkoleń w ramach zarządzania projektami SPOT dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT,

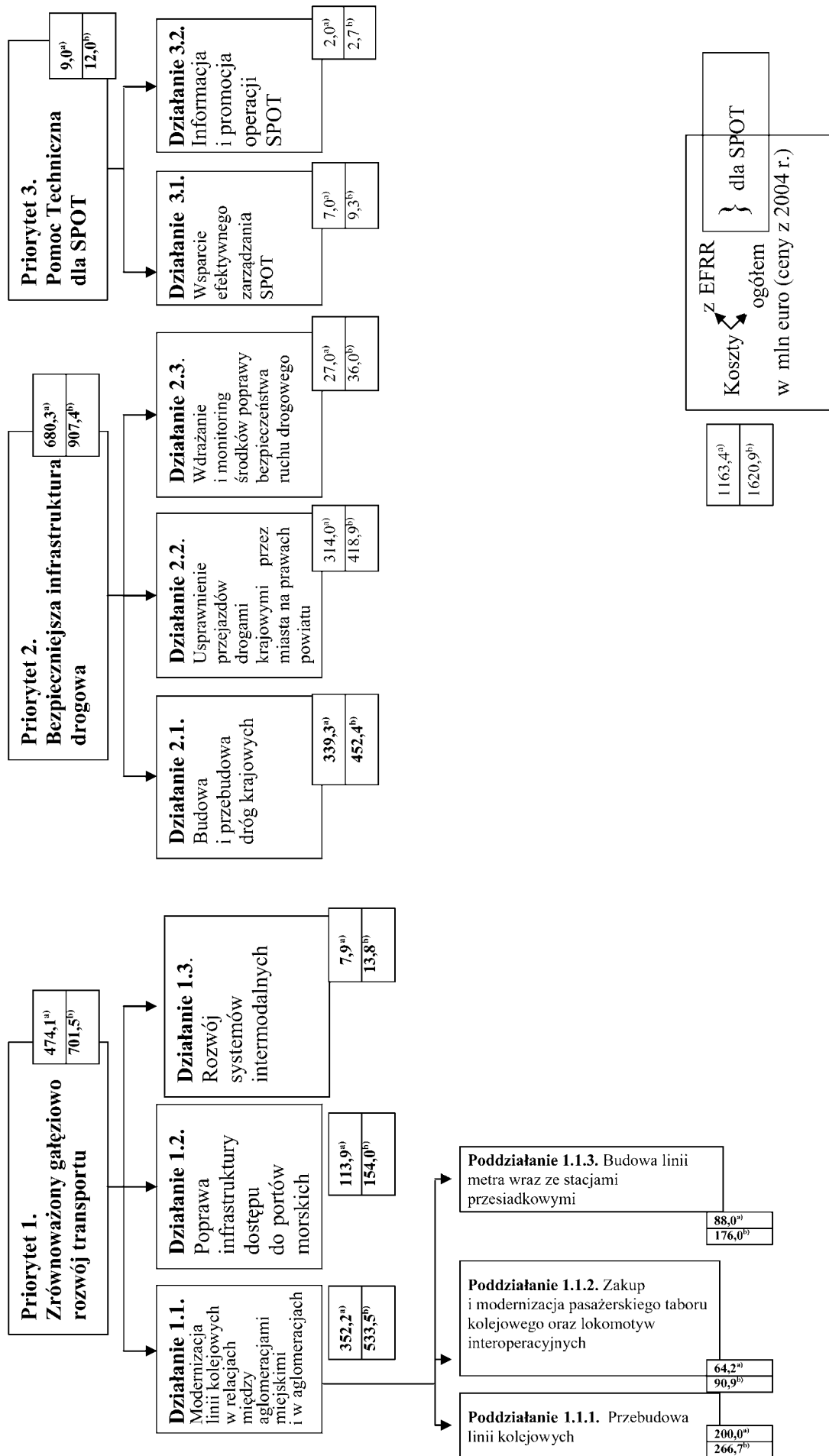
- wymiany doświadczeń między personelem zaangażowanym we wdrażanie SPOT w kraju a personelem innych krajów członkowskich Unii Europejskiej,
- szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- oceny realizacji SPOT.

W działaniu 3.2 wsparcie będzie dotyczyć:

- kampanii informacyjnej promującej SPOT,
- strony internetowej promującej SPOT,
- zapewnienia w ramach promocji i informacji SPOT szkoleń dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej 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 z 2004 r.), przedstawiono na wykresie 1.

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



^{a)} wsparcie finansowe Unii Europejskiej dla priorytetu, działania, poddziałania

^{b)} wsparcie finansowe ogółem priorytetu, działania, poddziałania ;

3) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”:

a) podrozdział 3.1. „Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach” otrzymuje brzmienie:

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach
Nazwa poddziałań	1. Przebudowa linii kolejowych 2. Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych 3. Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 ¹⁾ - kolej
Numer działania	1.1
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu
Beneficjenci	1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2. PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. 3. PKP Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. 4. PKP S.A. 5. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. 6. Samorządy wojewódzkie 7. Przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich 8. Przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego 9. Miasto stołeczne Warszawa

¹⁾ Kategorie interwencji funduszy strukturalnych zgodne z rozporządzeniem Komisji nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającym szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1260/1999/WE dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 63 z 03.03.2001, str. 21, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 14, t. 1, str. 132).¹⁾

¹⁾ Zgodnie z art. 54 rozporządzenia Komisji nr 1828/2006/WE z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1083/2006/WE ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia nr 1080/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, z dniem 16 stycznia 2007 r. rozporządzenie Komisji nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1260/1999/WE dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 63 z 03.03.2001) utraciło moc obowiązującą. Jednakże rozporządzenie nr 438/2001/WE może być nadal stosowane w zakresie określonym w art. 54 rozporządzenia Komisji nr 1828/2006/WE.

Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	<ul style="list-style-type: none"> - 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
Maksymalna wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla działania	533,5 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	352,2 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	181,3 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	-
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	-

Plan finansowy działania

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

Cel działania

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

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

Celem działania jest także poprawa komunikacji publicznej w dzielnicach Żoliborz i Bielany miasta stołecznego Warszawy. Gdy uruchomiona zostanie przedłużona linia metra, czas podróży zostanie skrócony, a liczba potrzebnych przesiadek zmniejszona. Początkowo poprawi to jakość komunikacji publicznej w północnej części lewobrzeżnej Warszawy, ale docelowo po zbudowaniu Mostu Północnego przedłużenie linii metra poprawi sytuację komunikacyjną w całej północnej Warszawie i przyczyni się do integracji obszarów położonych na obu brzegach Wisły. Obecna inwestycja zaowocuje też lepszym podziałem zadań komunikacyjnych pomiędzy wszystkich przewoźników naziemnych w tej części miasta i optymalizacją tras autobusowych oraz tramwajowych. W ten sposób projekt budowy metra w pełni mieści się w celach komunikacyjnych Warszawy i wpisuje się w cele rozwoju transportu publicznego wymienione w polityce transportowej miasta stołecznego Warszawy.

