

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA ROZWOJU REGIONALNEGO**  
z dnia 2006r.

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

**1) w tabeli „Słownik terminów” skreśla się części tabeli w brzmieniu:**

Jednostka monitorująco-kontrolna <i>Monitoring and control unit</i>	Jednostka współdziałająca z -> <u>instytucją płatniczą</u> odpowiedzialna za kontrole i monitorowanie wydatków w przekroju -> <u>Funduszy Strukturalnych</u> oraz systemu dostarczania pomocy.
--	--

Komitet Sterujący <i>Steering Committee</i>	Podmiot powoływany przez -> <u>instytucję zarządzającą</u> w celu opiniowania i konsultowania wyboru projektów -> <u>kwalifikujących</u> się do wsparcia z -> <u>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 dotyczy przebudowy i **budowy** linii kolejowych pomiędzy aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach, które posiadają największe znaczenie dla rozwoju gospodarczego Polski.

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

żeglugi bliskiego zasięgu.

Cel trzeci to rozwój infrastruktury systemów intermodalnych. Zakłada on realizację działań służących zwiększeniu przewozów ładunków transportem 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 dotyczyło:

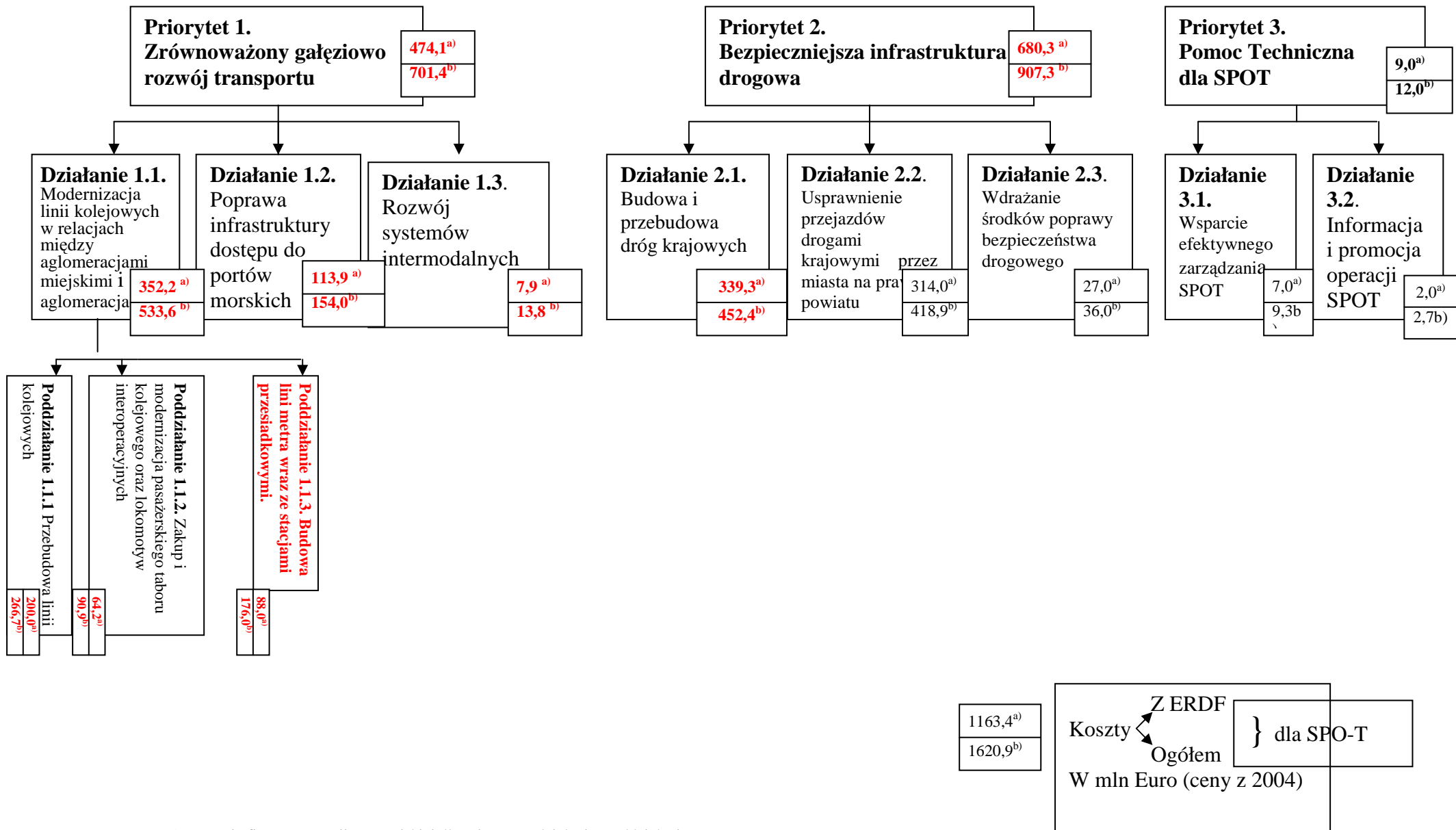
1. Zatrudnienia personelu i zakupu sprzętu komputerowego, w tym:
  - wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego **ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego**, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz zatrudnienie 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 programu,
  - audytu programu,
  - 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 końcowych zaangażowanych we wdrażanie SPOT,
  - wymiany doświadczeń między personelem zaangażowanym we wdrażanie SPOT w kraju a innymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej,
  - szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
  - oceny realizacji SPOT.

