

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ROZWOJU REGIONALNEGO**

z dnia 2006r.

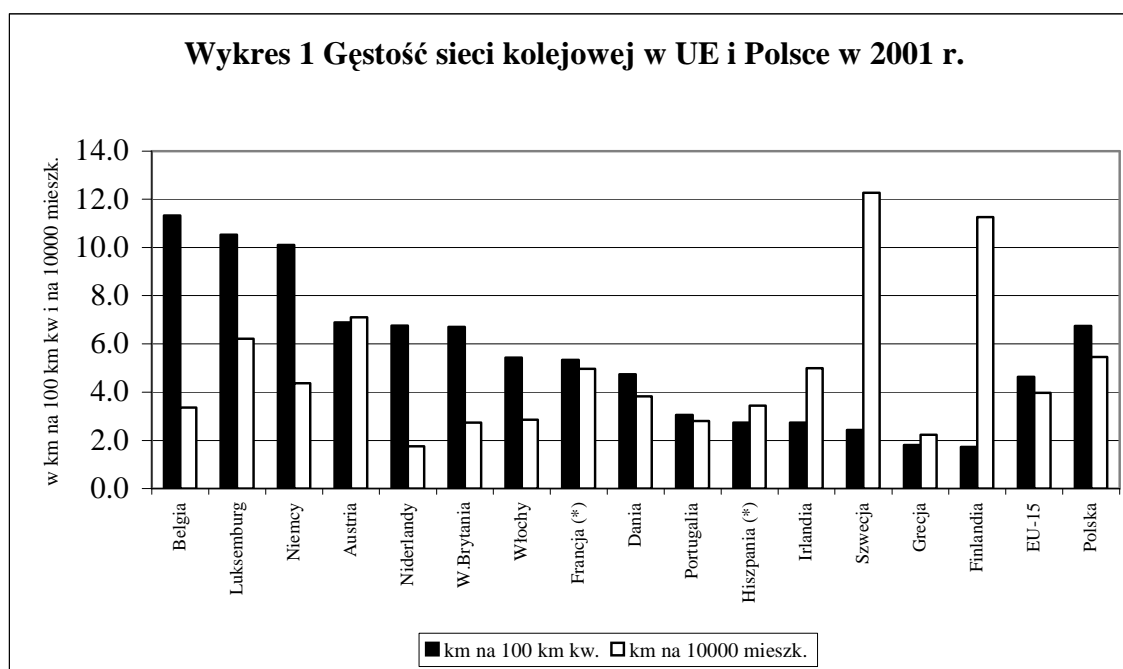
zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia
Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006

Na podstawie art. 17 ust. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206, z 2005r. Nr 90, poz. 759 i Nr 267, poz. 2251 oraz z 2006r. Nr 149, poz. 1074) zarządza się, co następuje:

§1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2004r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006 (Dz. U. Nr 177, poz. 1828 oraz z 2006r. Nr. 109, poz. 752) w załączniku „Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004-2006” wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w rozdziale 1 „Diagnoza i analiza SWOT sektora transportu” podrozdział 1.2. „Sieć kolejowa” otrzymuje brzmienie:

„Stan techniczny całej polskiej sieci kolejowej jest jedną z przyczyn małej atrakcyjności oferty kolejowej na rynku i spadku przewozów. Nie ma na to wpływu już fakt, że pod względem ilościowym polska sieć kolejowa znacznie lepiej się prezentuje od sieci w UE. Mimo, że w ciągu ostatnich 20 lat sieć ta ulegała wyraźnej i stałej redukcji, jej gęstość



w Polsce w 2001 r. (6,8 km/100km²) znacznie przewyższała średnią gęstość w UE (4,6 km/100 km²). Gęstość sieci kolejowej w UE i Polsce obrazuje wykres 1. Jednakże, o ile sieć linii normalnotorowych zmniejszyła się w UE w latach 1980-2000 ze 165,2 tys. km do 150,3 tys. km (o 9%), to w Polsce w tym czasie zmalała z 24,4 tys. km do 20,1 tys. km (o 17,3%). W Polsce nadal jeszcze utrzymuje się relatywnie wysoki udział kolei

w przewozach lądowych ładunków, w 2001 r. wynosił on 33,1% pracy przewozowej, podczas gdy w UE odsetek ten spadł do 11,6%. Natomiast w przewozach pasażerskich udział polskiej kolei w 2001 r. obniżył się do 10,3%, a więc do poziomu niewiele wyższego niż w UE (6,3%).

Dylematem polskiej polityki transportowej jest sposób zwiększenia atrakcyjności oferty kolejowej na rynku i zakres pomocy publicznej w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej. Doświadczenia UE z lat 1990-2001 w tym zakresie nie są zbyt pozytywne, mimo znacznej modernizacji infrastruktury (linie kolejowe dużej prędkości, terminale transportu intermodalnego itd.) udział kolei w podziale rynku nie przestał się obniżać. Kapitałochłonne inwestycje w infrastrukturę kolejową muszą więc być powiązane z innymi instrumentami regulacyjnymi systemu transportowego, wymuszającymi zmiany w kierunku renesansu gałęzi konkurencyjnych wobec transportu samochodowego i motoryzacji indywidualnej.