Budowa metra oraz związana z tym modernizacja infrastruktury komunikacji tramwajowej, dostosowanie infrastruktury komunikacji pieszej oraz dostosowanie układu drogowo-ulicznego pozwoli na poprawę jakości publicznych usług transportowych w stolicy.

Opis działania

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Uzasadnienie wyboru działania

Proponowane działanie stwarza możliwości:

- połączeń komunikacją kolejową podstawowej sieci europejskiej (linie AGC, AGTC, TEN-T, TERFN) z krajową siecią (regionalną) linii kolejowych, tym samym umożliwiając wzajemne powiązanie wyżej wymienionych sieci między sobą,
- oferowania 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,
- oferowania pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i między aglomeracjami wysoko sprawnym taborem kolejowym,
- oferowania sprawniejszych przewozów pasażerskich w ruchu międzynarodowym,
- poprawy komunikacji publicznej w stolicy, co jest zasadniczym czynnikiem decydującym o atrakcyjności inwestycyjnej. Wydajność

systemu komunikacyjnego miasta ma wpływ na atrakcyjność całej Polski.

Wyniki oceny ex ante

Dokonano identyfikacji następujących efektów:

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

Opis sposobu wdrażania działania

Beneficjenci:

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

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

Podstawą wdrażania działania będzie umowa, którą Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentem. W umowie określony zostanie między innymi koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkość środków Unii Europejskiej, w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywany harmonogram realizacji projektu), a także źródło współfinansowania krajowego.

Zakres geograficzny — lokalizacja działania

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

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie na lata 2004—2006 wynosi 352,2 mln euro.

Wskaźniki produktu:

- km przebudowanych linii — 62,8 km,
- liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów kolejowych — 167,
- długość wybudowanej linii metra — 3,87,
- liczba wybudowanych przystanków komunikacji zbiorowej — 4,
- liczba wybudowanych miejsc postojowych — 700.

Wskaźniki rezultatu:

- skrócenie czasu jazdy (o 20 % w latach 2004—2008),
- zwiększenie liczby mieszkańców obsługiwanych przez transport zbiorowy.

Wskaźniki oddziaływania:

- zmiana (zmniejszenie) poziomu hałasu (o 10 % w latach 2004—2008),
- zwiększenie liczby osób zadowolonych z obsługi (korzystających ze środków komunikacji publicznej) o 24,9 %.

Wymienione wskaźniki monitorowania 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	- km przebudowanych linii	0	62,8	Roczna sprawozdawczość
	- liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów kolejowych	0	167	beneficjentów
	- długość wybudowanej linii metra	0	3,87	Pomiar po zakończeniu budowy całego odcinka I linii metra
	- liczba wybudowanych przystanków komunikacji zbiorowej	0	4	Pomiar po zakończeniu budowy całego odcinka I linii metra
	- liczba wybudowanych miejsc postojowych	0	700	Pomiar po zakończeniu budowy całego odcinka I linii metra
Wskaźnik rezultatu	- skrócenie czasu przejazdu	0	20 %	Służbowy rozkład jazdy PKP
	- zwiększona liczba mieszkańców obsługiwanych przez transport zbiorowy	0	0,9 %	Badanie ankietowe
Wskaźnik oddziaływania	- zmiana (zmniejszenie) poziomu hałasu	100 %	90 %	Pomiar po zakończeniu budowy całego odcinka I linii metra
	- zwiększenie liczby osób zadowolonych z obsługi (korzystających ze środków komunikacji publicznej)	0	24,9%	Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa

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

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	533,5	352,2	88,7	92,6		

*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	Przebudowa linii kolejowych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 - kolej
Numer poddziałania	1.1.1.
Czas trwania poddziałania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu
Beneficjenci	1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2. PKP Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. 3. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. 4. Samorządy wojewódzkie

Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	- dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC - dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maksymalna wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	266,7 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	200,0 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	66,7 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	-
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach 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 Koruszki) w celu uzyskania prędkości maksymalnej 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym, nacisku 22,5 T/oś oraz skrajni UIC C1. Przebudowa linii

kolejowej polega na zrealizowaniu, w miejscu istniejącej wyeksploatowanej linii, linii kolejowej o podanych wyżej parametrach.

Poddziałanie polegać będzie także na przygotowaniu prac studialnych dla projektów planowanych do realizacji w kolejnym okresie programowania. W ramach tego poddziałania możliwe będzie także realizowanie projektów mających na celu likwidację, tak zwanych „wą-

skich gardet” zlokalizowanych na krajowej sieci kolejowej.

Oczekiwane szczegółowe rezultaty poddziałania

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

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

Zakres geograficzny — lokalizacja poddziałania

Ze względu na ograniczoną pulę środków przeznaczonych na to poddziałanie ograniczono jego zakres geograficzny do relacji Warszawa — Łódź z dodatkową możliwością sfinansowania z oszczędności przejazdu Warszawa — Radom, na odcinku Warszawa Centralna — Warszawa Okęcie oraz budowy odcinka linii kolejowej Warszawa Służewiec — Lotnisko Okęcie. Odnosnie do relacji Warszawa — Łódź dotyczy to połączenia kolejowego, tworzonych 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. Pomiedzy Skierniewicami i Łodzią linia ta jest częścią sieci AGTC, która łączy linię CE-65 (korytarz IV) z linią CE-20 (pomiedzy 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 około 18 tysięcy pasażerów dziennie. Powyższa linia kolejowa wymaga przebudowy w celu zapewnienia szybkiego oraz bezpiecznego połączenia pomiędzy Warszawą i Łodzią, a także zapewnienia mieszkańcom aglomeracji łódzkiej dostępu do Międzynarodowego Portu Lotniczego w Warszawie.

Oczekiwane rezultaty z realizacji projektu

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

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

Wskaźniki monitorowania poddziałania

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

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

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

Procedura przedkładania dużego projektu:

Duży projekt powinien spełniać warunki określone w art. 25 i art. 26 rozporządzenia nr 1260/1999/WE²⁾.

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

Zbiorcza tabela poddziałania

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

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

Rodzaj pomocy	<ul style="list-style-type: none"> - dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC - dotacje na zakupy taboru dla kolejowych przewozów pasażerskich oraz zamówień na usługi pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów - dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maksymalna wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	90,9 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	64,2 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	26,7 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

wego 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.

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych	90,9	64,2	22,1	4,6	-	-

Poddziałanie 1.1.3: Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi

Zbiorcza tabela poddziałania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach
Nazwa poddziałania	Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 – kolej
Numer poddziałania	1.1.3.
Czas trwania działania	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu
Beneficjent	Miasto stołeczne Warszawa

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.

Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	176,0 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	88,0 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	88,0 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 środków kwalifikowanych (%)	-

Cel poddziałania:

- 1) Poprawa jakości publicznych usług transportowych.
- 2) Skrócenie czasu podróży.
- 3) Zwiększenie atrakcyjności i pojemności systemu komunikacji publicznej.
- 4) Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego i ilości jego użytkowników.
- 5) Poprawa bezpieczeństwa i wygody podróży.
- 6) Zmniejszenie zatorów w ruchu drogowym.
- 7) Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- 8) Dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych.
- 9) Poprawa standardów podróży komunikacją publiczną osób niepełnosprawnych, starszych i podróżujących z małymi dziećmi.

- 10) Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z ruchu drogowego i poprawa klimatu akustycznego.

- 11) Stworzenie nowych miejsc pracy.

Oczekiwane szczegółowe rezultaty poddziałania:

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

Zakres geograficzny — lokalizacja poddziałania

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

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi	176	88	-	88	-	-

”

b) w podrozdziale 3.2. „Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich”:

— tabela „Zbiorcza tabela działania” otrzymuje brzmienie:

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	315 - porty, 312 - drogi, 316 - drogi wodne, 318 - transport intermodalny ¹⁾
Numer działania	1.2.
Czas trwania działania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	1. Urząd Morski w Gdyni 2. Urząd Morski w Szczecinie 3. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. 4. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 5. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. 6. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) w Gdyni 7. Miasto Gdynia
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	- dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC - dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maksymalna wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %

Wsparcie finansowe publiczne ogółem	154,0 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	113,9 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	40,1 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	-
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	-

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

— części „Wskaźniki monitorowania działania” i „Budżet działania” otrzymują brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

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

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

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych i częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	- Długość zmodernizowanego nabrzeża [m]	0	1029,4	okresowa i roczna sprawozdawczość beneficjentów
	- Długość wybudowanego nabrzeża [m]	0	320	

1	2	3	4	5
	<ul style="list-style-type: none"> - 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 [m.b.] - Długość zmodernizowanego falochronu [m.b.] - Liczba zbudowanych obiektów mostowych [szt.] - Liczba zbudowanych ramp ro-ro [szt.] 	<ul style="list-style-type: none"> 0 0 0 0 0 0 0 	<ul style="list-style-type: none"> 6,45 0,6 1,85 200 2 019 4 2 	
Wskaźnik rezultatu	<ul style="list-style-type: none"> - 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 bezpieczeństwa transportu poprzez zmniejszenie wypadków i kolizji drogowych[%] 	<ul style="list-style-type: none"> 0 0 0 0 - 0 0 	<ul style="list-style-type: none"> 3 55,5 275 300 5 12 13,9 	okresowa i roczna sprawozdawczość beneficjentów; publikacje Instytutu Morskiego
Wskaźnik oddziaływania	<ul style="list-style-type: none"> - Wzrost wielkości przeładunków drobnicowych w portach [mln ton/rok] - Liczba obsłużonych statków kontenerowych w portach Szczecin i Świnoujście po zakończeniu inwestycji [szt./tydzień] - Wzrost ruchu pasażerskiego w porcie Gdańsk po zakończeniu inwestycji [osoby/doba] - Oszczędność czasu transportu na terenie całego miasta/na ulicy dojazdowej do portu [sek./pojazd] - Nowo powstałe miejsca pracy [ilość miejsc] 	<ul style="list-style-type: none"> 14,250 2 200 796/261 0 	<ul style="list-style-type: none"> 18,0 6 1 200 785/184 160 	Pomiar po zakończeniu inwestycji

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

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

- uchyla się część „Poddziałanie 1.2.1.: Poprawa dostępu do portów od strony morza”,
- uchyla się część „Poddziałanie 1.2.2.: Poprawa infrastruktury w portach morskich”,
- uchyla się część „Poddziałanie 1.2.3.: Poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu”,

c) w podrozdziale 3.3. „Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych”:

- tabela „Zbiorcza tabela działania” otrzymuje brzmienie:

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Rozwój systemów intermodalnych
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	318 - transport intermodalny
Numer działania	1.3.
Czas trwania działania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego

Institucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Przedsiębiorcy wykonujący na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego*
Institucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	- dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC - dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maksymalna wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla działania	13,8 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	7,9 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	5,9 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

* Określonym decyzją Komisji Europejskiej z dnia 25 stycznia 2006 r. Nr N 160/2005 — Polska w sprawie programu pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych”,

— część „Opis działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis działania

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

W ramach tego działania będą finansowane:

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

5) promowanie projektów.

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

— część „Opis sposobu wdrażania działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis sposobu wdrażania działania

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

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

— części „Wskaźniki monitorowania działania” i „Budżet działania” otrzymują brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości publicznych środków przeznaczonych na to działanie, wynosi 13,8 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:

*) Określonego decyzją Komisji Europejskiej z dnia 25 stycznia 2006 r. Nr N 160/2005 — Polska w sprawie programu pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych.

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	- liczba zbudowanych i zmodernizowanych terminali transportu intermodalnego	2	4	Fakt oddania inwestycji do użytku
	- liczba powstałych centrów logistycznych	0	1	
Wskaźnik rezultatu	- wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych	100 % (wartość na koniec 2003r.)	107 %	Dane GUS
Wskaźnik oddziaływania	- wzrost zatrudnienia w firmach logistycznych w regionie	100 %	105%	Badania własne beneficjentów

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Rozwój systemów intermodalnych	13,8	7,9	5,9	-	-	7,5

— uchyla się część „Poddziałanie 1.3.1. Budowa centrów logistycznych”,

— uchyla się część „Poddziałanie 1.3.2. Budowa terminali kontenerowych”,

d) w podrozdziale 3.4. „Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych”:

— tabela „Zbiorcza tabela działania” otrzymuje brzmienie:

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Budowa i przebudowa dróg krajowych
Kategoria Interwencji Funduszy Strukturalnych	3121 - drogi krajowe, 312 - drogi, 313 - autostrady ¹⁾
Numer działania	2.1.
Czas trwania działania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej

Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	- dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC - dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maksymalna wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem	452,5 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	339,3 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	113,2 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	-
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	-

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

— części „Wskaźniki monitorowania działania” i „Budżet działania” otrzymują brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie wynosi 452,4 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 wskaźnik rezultatu przyjmuje się:

— zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych.

Jako wskaźniki oddziaływania przyjmuje się:

— zmianę (spadek) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na przebudowanym odcinku drogi,

— zmianę (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	62,0	GDDKiA Częstotliwość pomiaru powinna być kwartalna i roczna
	- długość zbudowanych dróg ekspresowych (km)	0	38,0	
	- długość przebudowanych dróg ekspresowych (km)		20,0	
	- długość przebudowanych autostrad (km)	0	24,0	
Wskaźnik rezultatu	- zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych (tys.)	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 z 2004 r.)