W działaniu 3.2 wsparcie będzie dotyczyło:

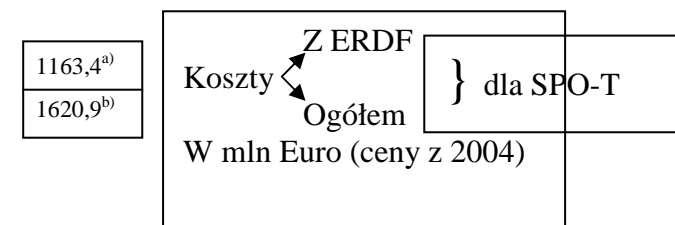
- kampanii informacyjnej promującej SPOT,
- strony internetowej promującej SPOT,
- zapewnienia w ramach promocji i informacji SPOT szkoleń dla pracowników urzędu obsługującego **ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego**, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej bezpośrednio zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz dla pracowników beneficjentów końcowych,
- oceny wyżej wymienionych czynności promocyjnych i informacyjnych.

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

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



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:**

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 <sup>1)</sup> - 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 SKM sp. z o.o. 6. samorządy wojewódzkie 7. Przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich 8. Przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego 9. Miasto Stołeczne Warszawa

Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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)</li> <li>- dotacje na zakupy i modernizację taboru dla kolejowych przewozów pasażerskich oraz zamówień na usługi pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów</li> <li>- dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów</li> </ul>
Max. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla działania	<b>533,5 mln euro (w cenach 2004 r.)</b>
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	<b>352,2 mln euro</b>
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	<b>181,3 mln euro</b>
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 (%)	-

<sup>1)</sup> Kategorie interwencji funduszy strukturalnych zgodne z rozporządzeniem nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającym szczegółowe zasady dla wdrożenia rozporządzenia nr 1260/1999/WE w sprawie systemów zarządzania i kontroli w zakresie pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161z 26.06.1999).

#### Plan finansowy działania

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

#### Cel działania

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

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

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

to jakość komunikacji publicznej w północnej części lewobrzeżnej Warszawy, ale 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 „Słowowiec”, A21 „Stare Bielany”, A22 „Wawrzyszew” i A23 „Młociny”,
- budowie czterech szlaków pierwszej linii warszawskiego metra (B20, B21, B22 i B23), które połączą wyżej wspomniane stacje do istniejącego odcinka pierwszej linii metra, budowie torów odstawczych zlokalizowanych po północnej stronie stacji A23 „Młociny”,
- budowie węzła komunikacyjnego „Młociny”, który obejmuje 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 Regionów w latach 2007 - 2013.

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

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

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

- budowa czterech stacji położonych na pierwszej linii warszawskiego metra,
- budowa czterech odcinków szlakowych pierwszej linii warszawskiego metra, które połączą 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 dokumentacji technicznej i ekspertyz.

Uzasadnienie wyboru działania

Proponowane działanie stwarza możliwości:

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

Beneficjentami będą:

- 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 SKM sp. z o.o.
- 6) samorządy wojewódzkie
- 7) Przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich;
- 8) Przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego;
- 9) Miasto Stołeczne Warszawa.

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

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

#### Zakres geograficzny - lokalizacja działania

Projekty ujęte w działaniu "Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami i w aglomeracjach", w poddziałaniu 1.1.1. są umiejscowione na istniejącej linii kolejowej Warszawa – Łódź, Warszawa Radom, Warszawa Zachodnia-Warszawa Okęcie oraz Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Projekty ujęte w poddziałaniu 1.1.2., dotyczącym zakupu taboru, pokrywają całe terytorium kraju. Natomiast poddziałanie 1.1.3. 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.