Pozostawienie polskiej infrastruktury kolejowej w obecnym stanie technicznym byłoby zaprzeczeniem wszelkich prób zmian w strukturze gałęziowej transportu. Istniejąca wielkość natężenia ruchu wskazuje na potrzebę przesunięcia ruchu drogowego na sieć kolejową między:

1. drogą ekspresową S-7 (Gdańsk-Warszawa) i linią kolejową E-65 (Gdynia-Warszawa),
2. drogą ekspresową S-8 (Warszawa-Piotrków) i linią kolejową E-65 (Warszawa-Katowice),
3. drogą ekspresową S-7 (Warszawa-Radom) i linią kolejową Warszawa-Radom (nie zaliczoną do sieci TEN/Transeuropean Network – Transeuropejskie sieci transportowe).

W stosunku do wielu państw członkowskich UE, polska infrastruktura kolejowa ma znacznie gorsze cechy eksploatacyjne: ograniczona jest liczba odcinków pozwalających na kursowanie pociągów z prędkością powyżej 100 km/h, użytkowana jest przestarzała trakcja elektryczna 3000 V prądu stałego¹. Tory i rozjazdy wymagają modernizacji; w stanie dobrym znajduje się jedynie 22,9% torów i 19,7% rozjazdów, natomiast w stanie dostatecznym jest 37,5% torów i 42,2% rozjazdów, a w niezadowolającym stanie jest aż 39,6% torów i 38,1% rozjazdów.

Ze złego stanu infrastruktury kolejowej wynika zagrożenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów. Zachodzi więc konieczność ograniczania prędkości handlowych (w rozkładzie jazdy 2002/2003 wprowadzono 4110 stałych ograniczeń prędkości na głównych liniach kolejowych) przez co pogarsza się oferta przewozowa kolei. W rozkładzie jazdy 2002/2003, w ruchu pasażerskim tylko 4,5% ogólnej długości torów czynnych było dostosowanych do prędkości 120-160 km/h, 40% - do prędkości 80-120 km/h, 42,8% - do prędkości 64-80 km/h, zaś 12,7% - poniżej 40 km/h.

Z linii objętych umowami międzynarodowymi, jedynie ciąg E20 jest w znacznym stopniu zmodernizowany. Dostosowanie stanu technicznego pozostałych linii objętych tymi

¹ Nowocześniejsza, cechująca się mniejszymi stratami energii jest trakcja 25 kV lub 15 kV prądu zmiennego.

umowami do wyżej wymienionych parametrów następować będzie sukcesywnie, a aktualnie prace są skoncentrowane na wschodnim odcinku E20 oraz zachodnim odcinku E30.

Polska infrastruktura kolejowa o znaczeniu regionalnym i lokalnym jest szczególnie zdegradowana technicznie, **co sprawia, że oferta świadczonych przez kolej usług jest mocno ograniczona. Priorytetem jest obecnie** dostosowanie kolei do obsługi dużych potoków pasażerskich występujących między dużymi aglomeracjami, a zwłaszcza między Warszawą i takimi miastami jak: Łódź, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Szczecin. Znaczna część podróżnych woli korzystać z samochodu osobowego niż z kolejowej oferty przewozowej, zwłaszcza w sytuacji, gdy konieczna jest podróż z przesiadkami. Sytuacja może ulec odwróceniu jedynie wówczas, gdy linie kolejowe w tych relacjach pozwolą na znaczne skrócenie czasu przejazdu pociągów i uzyskanie prędkości handlowej powyżej 100 km/h. Potrzeba modernizacji sieci kolejowej w tych relacjach wynika także z obserwowanego utrzymywania się dużego popytu na przejazdy pociągami intercity i ekspresowymi.

System transportowy aglomeracji warszawskiej posiada wiele niedomagań. Są one związane z szeregiem problemów natury finansowej, organizacyjnej, prawnej czy integracyjnej.

Warszawa posiada gęstą sieć tramwajową i autobusową, linię metra, linie obsługiwane przez przewoźników prywatnych oraz system kolei podmiejskiej. Główne problemy transportu zbiorowego dotyczą:

1. Szybkiego wzrostu motoryzacji i ruchu drogowego, co wywiera negatywny wpływ na warunki funkcjonowania komunikacji zbiorowej – głównie autobusów. Zatłoczenie ulic powiększa się z uwagi na brak uprzywilejowania komunikacji zbiorowej. Zmniejsza się prędkość (handlowa) komunikacyjna oraz punktualność i regularność.
2. Ograniczonych środków finansowych, które w głównej mierze są przeznaczane na wymianę taboru przewozowego i rozwój metra. Zbyt wolno są wdrażane nowoczesne rozwiązania dotyczące sterowania ruchem.
3. Problemów transportu podmiejskiego, gdzie nie istnieją rozwiązania systemowe dla współpracy Warszawy, gmin podmiejskich i kolei.
4. Niskiej atrakcyjności systemu transportu zbiorowego i ograniczonej jego akceptacji wśród pasażerów.

Biorąc pod uwagę gęstość sieci i częstotliwość kursowania transportu zbiorowego w Warszawie charakteryzuje się ciągłą poprawą oferty przewozowej. Przyczyniło się do tego uruchomienie metra, które wpłynęło na uporządkowanie przebiegu tras publicznego transportu naziemnego wzdłuż trasy jego przebiegu. Przeciętna częstotliwość kursowania pojazdów

naziemnych wynosi 10 minut, przy czym jest ona wyższa na głównych ciągach i w godzinach szczytów przewozowych. Układ tras ze zbyt dużą liczbą rzadko kursujących, pokrywających się linii zakłóca jednak średnią poprzez zjawisko zdudnienia. Zjawisko to w praktyce przejawia się kursowaniem zbitych grup pojazdów różnych linii w stosunkowo dużych odstępach czasowych, znacznie odbiegających od średniej teoretycznej. Pomimo wielu wysiłków związanych z podniesieniem jakości transportu publicznego, jakość oferowanych usług nie jest satysfakcjonująca.