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

- uchyla się część „Poddziałanie 2.1.1.: Budowa autostrad”,
 - uchyla się część „Poddziałanie 2.1.3.: Przebudowa dróg krajowych”,
- e) w podrozdziale 3.6. „Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”:
- uchyla się część „Poddziałanie 2.3.1.: Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych”,

- uchyla się część „Poddziałanie 2.3.2.: Monitoring bezpieczeństwa ruchu drogowego”,

- f) podrozdział 3.7. „Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT” otrzymuje brzmienie:

„3.7. Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Pomoc techniczna dla SPOT
Nazwa działania	Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41 Pomoc techniczna i działania innowacyjne 411 Przygotowanie, wdrożenie, monitorowanie, upowszechnianie 412 Ocena 413 Badania 414 Działania innowacyjne 415 Informowanie opinii publicznej
Numer działania	3.1.
Czas trwania działania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego - Ministerstwo Transportu lub Ministerstwo Gospodarki Morskiej - oraz inni beneficjenci, którzy otrzymali dofinansowanie realizacji, co najmniej dla jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub 2, w tym: - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - urzędy morskie - zarządy portów - Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) - Główny Inspektorat Transportu Drogowego - miasta na prawach powiatu, w zależności od charakteru realizowanego projektu - Państwowa Straż Pożarna - Policja
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych

Rodzaj pomocy	<p>Czynności objęte limitem wydatków:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wsparcie zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej wyłącznie zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie ekspertów i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym - usługi dla Komitetu Monitorującego - wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli - audyt - ocena SPOT <p>Czynności nieobjęte limitem wydatków:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Ministerstwa Transportu i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i Ministerstwie Transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT - szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla powyższego personelu - spotkania robocze i oficjalne dotyczące zarządzania i wdrażania SPOT - konferencje - wymiana doświadczeń - szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
Maksymalna wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	9,3 mln euro (w cenach z 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 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 oraz oprogramowania, w ramach której realizowane będą następujące 2 zadania:

- wsparcie wyodrębnionych pracowników Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej, zatrudnienie personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym i składkami na fundusz pracy,
- zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania (np.: komputery, serwery, monitory, oprogramowanie, faksy, koparki, drukarki, skanery), wyposażenia biurowego oraz materiałów biurowych i eksploatacyjnych na potrzeby pracowników Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór dostawców powyższego sprzętu.

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 profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za wszystkie kwestie związane z pracami tych Komitetów (np.: wynajem powierzchni biurowej, tłumaczenia dokumentów i tłumaczenie symultaniczne, koszty transportu, wyżywienia i zakwaterowania stałych członków Komitetu, zaproszonych ekspertów i gości reprezentujących instytucje lub ich oddziały mające siedzibę poza miejscem posiedzenia Komitetu),

- wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór podmiotów świadczących usługi doradztwa prawnego oraz konsultantów i ekspertów. Doradztwo prawne obejmowałoby kwestie kontraktowe i przetargowe związane z projektami SPOT, a także z całym programem, natomiast konsultanci i eksperci byłiby niezbędni do opracowania wszelkich typów ekspertyz, opinii i prac studialnych. W ramach tego zadania przewiduje się również finansowanie kosztów funkcjonowania Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej w zakresie realizacji programu,
- audyt, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu zewnętrznego odpowiedzialnego za przeprowadzenie audytu oraz wsparcie Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Transportu,
- szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT i potencjalnych beneficjentów (m.in.: cykl realizacji 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 Instytucji Zarządzającej, Instytucji Pośredniczącej oraz beneficjentów w celu wymiany doświadczeń (warsztaty, studium przypadku, dyskusje) — wynajem powierzchni biurowej, wyżywienie i zakwaterowanie, transport oraz zapewnienie tłumaczy dla zaproszonych ekspertów i uczestników,
- szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przygotowania dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za przeprowadzenie studiów oraz szkoleń dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów,
- ocena SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej dotyczącej wyboru konsultantów i ekspertów spo-

rzządzających ekspertyzy, opinie i prace studialne.

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

Czynności objęte limitem wydatków (Zasada 11):

- wydatki związane z przygotowaniem, selekcją i wyborem działań SPOT. W ramach tych operacji przewiduje się sfinansowanie prac potrzebnych do wyboru listy projektów i jej uaktualniania,
- wydatki związane z funkcjonowaniem Komitetu Monitorującego. Koszty obsługi i posiedzeń Komitetu są kosztami kwalifikowanymi zgodnie z właściwymi rozporządzeniami Wspólnoty Europejskiej. Do kosztów tych należą, między innymi: ekspertyzy, opinie, przygotowanie logistyczne, obsługa techniczna, tłumaczenia, zaopatrzenie w niezbędne materiały, wynajem sal itp.,
- finansowanie wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniami społecznymi osób zaangażowanych wyłącznie we wdrażanie programu SPOT (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 Transportu oraz komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za audyt wewnętrzny w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego,
- koszty związane z bieżącym monitorowaniem i kontrolą projektów finansowanych ze środków SPOT. W ramach

tego działania przewiduje się pokrywanie kosztów, między innymi: podróży służbowych pracowników Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej SPOT oraz modyfikacji i doskonalenia wewnętrznych procedur zarządzania SPOT, pokrycie kosztów ewaluacji SPOT.

Czynności nieobjęte limitem wydatków (Zasada 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 urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu, personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT.

W oparciu o wytyczne zawarte w Zasadzie 11, w ramach działania 3.1. „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT”, do czynności objętych limitem wydatków należą: wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu wyłącznie zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie ekspertów i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniami społecznymi, usługi dla Komitetu Monitorującego, 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 urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw trans-

portu oraz pracowników beneficjentów oraz potencjalnych beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, wymiana doświadczeń, szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uzasadnienie wyboru czynności działania

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

Postulat ten realizowany jest poprzez czynności pomocy technicznej, których celem ogólnym jest wzmocnienie systemu wdrażania SPOT, a w szczególności wsparcie procesów: zarządzania, monitorowania, kontroli i oceny stopnia realizacji SPOT. Wsparcie techniczne przyczynić ma się do efektywnego, zgodnego z prawem i politykami wspólnotowymi, wykorzystania finansowego wkładu Wspólnoty Europejskiej oraz środków krajowych.

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

Podstawą wdrażania działania będzie umowa o dofinansowanie projektu, którą Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentem. Nie dotyczy to jednak projektów zgłaszanych do realizacji przez samą Instytucję Zarządzającą lub Instytucję Pośredniczącą, gdzie podstawą wdrażania działania będzie decyzja podjęta przez ministra właściwego

do spraw rozwoju regionalnego w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Zarządzającą lub przez ministra właściwego do spraw transportu w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Pośredniczącą. W umowie podpisanej z beneficjentem określony zostanie między innymi koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkość środków Unii Europejskiej w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywany harmonogram realizacji projektu), a także źródło współfinansowania krajowego. Umowa zawarta z beneficjentem zawiera także szczególne 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. „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT” podano w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych - częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	- liczba przeprowadzonych szkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej,	0	50	Statystyki urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu
	- liczba przeprowadzonych osoboszkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej,	0	1500	
	- liczba osób, których zatrudnienie zostało dofinansowane ze środków pomocy technicznej,	0	40	
	- liczba wykonanych ekspertyz, analiz, studiów,	0	12	
	- liczba obsłużonych posiedzeń Komitetu Monitorującego i Sterującego,	0	24	
	- liczba zakupionych komputerów ze środków pomocy technicznej	0	50	
Wskaźnik rezultatu	- wzrost (w %) wiedzy pracowników Instytucji Zarządzającej, Instytucji Pośredniczącej i beneficjentów na temat SPOT	0	25 %	Ankiety i testy