#### Wskaźnik produktu:

- km przebudowanych linii - 62,8 km,
- liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów kolejowych - 167.

#### 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).

Wymienione wskaźniki monitorowania podane są w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	- km przebudowanej linii kolejowej	0	62,8	Roczna sprawozdawczość
	- liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów kolejowych	0	167	GUS
	- długość wybudowanej linii metra	0	3,87	Pomiar po zakończeniu przebudowy całego odcinka linii
	- liczba wybudowanych przystanków komunikacji zbiorowej	0	4	Pomiar po zakończeniu przebudowy całego odcinka linii
	- liczba wybudowanych miejsc postojowych	0	700	Pomiar po zakończeniu przebudowy całego odcinka linii
Wskaźnik rezultatu	- skrócenie czasu przejazdu	0	20 %	Służbowy rozkładu 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 przebudowy całego odcinka linii
	-zwiększenie liczby osób zadowolonych z obsługi (korzystających ze środków komunikacji publicznej)	0	24,9%	Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa

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

#### Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne

Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	533,5	352,2	88,7	92,6		
--	-------	-------	------	------	--	--

#### Wyniki konsultacji społecznych działania:

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

#### Konsultacje z administracją publiczną:

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

#### Konsultacje ze społeczeństwem:

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

#### Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

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

#### 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	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,</li> <li>2. PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.</li> <li>3. PKP SKM sp. z o.o.</li> <li>4. samorządy wojewódzkie</li> </ol>
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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,</li> <li>- dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów</li> </ul>
Max. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %

Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	<b>266,7 mln euro (w cenach 2004 r.)</b>
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	<b>200,0 mln euro</b>
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	<b>66,7 mln euro</b>
Wsparcie finansowe prywatne	-
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	Do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	Do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	Od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	Od 25 %
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	-

#### Cel poddziałania

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

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

#### Oczekiwane szczegółowe rezultaty poddziałania

W wyniku realizacji tego poddziałania nastąpi poprawa obsługi w ruchu pasażerskim między

Warszawą a Łodzią. Poprawa ta dotyczy:

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

Zakres geograficzny - lokalizacja poddziałania

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

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

Oczekiwane rezultaty z realizacji projektu

Poniżej przedstawione są spodziewane rezultaty przebudowy linii kolejowej nr 1 pomiędzy Warszawą a Łodzią:

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

Wskaźniki monitorowania poddziałania

Wskaźniki monitorowania projektów dla tego poddziałania zostały przedstawione podczas przedstawiania wskaźników monitorowania dla całego działania. Z drugiej strony szczegółowe

parametry techniczne, włącznie ze wskaźnikami monitorowania, zostaną przedstawione jako część projektu przebudowy linii kolejowej.

#### Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:  
mln euro (w cenach z 2004 r.)

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

Procedura przedkładania dużego projektu:

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

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

Zbiorcza tabela poddziałania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
1	2
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	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</li> <li>2. PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.</li> <li>3. PKP S.A.</li> <li>4. PKP SKM sp. z o.o.</li> <li>5. Przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich</li> <li>6. Przedsiębiorstwa i inne instytucje zajmujące się udostępnieniem taboru kolejowego</li> <li>7. samorządy wojewódzkie</li> </ol>
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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,</li> <li>- dotacje na zakupy taboru dla kolejowych przewozów pasażerskich oraz zamówień na usługi pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów,</li> <li>- dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów</li> </ul>
Max. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	<b>90,9 mln euro (w cenach 2004 r.)</b>
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	<b>64,2 mln euro</b>
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	<b>26,7 mln euro</b>



Wsparcie finansowe prywatne	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład środków publicznych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	Do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	Od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej

#### Cel poddziałania

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

#### Oczekiwane szczegółowe rezultaty poddziałania

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

#### Zakres geograficzny - lokalizacja poddziałania

Zakres geograficzny tego poddziałania obejmuje cały kraj.