Analiza oczekiwanych wyników obecnego projektu budowy metra pokazuje, że projektowana inwestycja jest zgodna z celami miejskiej polityki transportowej w aspektach stabilnego rozwoju i przyczynia się do osiągnięcia głównego celu określonego w tym dokumencie. Obecny projekt budowy metra jest również zgodny ze strategiami transportowymi poszczególnych dzielnic, stworzonymi jako część warszawskiej polityki transportowej, a także przyczynia się do implementacji strategicznych celów dzielnic, na które wpływa.

Ważnym elementem oddziaływania inwestycji jest wpływ, jaki będzie ona miała na społeczną i ekonomiczną kondycję miasta. Dostępność do szybkiego i wygodnego systemu komunikacji publicznej jest czynnikiem zasadniczym decydującym o atrakcyjności inwestycyjnej danego terenu i może stanowić katalizator wzrostu gospodarczego. Wpływ inwestycji na gospodarcze wyniki regionu powinien być rozpatrywany w połączeniu z rosnącą rolą Warszawy jako stolicy Polski i regionu oraz inwestycjami komunikacyjnymi mającymi na celu poprawę połączeń sąsiednich gmin z m.st. Warszawą. Należy też mieć na uwadze, iż poprzez fakt stołeczności Warszawy postrzeganie jakości i wydajności systemu komunikacyjnego miasta ma wpływ na atrakcyjność całej Polski. Wymienione wcześniej uwarunkowania oraz wzrost gospodarczy mogą się przełożyć na zwiększony napływ kapitału do Warszawy.”;

2) w rozdziale 5 „Priorytety i działania SPOT”:

- a) w podrozdziale 5.1. „Wybór priorytetów i działań” Tabela 4 „Przedsięwzięcia w infrastrukturze transportowej współfinansowane z instrumentów strukturalnych UE realizowane poprzez dokumenty operacyjne PWW” otrzymuje brzmienie:

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

- b) podrozdział 5.2. „Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu” w części od „5.2. Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu” do „5.2.2. Działanie 1.2 Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich” otrzymuje brzmienie:

„5.2. Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu

Celem tego priorytetu jest zrównoważenie gałęziowe i strukturalne transportu w Polsce. Zrównoważenie to polega na rozwoju alternatywnej w stosunku do transportu samochodowego infrastruktury kolejowej, portów morskich oraz infrastruktury dla przewozów multimodalnych. Umożliwi to zahamowanie tendencji spadku udziału przewozów kolejowych, morskich i multimodalnych. Priorytet zrównoważonego gałęziowo rozwoju transportu będzie realizowany przez trzy cele cząstkowe.

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.

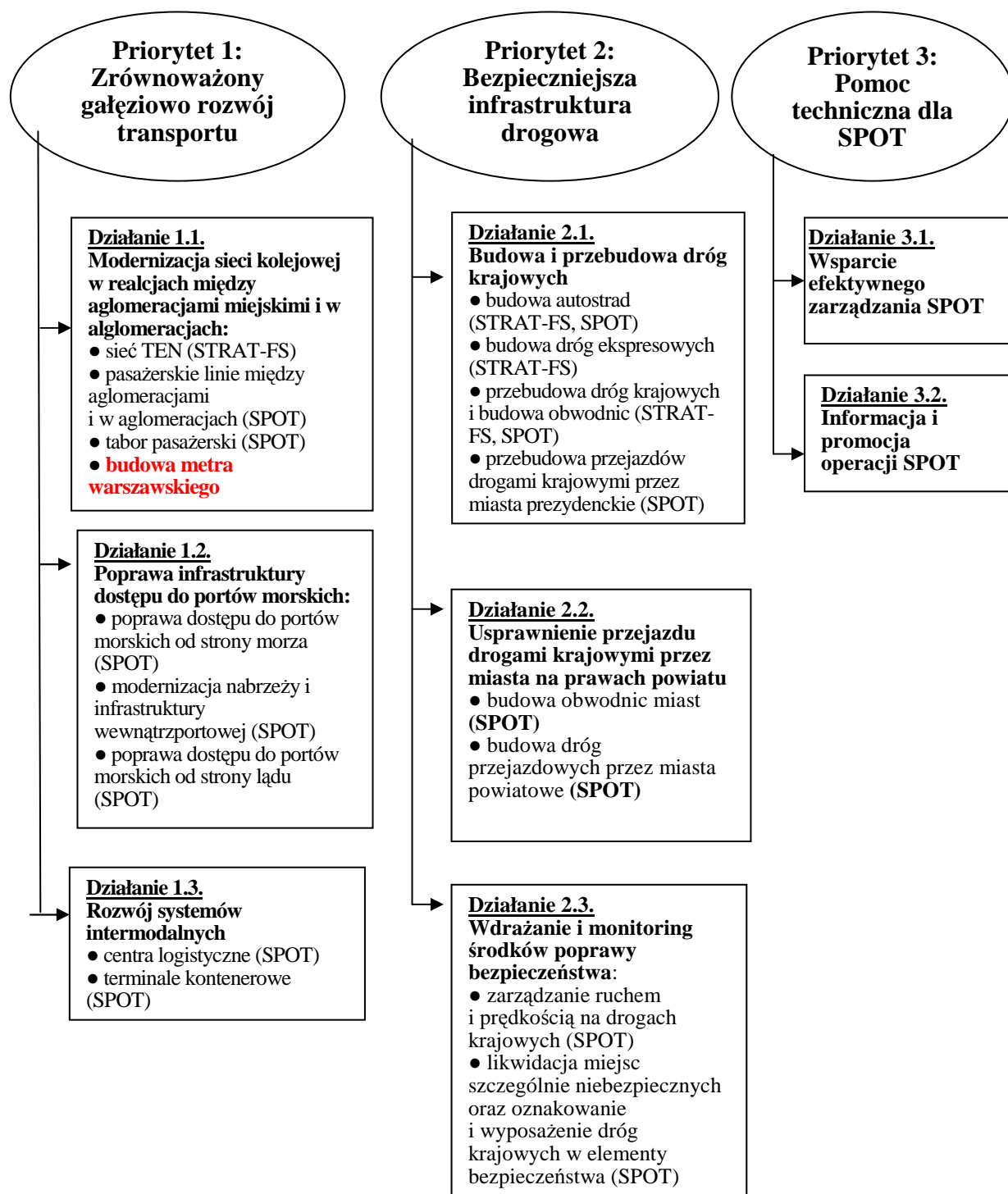
Cel drugi, to poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich o podstawowym znaczeniu. Służyć on będzie poprawie konkurencyjności transportu morskiego, a szczególnie rozwoju kabotażu morskiego. Dla realizacji niniejszego celu realizowane będą działania służące rozwojowi infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza i lądu oraz infrastruktury wewnątrz portów morskich. Równoległe będą podejmowane, z wykorzystaniem Funduszu Spójności, projekty dotyczące modernizacji linii kolejowych oraz budowy autostrad i dróg ekspresowych. Poprawią one stan połączeń portów morskich z zapleczem lądowym.