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	9,3	7,0	2,3	-	-	-

”;

4) rozdział 4 „Opis podsumowujący sposób wdrażania działań SPOT” otrzymuje brzmienie:

„4. Opis podsumowujący sposób wdrażania działań SPOT

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

Instytucja zarządzająca i pośrednicząca

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

Potencjalni beneficjenci

Beneficjentami w ramach SPOT mogą być:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., PKP S.A., przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich, przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie,
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w Gdyni,

— miasta na prawach powiatu, w tym miasto Gdynia,

— Ministerstwo Rozwoju Regionalnego,

— Ministerstwo Transportu lub Ministerstwo Gospodarki Morskiej,

— podmioty gospodarcze współtworzące centra logistyczne i terminale transportu intermodalnego: Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., PKP Cargo S.A., Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. i inne,

— Policja, Państwowa Straż Pożarna, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego,

— dla działania 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT: Policja, Państwowa Straż Pożarna,

— PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.,

— samorzady wojewódzkie,

— miasto stołeczne Warszawa,

— inne instytucje, właściwe z punktu widzenia wdrażania działań w ramach SPOT.

Zadania beneficjentów w procesie wdrażania projektów są następujące:

— przygotowanie wniosków projektów współfinansowanych w ramach SPOT,

— informowanie Instytucji Pośredniczącej o trybie wyłaniania wykonawców i dostawców w ramach projektu,

— przeprowadzanie procedur przetargowych i podpisywanie umów z wykonawcami i dostawcami,

— prowadzenie bieżącego monitoringu wdrażania projektów SPOT,

— weryfikacja faktur wystawionych przez wykonawców i ich potwierdzanie,

— realizacja płatności dla wykonawców,

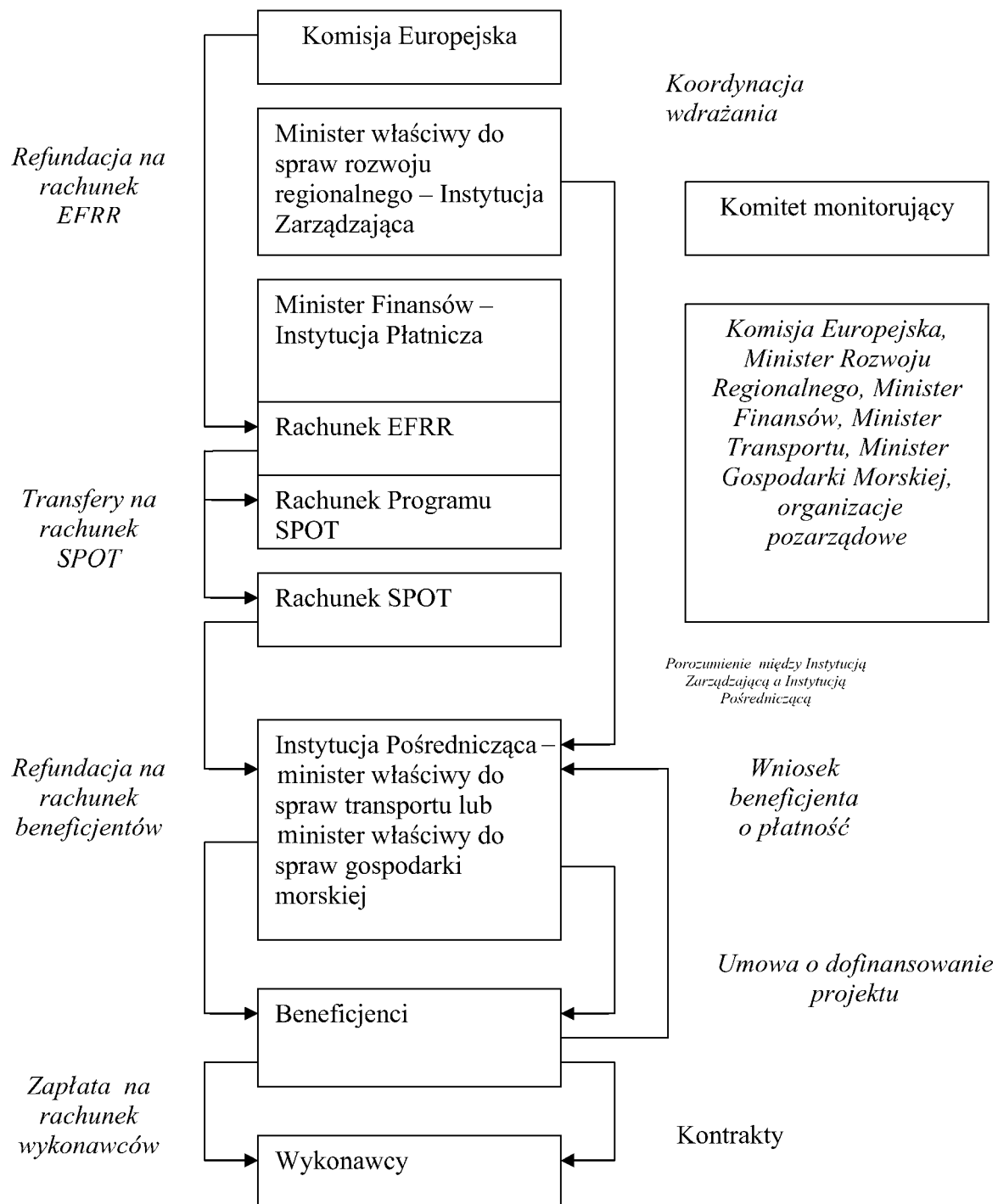
- przygotowywanie okresowych sprawozdań z realizacji i wdrażania projektu oraz sprawozdań na zakończenie projektu,
- przygotowywanie raportów dotyczących nieprawidłowości,
- przechowywanie wszelkiej dokumentacji związanej z realizacją projektu (oryginały faktur, dokumentacja przetargowa, sprawozdania) przez co najmniej 3 lata od daty ostatniej płatności przekazanej przez Komisję Europejską w ramach programu zgodnie z art. 38 ust. 6 rozporządzenia nr 1260/1999/WE²⁾.

System wdrażania projektów

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

- wniosek o przyznanie dofinansowania jest zgłaszany przez beneficjenta do Instytucji Pośredniczącej. Wnioski będą podlegały ocenie Instytucji Pośredniczącej, a ostatecznego wyboru dokona minister właściwy do spraw transportu (nie dotyczy projektów pomocy technicznej Instytucji Zarządzającej),
- szczegółowa procedura ubiegania się przez beneficjentów o środki finansowe w ramach SPOT zostanie określona przez Instytucję Pośredniczącą po uzgodnieniu z Instytucją Zarządzającą,
- w wyniku przeprowadzenia przez komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu oceny wniosku o przyznanie dofinansowania Instytucja Zarządzająca lub Pośrednicząca może:
 - 1) zwrócić się do beneficjenta o wyjaśnienie, w wyznaczonym terminie, treści zawartych we wniosku;
 - 2) zwrócić beneficjentowi wniosek z prośbą o wprowadzenie korekty we wskazanym terminie. Korekta może być dokonana poprzez złożenie nowego wniosku. Zmodyfikowany o korektę wniosek stanowi kolejną wersję wniosku o tym samym numerze i nie jest traktowany jako nowy wniosek;
 - 3) odrzucić wniosek, gdy:
 - nie spełnia on wymogów formalnych,
 - beneficjent nie złożył wyjaśnień, o których mowa w pkt 1,
 - beneficjent nie złożył korekty wniosku;
 - 4) ocenić wniosek pozytywnie lub negatywnie:
 - projekty zaakceptowane przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnie z kryteriami wyboru projektów będą stanowiły podstawę do zawarcia przez Instytucję Pośredniczącą umów dofinansowania z beneficjentami,
- zgodnie z przepisami art. 26 rozporządzenia nr 1260/1999/WE²⁾ dla wszystkich projektów, których koszt wydatków kwalifikowanych przekracza 50 mln euro i zaakceptowanych przez władze krajowe, wymagana jest akceptacja Komisji Europejskiej,
- przeliczenia przedstawionej we wniosku wartości projektu z PLN na euro dokonuje właściwa komórka organizacyjna w Instytucji Pośredniczącej, biorąc jako podstawę przeliczenia miesięczny kurs euro Europejskiego Banku Centralnego ustalony w oparciu o kurs obowiązujący w dniu poprzedzającym ostatni dzień roboczy w miesiącu poprzedzającym miesiąc, na który ustala się kurs,
- beneficjent może zaktualizować dane niezbędne do zawarcia umowy o dofinansowanie projektu, jeśli uzyska na to zgodę Instytucji Pośredniczącej, pod warunkiem, że kwota środków przyznanych na dofinansowanie projektu przez Instytucję Pośredniczącą określona w umowie o dofinansowanie projektu nie ulegnie zwiększeniu oraz istota projektu zostanie zachowana,
- beneficjent projektu pomocy technicznej — urzędy obsługujące ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej — może zaktualizować dane niezbędne do podpisania decyzji o przyznaniu dofinansowania pod warunkiem, że wielkość udziału środków przyznanych na dofinansowanie oraz istota projektu zostaną zachowane,
- do umowy o dofinansowanie (w formie aneksu) lub decyzji przyznającej dofinansowanie dla projektów pomocy technicznej (w formie zmiany decyzji) mogą być wprowadzane zmiany za zgodą Instytucji Pośredniczącej (nie dotyczy projektów pomocy technicznej Instytucji Zarządzającej). Zmiany do umowy muszą być zgodne z art. 30 ust. 4 rozporządzenia nr 1260/1999/WE²⁾,
- beneficjenci, po ogłoszeniu i przeprowadzeniu postępowania przetargowego, zawierają z wyłonionymi wykonawcami umowy na realizację projektów. Terminy i warunki ogłaszanych przetargów są przekazywane do Instytucji Pośredniczącej.

Wykres 2. Schemat struktury zarządzania i finansowania SPOT



5) w rozdziale „5. Plan finansowy SPOT” części „Zasady finansowania” i „Kontrola finansowa” otrzymują brzmienie:

„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 z 2004 r. według priorytetów i działań w latach 2004—2006

Priorytety / działania / poddziałania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne						Prywatne*			
			Ogółem	Wkład wspólnotowy				Krajowy wkład publiczny**				
				EFRR	EFS	EFOiGR	FISR	Ogółem		Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego	Inny
Priorytet 1. Zrównoważony gąsieżowo rozwój transportu		701 464 218,00	474 100 000,00					227 364 218,00	118 491 133,00	108 873 085,00		7 573 731,00
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	533 580 285,00	352 200 000,00					181 380 285,00	88 757 200,00	92 623 085,00		
1.1.1. Przebudowa linii kolejowych		266 676 567,00	200 000 000,00					66 676 567,00	66 676 567,00			
1.1.2. Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych		90 903 718,00	64 200 000,00					26 703 718,00	22 080 633,00	4 623 085,00		
1.1.3. Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi		176 000 000,00	88 000 000,00					88 000 000,00		88 000 000,00		
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315 , 312, 316, 318	154 033 383,00	113 960 000,00					40 083 383,00	23 833 383,00	16 250 000,00		
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	13 850 550,00	7 950 000,00					5 900 550,00	5 900 550,00			7 573 731,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		907 446 017,00	680 284 465,00					227 161 552,00	122 245 122,00	104 916 430,00		
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121, 312, 313	452 529 570,00	339 284 465,00					113 245 105,00	113 245 105,00			
Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	3121	418 916 430,00	314 000 000,00					104 916 430,00		104 916 430,00		
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319	36 000 017,00	27 000 000,00					9 000 017,00	9 000 017,00			

Przydział 3. Pomoc techniczna dla SPOT	41	12 000 050,00	12 000 050,00	9 000 000,00					3 000 050,00	3 000 050,00		
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	41	9 333 353,00	9 333 353,00	7 000 000,00					2 333 353,00	2 333 353,00		
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	41	2 666 697,00	2 666 697,00	2 000 000,00					666 697,00	666 697,00		
Ogółem SPOT		1 620 910 285,00	1 620 910 285,00	1 163 384 465,00					457 525 920,00	243 736 305,00	213 789 515,00	7 573 731,00
2004		362 542 288,00	362 542 288,00	271 845 246,00					90 697 042,00	74 138 463,00	16 558 573,00	2 780 971,00
2005		517 938 233,00	517 938 233,00	388 359 659,00					129 578 574,00	105 921 393,00	23 657 181,00	3 973 164,00
2006		740 429 764,00	740 429 764,00	503 179 560,00					237 250 204,00	63 676 443,00	173 573 761,00	819 596,00
Całkowite związane z EFRR		1 620 910 285,00	1 620 910 285,00	1 163 384 465,00					457 525 920,00	243 736 305,00	213 789 515,00	7 573 731,00

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

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

Uwagi:

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

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

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

Priorytety / działania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne										Prywatne*	
			Wkład wspólnotowy			Krajowy wkład publiczny**								
			Ogółem	EFRR	EFOIGR	FISR	Ogółem	Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego	Inny	Ogółem	Budżet Państwa		Budżety jednostek samorządu terytorialnego
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu		701 464 218,00	474 100 000,00					227 364 218,00	118 491 133,00			108 873 085,00		7 573 731,00
2004		132 794 643,00	99 565 761,00					33 228 882,00	29 444 173,00			3 784 709,00		2 780 971,00
2005		189 693 984,00	142 240 210,00					47 453 774,00	42 045 361,00			5 408 413,00		3 973 164,00
2006		378 975 591,00	232 294 029,00					146 681 562,00	47 001 599,00			99 679 963,00		819 596,00
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	533 580 285,00	352 200 000,00					181 380 285,00	88 757 200,00			92 623 085,00		
2004		88 056 731,00	66 034 482,00					22 022 269,00	22 022 269,00					
2005		125 787 491,00	94 337 205,00					31 450 286,00	31 450 286,00					
2006		319 636 188,00	191 828 333,00					127 807 855,00	35 184 645,00			92 623 210,00		
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315, 312, 316, 318	154 033 383,00	113 950 000,00					40 083 383,00	23 833 383,00			16 250 000,00		
2004		37 353 580,00	27 993 377,00					9 360 203,00	5 575 494,00			3 784 709,00		
2005		61 107 741,00	45 741 498,00					15 366 243,00	9 957 830,00			5 408 413,00		
2006		55 671 937,00	40 215 125,00					15 456 812,00	8 400 059,00			7 056 753,00		
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	13 850 550,00	7 950 000,00					5 900 550,00	5 900 550,00					7 573 731,00
2004		7 384 332,00	5 537 922,00					1 846 410,00	1 846 410,00					2 780 971,00
2005		2 798 752,00	2 161 507,00					637 245,00	637 245,00					3 973 164,00
2006		3 667 466,00	3 667 466,00					3 416 895,00	3 416 895,00					819 596,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		907 446 017,00	680 284 465,00					227 161 552,00	122 245 122,00			104 916 430,00		
2004		226 943 613,00	170 176 477,00					56 767 136,00	43 993 272,00			12 773 864,00		
2005		324 238 400,00	243 115 079,00					81 123 321,00	62 874 553,00			18 248 768,00		
2006		356 264 004,00	266 992 909,00					89 271 095,00	15 377 297,00			73 893 798,00		
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121, 312, 313	452 529 570,00	339 284 465,00					113 245 105,00	113 245 105,00					
2004		132 390 841,00	90 489 139,00					41 901 702,00	41 901 702,00					
2005		189 153 076,00	129 283 452,00					59 869 624,00	59 869 624,00					
2006		130 985 653,00	119 511 874,00					11 473 779,00	11 473 779,00					

Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogowymi krajowymi przez miasta na prawach powiatu	3121	418 916 430,00	418 916 430,00	314 000 000,00						104 916 430,00	0,00	104 916 430,00
2004		86 186 503,00	86 186 503,00							12 773 864,00		12 773 864,00
2005		123 065 625,00	123 065 625,00	104 816 857,00						18 248 768,00		18 248 768,00
2006		209 664 302,00	209 664 302,00	135 770 804,00						73 893 798,00		73 893 798,00
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319	36 000 017,00	36 000 017,00	27 000 000,00						9 000 017,00	9 000 017,00	
2004		8 366 269,00	8 366 269,00	6 274 699,00						2 091 570,00	2 091 570,00	
2005		12 019 699,00	12 019 699,00	9 014 770,00						3 004 929,00	3 004 929,00	
2006		15 614 049,00	15 614 049,00	11 710 531,00						3 903 518,00	3 903 518,00	
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPO	41	12 000 050,00	12 000 050,00	9 000 000,00						3 000 050,00	3 000 050,00	
2004		2 804 032,00	2 804 032,00	2 103 008,00						701 024,00	701 024,00	
2005		4 005 849,00	4 005 849,00	3 004 370,00						1 001 479,00	1 001 479,00	
2006		5 190 169,00	5 190 169,00	3 892 622,00						1 297 547,00	1 297 547,00	
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPO	41	9 333 353,00	9 333 353,00	7 000 000,00						2 333 353,00	2 333 353,00	
2004		2 180 904,00	2 180 904,00	1 635 673,00						545 231,00	545 231,00	
2005		3 115 652,00	3 115 652,00	2 336 732,00						778 920,00	778 920,00	
2006		4 036 797,00	4 036 797,00	3 027 595,00						1 009 202,00	1 009 202,00	
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPO	41	2 666 697,00	2 666 697,00	2 000 000,00						666 697,00	666 697,00	
2004		623 128,00	623 128,00	467 335,00						155 793,00	155 793,00	
2005		890 197,00	890 197,00	667 698,00						222 559,00	222 559,00	
2006		1 153 372,00	1 153 372,00	865 027,00						288 345,00	288 345,00	
Ogółem SPO		1 620 910 285,00	1 620 910 285,00	1 163 384 465,00						457 525 820,00	243 736 305,00	213 789 515,00
2004		362 542 288,00	362 542 288,00	271 845 246,00						90 697 042,00	74 138 469,00	16 558 573,00
2005		517 938 233,00	517 938 233,00	388 359 659,00						129 578 574,00	105 921 393,00	23 687 181,00
2006		740 429 764,00	740 429 764,00	503 179 560,00						237 250 204,00	63 676 443,00	173 573 761,00
Całkowite związane z EFRR		1 620 910 285,00	1 620 910 285,00	1 163 384 465,00						457 525 820,00	243 736 305,00	213 789 515,00

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

** Istnieje możliwość uzyskania środków z puli 200 mln euro pożyczek EBI na pokrycie części publicznego wkładu krajowego. Uwaga: Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem nr 448/2004/WE w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

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

Wyszczególnienie	Środki EFRR	Środki krajowe (kwalifikowane i niekwalifikowane)
Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	71,4	28,6
Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	73,9	26,1
Rozwój systemów intermodalnych	75,0	25,0
Budowa i przebudowa dróg krajowych	62,9	37,1
Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	61,6	38,4
Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa	75,0	25,0
Pomoc techniczna	75,0	25,0
Ogółem SPOT	70,7	29,3

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

Na działania związane z modernizacją linii kolejowych zostanie przeznaczonych 32,9 % wydatków w ramach SPOT ogółem. Działania polegające na poprawie infrastruktury dostępu do portów morskich pochłoną 9,5 % kosztów. Rozwój systemów intermodalnych wiąże się z wydatkiem rzędu 1 %, a wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa — 2,2 %. Znaczna pula środków, bo ponad 27,9 %, zostanie przeznaczona na działania dotyczące budowy i przebudowy dróg krajowych. Na działanie 2.2. „Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu” zostanie przeznaczony 26,0 % 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 nr 1 do Uzupelnienia SPOT dla poszczególnych działań. Wszystkie rodzaje projektów wymagają znacznego udziału środków z publicznych krajowych źródeł (głównie publicznych). Stąd konieczne jest dla realizacji tych projektów opracowywanie wieloletnich budżetów centralnych. Współfinansowanie z krajowych źródeł, służące realizacji tych projektów, obejmuje koszty kwalifikowane w wysokości 339,2 mln euro oraz koszty niekwalifikowane w wysokości 196,0 mln euro. Wynosi więc łącznie 535,2 mln euro.