Cel trzeci, to rozwój infrastruktury systemów intermodalnych. W jego ramach będą realizowane działania służące zwiększeniu przewozów ładunków transportem intermodalnym w relacjach: transport kolejowy - inne gałęzie transportu oraz transport morski - inne gałęzie transportu. W tym celu zakłada się wsparcie z EFRR, w ramach SPOT, zarówno rozbudowy centrów logistycznych (kolejowych i w portach morskich), jak też terminali kontenerowych położonych na sieci kolejowej.

Oczekuje się, że efektem realizacji tego priorytetu będzie zahamowanie spadku udziału transportu kolejowego w przewozach (wyrażony zarówno w tonach, jak i w km), szczególnie pasażerów, oraz utrzymanie, a następnie wzrost obecnego poziomu przeładunków w portach morskich. Wzrastać też będzie wielkość przewozów ładunków w postaci przewozów intermodalnych.

Zestaw wskaźników oceny efektywności alokacji krajowej na poziomie SPOT dla poszczególnych działań zawiera tabela 6. Szczegółowy opis działań przedstawia się następująco:

Wykres 2. Schemat priorytetów i działań w sferze rozwoju polskiego transportu w SPOT oraz Strategii dla Funduszu Spójności (2004-2006)



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

Celem tego działania jest usprawnienie obsługi pasażerskiej w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach. Chodzi tu o uzyskanie zwiększonego udziału przewozów kolejowych w przejazdach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach zarówno poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej służącej przewozom pasażerskim, **budowę metra w Warszawie**, jak i zakupy taboru kolejowego dla tych przewozów. Realizacja tego działania dotyczy poprawy infrastruktury kolejowej polegającej na modernizacji linii kolejowych państwowego znaczenia, łączących ważne centra miejskie o ogólnokrajowym znaczeniu, głównie ze stolicą kraju **oraz rozprowadzenie ruchu napływającego do Warszawy przez dokończenie budowy pierwszej linii metra. Należy również podkreślić iż szybkie zakończenie realizacji budowy pierwszej linii metra, wpłynie pozytywnie na przyspieszenie budowy drugiej linii metra łączącej najważniejsze dworce kolejowe stolicy (Zachodni, Centralny, Wileński, oraz Wschodni).**

Potrzeby dotyczące poprawy infrastruktury kolejowej dla zewnętrznej i wewnętrznej obsługi pasażerskiej polskich aglomeracji są znaczne. Zgodnie z założeniami *Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* główne polskie aglomeracje to Warszawa, Katowice (konurbacja górnośląska), Łódź, Gdańsk -Sopot-Gdynia (aglomeracja Trójmiejska), Kraków, Lublin, Poznań, Szczecin i Wrocław.

Dostosowując kryterium wyboru do możliwości realizacyjnych wynikających z wielkości środków pochodzących zarówno z funduszy strukturalnych, jak i z budżetu państwa, ilość ewentualnych projektów, za pomocą których będzie realizowane działanie, ograniczono do:

- modernizacji linii kolejowych,
- zakupu pasażerskiego taboru kolejowego.