Kontrola finansowa

Zgodnie z rozporządzeniem Rady nr 1260/1999/WE²⁾ oraz rozporządzeniem Komisji nr 438/2001/WE¹⁾, minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego jako Instytucja Zarządzająca jest obowiązany do podjęcia wszelkich środków w celu zapewnienia, że fundusze strukturalne jako fundusze wspólnotowe są wykorzystywane w sposób właściwy i skuteczny oraz zgodnie z zasadami powszechnie uznanego zarządzania finansowego. W tym celu Instytucja Zarządzająca może delegować do Instytucji Pośredniczącej SPOT zadania w zakresie kontroli finansowej w zakresie określonym w porozumieniu. Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie możliwość przeprowadzenia inspekcji na miejscu u beneficjenta w celu zweryfikowania faktycznego przygotowania do realizacji projektu.”;

- 6) załącznik nr 1 „Zasady wyboru projektów w obszarze infrastruktury transportu” do uzupełnienia otrzymuje brzmienie:

„Załącznik nr 1

Zasady wyboru projektów w obszarze infrastruktury transportu

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

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

- zgodność z politykami horyzontalnymi UE (spójności, transportową, regionalną, równych szans kobiet i mężczyzn, konkurencyjności, społeczeństwa informacyjnego, zrównoważonego rozwoju),

- zgodność projektu z podstawowymi celami NPR/PWW,
 - zgodność projektu z kierunkami rozwoju infrastruktury określonymi w Strategii rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004—2006 i lata dalsze,
 - zgodność z celami ogólnymi i celami szczegółowymi SPOT,
 - zwiększanie sprawności systemu transportowego,
 - poprawa bezpieczeństwa ruchu,
 - wykonalność techniczna i finansowa w okresie programowania,
 - ekonomiczna efektywność projektu,
 - posiadanie przez beneficjenta wymaganej dokumentacji projektu,
 - posiadanie przez beneficjenta (inwestora) wymaganych uzgodnień i pozwoleń administracyjnych,
 - potwierdzone wiarygodne źródła współfinansowania krajowego,
 - zgodność techniczna, przestrzenna i organizacyjna z innymi projektami z zakresu infrastruktury transportowej.
1. Środki finansowe do realizacji projektu z pomocy technicznej uzyskane przez beneficjentów zewnętrznych muszą służyć wyłącznie realizacji i wdrażaniu realizowanego projektu w ramach Priorytetu 1 lub 2 SPOT.

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

- stan zaawansowania procedury przetargowej lub
 - faktyczne postępy w realizacji projektu.
2. Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie prawo do zmniejszenia wysokości dofinansowania projektu, który został wpisany na listę projektów oczekujących na dofinansowanie. Beneficjent, któremu Instytucja Pośrednicząca zaproponuje zmniejszenie poziomu dofinansowania, musi wyrazić na to zgodę. W przypadku niewyrażenia zgody na zmniejszenie dofinansowania projekt ulega skreśleniu z listy projektów oczekujących.
3. W przypadku nieosiągnięcia w ramach realizowanego projektu wartości końcowej wskaźników produktu, Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie prawo do zmniejszenia przyzna-

nego dofinansowania projektu w stosunku proporcjonalnym do wartości nieosiągniętych wskaźników produktu.

• **Szczegółowe zasady wyboru dla projektów współfinansowanych z EFRR:**

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

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

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

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

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

- d) nacisk nie większy niż 22,5 tony na oś,
- e) skrajnia taboru zgodna z normami UIC dla toru 1 435 mm.

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

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

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

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

Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich

Zasady wyboru projektów dla działania 1.2.

Zasady konieczne:

- wpływ projektu na podniesienie konkurencyjności portów na międzynarodowym rynku usług portowych, między innymi 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 intermodalnych.

Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych

Zasady konieczne wyboru projektów dla działania 1.3.:

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

Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

Zasady konieczne wyboru projektów:

- usytuowanie odcinków na planowanych i zatwierdzonych do budowy w pierwszej kolejności ciągach autostradowych: A-1, A-2, A-4/A-18 i A-6 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,
- 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 tony na oś,
- istnienie znacznego natężenia ruchu,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

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

Finansowane będą dwa rodzaje projektów:

- projekty drogowe powiązane z 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:

- 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.

Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zasady konieczne wyboru projektów:

- projekt dotyczy przebudowy lub wyposażenia w odpowiednie urządzenia techniczne miejsc uznanych za niebezpieczne lub służb kontrolnych transportu samochodowego,
- zlokalizowanie projektu na sieci dróg krajowych o dużym natężeniu ruchu,
- w miejscu projektu jest wysoka śmiertelność ofiar 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,
- zgodność z krajową polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wpisanie projektu w zakres Krajowego Programu Poprawy BRD przyczyni się do realizacji jego założeń i celów,
- zgodność z polityką Wspólnoty poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- wpisanie projektu w zakres Europejskiego Programu działań BRD.

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

Zasady konieczne wyboru projektów dla obu działań pomocy technicznej:

- zgodność zakresu projektu z jednym z działań pomocy technicznej,
- zgodność projektu z działaniami Instytucji Zarządzającej (komplementarność projektu),
- projekt składany przez beneficjenta innego niż urząd obsługujący ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej musi służyć wsparciu beneficjenta, który uzyskał akceptację dla realizacji co najmniej jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub Priorytetu 2.

Zasady pożądane dla obu działań pomocy technicznej:

- usprawnienie lub zwiększenie efektywności w realizacji zadań z zakresu zarządzania, monitorowania i kontroli działań SPOT,
- usprawnienie lub zwiększenie skuteczności informowania i promocji dla pakietu pomocy strukturalnej dostępnej w ramach SPOT,
- odbiorcą projektu jest więcej niż jeden beneficjent lub jednostka zaangażowana w realizację SPOT,
- wpływ rezultatów projektu na osiągnięcie celów SPOT,
- zgodność projektu z krajową polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Opis sposobu wyboru projektów dla działania 3.1 i działania 3.2.

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

W oparciu o zasady wyboru zostanie sporządzona lista rankingowa projektów, które nie mieszczą się w limicie dostępnych środków. Umożliwi to nieprzerwany proces wdrażania poddziałania, na wypadek gdyby realizacja któ-

regoś z projektów nie doszła do skutku. Wszystkie wnioski należy przysyłać bezpośrednio do właściwego ministerstwa.

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

Informacja o zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący SPOT Uzupełnienia SPOT, zasad wyboru projektów oraz możliwości składania wniosków jest umieszczona na stronach internetowych właściwego ministerstwa (www.spot.gov.pl, www.fundusze-strukturalne.gov.pl).

Wnioski powinny być kierowane bezpośrednio do Ministerstwa Transportu (nie dotyczy wniosków Instytucji Zarządzającej).

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

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

- 7) w załączniku nr 2 „Zasady kwalifikacji wydatków w ramach SPOT” część „1.3 Rozwój systemów intermodalnych” otrzymuje brzmienie:

„1.3. Rozwój systemów intermodalnych

Do kosztów kwalifikowanych zalicza się koszty przeznaczone na:

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

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Rozwoju Regionalnego: *G. Gęsicka*