Linia kolejowa nr 1 Warszawa - Łódź stanowi podstawowe połączenie dwóch największych aglomeracji miejskich w Polsce. Linia na odcinku Łódź - Skierniewice leży w ciągu linii AGTC, łączącym linie C-E 65 (korytarz VI) z linią C-E 20 (Skierniewice -Łuków). Przewozy między aglomeracjami miejskimi warszawską i łódzką wynoszą od 25 tys. do 11 tys. pas./dobę. Czas przejazdu pociągu pospiesznego w relacji Warszawa Centralna -Łódź Fabryczna (długość odcinka 133 km) wynosi 1 godz. 40 min. Prędkość handlowa pociągu wynosi ok. 80 km/godz. Aby uzyskać prędkość techniczną do 160 km/godz. konieczna jest modernizacja torów i rozjazdów oraz likwidacja ograniczeń prędkości na przejazdach kolejowych. Konieczne jest również podwyższenie standardu taboru poprzez modernizację obecnie eksploatowanych 12 pociągów (66 wagonów) oraz zakup nowego taboru. W wyniku modernizacji tej linii uzyska się usprawnienie połączenia aglomeracji łódzkiej z aglomeracją warszawską poprzez skrócenie czasu podróży na tej trasie, w zależności od przyjętych do realizacji rozwiązań technicznych, do około 70 minut. Zmodernizowana linia kolejowa, zapewniając szybkie i bezpieczne połączenie aglomeracji łódzkiej z warszawską, jest również niezbędna z racji konieczności zapewnienia społeczności aglomeracji łódzkiej dostępu do transportu lotniczego (międzynarodowe lotnisko Warszawa-Okęcie). Analiza aktualnych wyników finansowych połączeń kolejowych (rozkład jazdy) wskazuje, że modernizacja połączenia obu tych aglomeracji, z punktu widzenia przewozów pasażerskich, jest efektywna ekonomicznie.

Kolejne czynności ujęte w działaniu 1 to zakup pasażerskiego taboru kolejowego oraz interoperacyjnego taboru kolejowego. Czynności te będą polegały na zakupie taboru dla przewoźników kolejowych. Rozważa się zakup taboru kolejowego dla przewozów

regionalnych i dojazdowych usług transportowych oraz zakup taboru kolejowego dla interoperacyjnego transportu międzynarodowego.

Zakup taboru kolejowego będzie kontynuacją istniejącej pomocy publicznej w dziedzinie transportu kolejowego, opisanej szczegółowo w tabeli 7. Komisja Europejska zostanie poinformowana na temat programu pomocy technicznej we właściwym czasie i zgodnie z odpowiednimi regulacjami.”,

c) W podrozdziale 5.3. „Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” część 5.3.1 „Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych” otrzymuje brzmienie:

„Na działanie to składa się budowa autostrad, dróg ekspresowych oraz przebudowa dróg krajowych.

Jednym z podstawowych celów polityki transportowej Polski określonych w Strategii rozwoju transportu jest przyspieszenie tempa budowy autostrad. Strategia przewiduje budowę odcinków autostrad A-1, A-2, A-4/A-18. Realizacja tych planów przyczyni się do zauważalnego wzrostu liczby odcinków autostrad oddanych do użytku w latach 2004-2006, tym bardziej, że projekty autostradowe będą współfinansowane z różnych źródeł, m.in. środków Funduszu Spójności i z pożyczek międzynarodowych instytucji finansowych - głównie EBI.

Wskutek budowy tych odcinków autostrady uzyska się istotną poprawę warunków transportowych pomiędzy aglomeracjami warszawską i łódzką poprzez skrócenie czasu przewozu osób i ładunków na tej trasie oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego dla korzystających z autostrady. Ponadto, budowa przyniesie pośrednie pozytywne skutki gospodarcze dla regionów, przez które przebiega (lepsze warunki do rozwoju usług, turystyki i rekreacji, zwiększenie mobilności siły roboczej), a przez to przyczyni się również do przyspieszenia rozwoju gospodarki państwa.

Poprawa jakości dróg dotyczy przebudowy dróg krajowych. Cel tej przebudowy polega na wzmocnieniu nawierzchni dróg do standardu 115 kN/oś. Polska zobowiązała się, że w pierwszej kolejności będzie dokonywać przebudowy dróg krajowych w tym standardzie na odcinkach tworzących sieć TEN-T (paneuropejskie korytarze I, II, III i IV). Preferowane są odcinki dróg krajowych charakteryzujące się największym natężeniem ruchu (w kolejności rankingowej). Pominięte zostały odcinki dróg krajowych przebiegających równoległe do tras realizowanych autostrad.

Dodatkowo, oprócz środków EFRR, przebudowa dróg krajowych będzie realizowana za pomocą środków z pożyczek Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Banku Światowego (obecnie negocjowane). Realizacja tego działania wpłynie na poprawę parametrów technicznych dróg oraz na stworzenie bardziej efektywnych połączeń i poprawę bezpieczeństwa dróg.”;

3) w rozdziale 6 „Finansowanie SPOT” Tabela 5 „Tabela finansowa dla SPO Transport w euro w cenach 2004r. wg priorytetów (zobowiązania dla lat 2004, 2005 i 2006)” otrzymuje brzmienie:

Tabela5.Tabela finansowa dla SPO Transport w euro w cenach 2004r. wg priorytetów (zobowiązania dla lat 2004, 2005 i 2006)*

Priorytety / działania programu operacyjnego	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 gałęziowo rozwój transportu	701 464 218,00	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	132 745 193,00	132 745 193,00	99 565 761,00					33 179 432,00	29 394 173,00	3 785 259,00		2 780 971,00
2005	189 643 559,00	189 643 559,00	142 240 210,00					47 403 349,00	41 995 361,00	5 407 988,00		3 973 164,00
2006	379 075 466,00	379 075 466,00	232 294 029,00					146 781 437,00	47 101 599,00	99 679 838,00		819 596,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	907 446 017,00	907 446 017,00	680 284 465,00					227 161 552,00	122 245 122,00	104 916 430,00		
2004	226 993 113,00	226 993 113,00	170 176 477,00					56 816 636,00	32 254 671,19	24 561 964,81		
2005	324 288 825,00	324 288 825,00	243 115 079,00					81 173 746,00	46 099 490,86	35 074 255,14		
2006	356 164 079,00	356 164 079,00	266 992 909,00					89 171 170,00	43 890 959,95	45 280 210,05		
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT	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			
Ogółem SPOT	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		7 573 731,00
2004	362 542 338,00	362 542 338,00	271 845 246,00					90 697 092,00	62 349 868,19	28 347 223,81		2 780 971,00
2005	517 938 233,00	517 938 233,00	388 359 659,00					129 578 574,00	89 096 330,86	40 482 243,14		3 973 164,00
2006	740 429 714,00	740 429 714,00	503 179 560,00					237 250 154,00	92 290 105,95	144 960 048,05		819 596,00
Całkowite związane z EFRR	1 620 910 285,00	1 620 910 285,00	1 163 384 465,00					457 525 820,00	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.

4) w rozdziale 7 „Oczekiwane efekty realizacji SPOT” Tabela 6 „Zestaw wskaźników oceny efektywności alokacji krajowej (CSF) na poziomie SPO Transport dla poszczególnych działań” otrzymuje brzmienie:

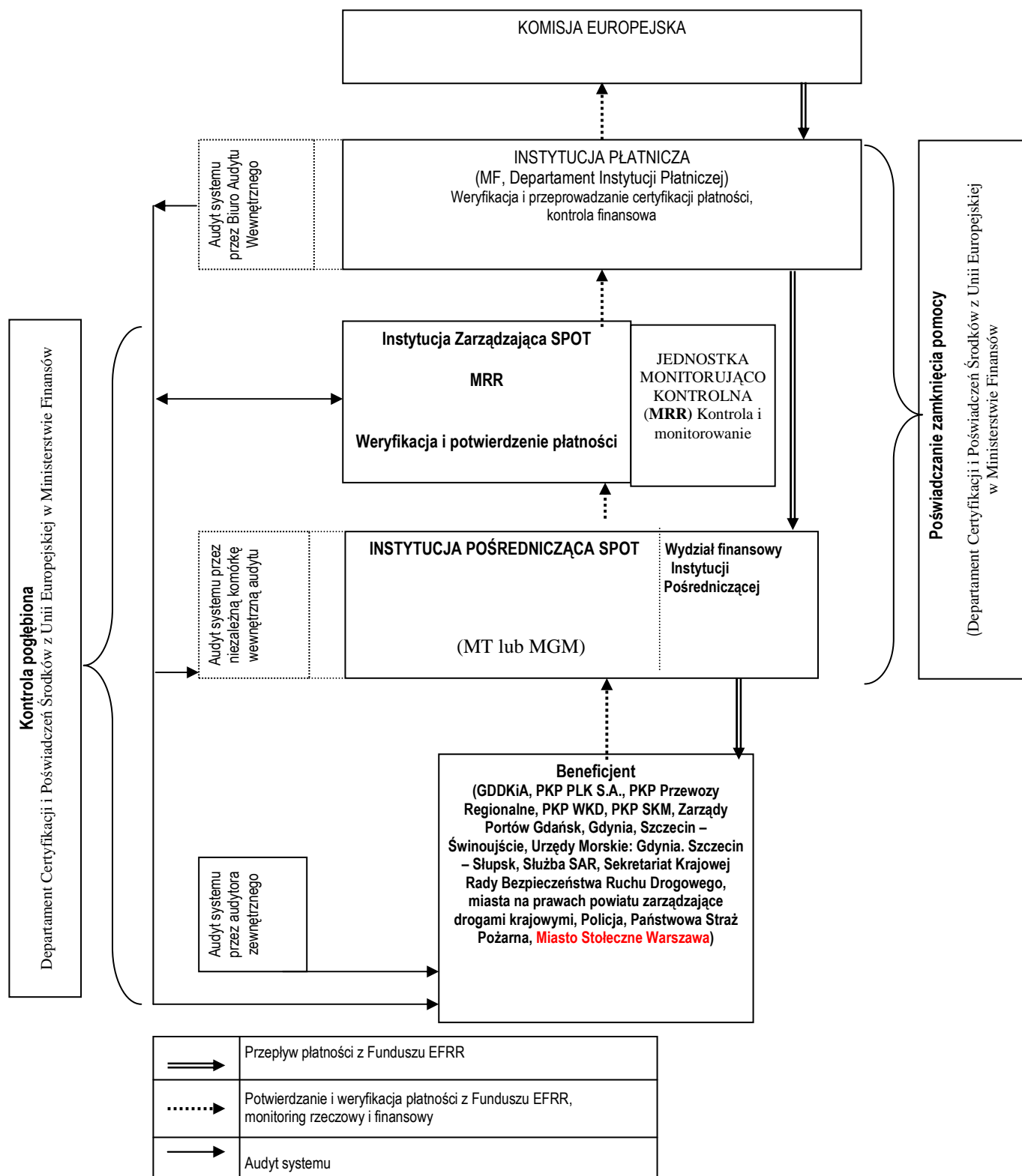
Tabela 6. Zestaw wskaźników oceny efektywności alokacji krajowej (CSF) na poziomie SPO Transport dla poszczególnych działań

Poziom odniesienia/ priorytet/ działania	Wskaźnik wkładu - wartość docelowa (lata 2004-2008) w mln euro	Wskaźnik produktu – wartość docelowa (lata 2004-2008)	Wskaźnik rezultatu: wartość w okresie bazowym oraz wartość docelowa (w odniesieniu do okresu bazowego)	Wskaźnik oddziaływania: wartość w okresie bazowym
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu	Wielkość zaangażowanych środków przeznaczonych na priorytet: 701,5	Km zmodernizowanych linii kolejowych: 62,8 Udział w % ukończenia zadania w stosunku do harmonogramu: 100% Km zmodernizowanych lub wybudowanych dróg i linii kolejowych na terenie portów: do ustalenia podczas wdrażania Ilość wybudowanych centrów logistycznych: 1 Ilość wybudowanych terminali transportu kombinowanego: 2-3 Długość wybudowanej linii metra: 3,87km Liczba wybudowanych przystanków komunikacji zbiorczej: 4 Liczba wybudowanych miejsc postojowych: 700	Wskaźnik udziału w pracy przewozowej transportu kolejowego: 33% /2001/ i 25% /2008/ Wskaźniki techniczne realizowanych projektów: - prędkość 100 km/godz. /2001/ i 160 km/godz. /2008 - skrócenie czasu przejazdu 100% /2001/ i 90% /2008/ Średni czas obsługi statków morskich reda-reda w godz./1000 ton: 6,5 /2001/ i 6,0 /2008/ Wielkość przeładunków w portach morskich w mln ton/rok: 47,8 /2001/ i 51,0 /2006/ Przewozy ładunków w kontenerach w TEU Liczba mieszkańców obsługiwanych przez transport zbiorowy - metro 985 324 /2004/ i 994 003 /2007/	Przeniesienie potoków ruchu z dróg na kolej: 100% /2001/ i 105% /2008/ Wzrost bezpieczeństwa ruchu na modernizowanym odcinku linii: 100% /2001/ i 106% /2008/ Ograniczenie wpływu na środowisko (hałas): 100% /2001/ i 70-90% /2008/ Nowe miejsca pracy w sferze oddziaływania portów morskich: 100% /2001/ i 110% /2008/ Podniesienie konkurencyjności portów morskich: 100% /2001/ i 115% /2008/ Poprawa sprawności obsługi ładunku poprzez skrócenie czasu przewozu: 100% /2001/ i 80% /2008/
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	Wielkość zaangażowanych środków przeznaczonych na priorytet: 907,4	Liczba projektów w sztukach: do ustalenia podczas wdrażania Km zbudowanych autostrad: 7,6 Km przebudowanych dróg: 310 Udział w % ukończenia zadania w stosunku do harmonogramu: 100%	Bezpieczeństwo ruchu drogowego: wypadki śmiertelne: 5,8 /2002/ i 5,0 /2008/ Wskaźniki techniczne realizowanych projektów: - nośność w kN/oś: 100 /2001/ i 115 /2008/ - szerokość jezdni w metrach: 7 /2001/ i 11/2008 - zwiększenie przepustowości drogi: o 1/3 - liczba pasów: 2x2 / 2008/ Ograniczenie liczby „czarnych punktów” na sieci dróg krajowych o ¼ Zmniejszenie o 10% długości sieci dotkniętej zatorami /kongestia/	Wzrost bezpieczeństwa ruchu na modernizowanym odcinku drogi: 100% /2001/ i 116% /2008/ Ograniczenie uciążliwości dla środowiska przebudowywanego odcinka w zakresie ograniczenia hałasu /do ustalenia podczas wdrażania/

Priorytet 3. Pomoc techniczna	Wielkość środków przeznaczonych na pomoc techniczną: 12,0	Skwantyfikowane wielkości pomocy dotyczące obsługi programu i wydanych informacji	Stopień upowszechnienia wiedzy o programie wśród społeczeństwa /pomiar ankietowy/	Uzyskane efekty pomocy technicznej wśród zarządzających i społeczeństwa
-------------------------------------	---	--	--	--

5) w rozdziale 8 „System wdrażania SPOT” Wykres 3 „Zarządzanie finansowe i kontrola wydatków w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport – model uproszczony” otrzymuje brzmienie:

Wykres 3. „Zarządzanie finansowe i kontrola wydatków w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport – model uproszczony



§2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER ROZWOJU REGIONALNEGO

Uzasadnienie

Do projektu rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2004r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 177, poz 1828 ze zm.)

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego zdecydowało się na podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia projektu dokończenia budowy I linii metra do Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT), z uwagi na fakt, iż projekt ten bardzo dobrze wpisuje się w cele SPOT a jego zakończenie i rozliczenie przewiduje się do połowy 2008r.

Projekt budowy metra w Warszawie ma również bardzo duże poparcie ze strony Komisji Europejskiej, w tym Dyrekcji ds. Rozwoju Regionalnego, Dyrekcji ds. Transportu i Dyrekcji ds. Środowiska. Jest to projekt duży i ponoszone wydatki od początku są kwalifikowane. Z tych m.in. powodów jest on bardzo ważny dla SPOT, ponieważ pozwala nie tylko na realizację parametrów finansowych Programu, ale również przyczynia się do lepszego osiągnięcia celów SPOT.

Komisja Europejska interesowała się warszawskim metrem już w roku 2003, kiedy negocjowano SPOT 2004-2006. Koncentrowano się wówczas na rozwijaniu różnych środków transportu z uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska i korzyści społecznych. Na realizację SPOT 2004-2006 przeznaczonych jest 1.163 mln EUR a rok 2006 jest ostatnim momentem kiedy można przeprowadzać realokacje środków. Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej z 3 maja 2006 wniosek o modyfikację został złożony przed końcem września 2006r. Przesunięcie środków na metro przyczyni się do lepszego wykorzystania całej alokacji SPOT 2004-2006 oraz wywiązania się z zasady n+2 w roku 2007.

Szacuje się, że koszt kwalifikowany budowy ostatniego odcinka metra wyniesie niecałe 180 mln EUR i finansowany będzie w relacji 50% - środki UE i 50% - środki krajowe. Oznacza to, że na ten cel potrzebna będzie kwota 90 mln EUR ze SPOT. Około 195 mln PLN (48 mln EUR) jakie zostanie przekazane na metro, pochodzić będzie z projektu odcinka trasy DK-7 Grójec-Białobrzegi ze względu na wycofanie się GDDKiA z realizacji tego projektu w ramach SPOT. Różnica tj. ok. 40 mln EUR pochodzić będzie z oszczędności na innych projektach ale nie będzie dotyczyć oszczędności wygenerowanych przez projekty, których beneficjentami są samorzady.

Rozbudowa metra wpłynie na rozwój ekonomiczny stolicy, będzie miała także korzystny wymiar społeczny, zwiększy zdolności przemieszczania się jej mieszkańców. Realizacja tego projektu przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia na stołecznych drogach, poprawy stanu środowiska i bezpieczeństwa transportu. Projekt metra przyczyni się do odnowy systemu transportu publicznego w aglomeracji warszawskiej, dzięki szybszemu, sprawniejszemu i bezpiecznemu przemieszczaniu się osób.

Realizacja tego projektu wpisuje się w cele Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2001-2006, które zakładają, że zostaną stworzone podstawy systemu przestrzennego w metropolii stołecznej, co przyczyni się do zdynamizowania rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Jednocześnie spełnione zostaną wymogi ograniczenia negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko. Projekt przyczyni się do zmniejszenia zróżnicowań w rozwoju i jakości życia w poszczególnych obszarach aglomeracji.

Należy także zwrócić uwagę, że projekt budowy metra nie będzie realizowany w Zintegrowanym Programie Operacyjnym Rozwoju Regionalnego z uwagi na fakt, iż realizacja ww. projektu skonsumowałaby znaczną część alokacji przyznanej na działanie 1.6 ZPORR co uniemożliwiłoby realizację projektów zgłoszonych przez inne aglomeracje.

W związku z powyższym biorąc pod uwagę alokację przyznaną na program SPOT, podjęto decyzję o przeniesieniu projektu budowy metra do programu SPOT.

Projekt rozporządzenia uwzględnia także likwidację Komitetu Sterującego związaną z wejściem w życie ustawy o zmianie ustawy o Narodowym Planie Rozwoju oraz niektórych innych ustaw z 13 lipca 2006r. (Dz. U. Nr 149, poz. 1074)

Projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej w dniu 17.10.2006r. zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr. 169, poz. 1414).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt rozporządzenia wywiera wpływ na potencjalnych beneficjentów SPOT.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Podstawowe założenia projektu zostały zaakceptowane przez Komitet Monitorujący do spraw SPOT, w którym uczestniczą następujące organizacje:

- Rada Główna Szkolnictwa Wyższego;
- Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego;
- Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego;
- Związek Powiatów Polskich;
- Związek Miast Polskich;
- Stowarzyszenie Kulturalno-Ekologicznego „Zielone Mazowsze”;
- Związek Rzemiosła Polskiego;
- Stowarzyszenia Sympatyków Komunikacji Szybowej;
- Unia Metropolii Polskich;
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- Unia Miasteczek Polskich;
- NSZZ Solidarność;
- Związek Gmin Wiejskich RP;
- Konfederacja Pracodawców Polskich;
- Federacja Związków Zawodowych;
- Business Centre Club;
- Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do konsultacji następujących organizacji:

- Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
- Związek Województw RP
- Związek Gmin Wiejskich RP

- Rada Działalności Pożytku Publicznego
- Związek Banków Polskich
- Krajowa Izba Gospodarcza

Wszystkie uwagi zgłoszone przez zainteresowane podmioty oraz instytucje zostaną omówione ze zgłaszającymi je oraz w uzasadnionym przypadku uwzględnione.

3. Wpływ aktu normatywnego na:

- a) Sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Rozporządzenie nie wpływa bezpośrednio na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

- b) Rynek pracy

Rozporządzenie nie wpływa bezpośrednio na rynek pracy

- c) Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Rozporządzenie nie wpłynie bezpośrednio na konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

- d) Sytuacja i rozwój regionalny

Rozporządzenie wpłynie pozytywnie na rozwój stolicy przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb innych regionów.

4. Wskazanie źródeł finansowania

Rozporządzenie nie wpływa bezpośrednio na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

5. Wstępna ocena zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