#### Wskaźniki monitorowania poddziałania

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

#### Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Zakup pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych	<b>90,9</b>	<b>64,2</b>	<b>22,1</b>	<b>4,6</b>		

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

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach
Nazwa poddziałania	Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 – kolej
Numer poddziałania	1.1.3.
Czas trwania działania	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	176,0 mln euro (w cenach 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
<b>Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi</b>	<b>176</b>	<b>88</b>		<b>88</b>		

**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 <sup>1)</sup>
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

	<p>2. Urząd Morski w Szczecinie</p> <p>3. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.</p> <p>4. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.</p> <p>5. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.</p> <p>6. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) w Gdyni</p> <p>7. Miasto Gdynia</p>
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	<p>- 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</p> <p>- dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów</p>
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem	<b>154,0 mln euro (w cenach 2004 r.)</b>
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	<b>113,9 mln euro</b>
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	<b>40,1 mln euro</b>
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 (%)	-

<sup>1)</sup> 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).”

- część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje 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	<b>1029,4</b>	Kwartalna i roczna sprawozdawczość beneficjentów końcowych
	- Długość wybudowanego nabrzeża [m]	0	320	
	- Długość nowo wybudowanej drogi dojazdowej do portu [km]	0	<b>6,45</b>	
	- Długość zmodernizowanej drogi dojazdowej do portu [km]	0	0,6	

	- Długość wybudowanej drogi wewnętrznej [km]	0	1,85	
	- Długość wybudowanego falochronu w nowej linii [m.b.]	0	200	
	- Długość zmodernizowanego falochronu [m.b.]	0	2.019	
	- Liczba zbudowanych obiektów mostowych [szt.]	0	4	
	- Liczba zbudowanych ramp ro-ro [szt.]	0	2	
Wskaźnik rezultatu	- Ilość nowych stanowisk statkowych [szt.]	0	3	Kwartalna i roczna sprawozdawczość beneficjentów końcowych; publikacje Instytutu Morskiego
	- Powierzchnia terenów zaktywizowanych [ha]	0	<b>55,5</b>	
	- Powierzchnia terenów inwestycyjnych z ułatwionym dostępem [ha]	0	275	
	- Przepustowość obiektu mostowego [pojazdy/godz.]	0	300	
	- Zmniejszenie czasu obsługi statku w porcie [%]	-	5	
	- Wzrost ilości zawinięć statku/promu do portu [liczba/tydzień]	0	12	
	- Wzrost bezpieczeństwa transportu poprzez zmniejszenie wypadków i kolizji drogowych[%]	0	<b>13,9</b>	
Wskaźnik oddziaływania	- Wzrost wielkości przeładunków drobnicowych w portach [mln ton/rok]	14,250	18,0	Pomiar po zakończeniu inwestycji",
	- Liczba obsłużonych statków kontenerowych w portach Szczecin i Świnoujście po zakończeniu inwestycji [szt./tydzień]	2	6	
	- Wzrost ruchu pasażerskiego w porcie Gdańsk po zakończeniu inwestycji [osoby/doba]	200	1.200	
	- Oszczędność czasu transportu na terenie całego miasta/na ulicy dojazdowej do portu [sek./pojazd]	796/261	785/184	
	- Nowo powstałe miejsca pracy [ilość miejsc]	0	160	

- część „Budżet działania” otrzymuje brzmienie:

„Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

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

- uchyla się części od „Poddziałanie 1.2.1.: Poprawa dostępu do portów od strony morza” do „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
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej



Beneficjenci	Przedsiębiorcy wykonujący na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego, określonym decyzją Komisji Europejskiej z dnia 25 stycznia 2006r. nr N 160/2005 – Polska.
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów
Rodzaj pomocy	- dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC, - dotacje na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	Zgodnie z przepisami o pomocy publicznej
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla działania	<b>13,8 mln euro (w cenach 2004 r.)</b>
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	<b>7,9 mln euro</b>
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	<b>5,9 mln euro</b>
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”,

- część „Opis działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis działania

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

W ramach tego działania będą finansowane:

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

W grę wchodzi, ze względu na ograniczoną pulę środków, wsparcie dla budowy jednego centrum logistycznego oraz dla budowy 2-3 terminali kontenerowych na sieci kolejowej.”,

- 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, określonym decyzją Komisji Europejskiej z dnia 25 stycznia 2006r. nr N 160/2005 – Polska.”,

- część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje 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:

	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	<b>4</b>	Fakt oddania inwestycji do użytku
	- liczba powstałych centrów logistycznych	0	1	
Wskaźnik rezultatu	- wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych	100 % (wartość na koniec 2003 r.)	107 %	Dane GUS
Wskaźnik oddziaływania	- wzrost zatrudnienia w firmach logistycznych w regionie	100 %	<b>105%</b>	Badania własne Beneficjentów końcowych”,

- część „Budżet działania” otrzymuje brzmienie:

„Budżet działania

„Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

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

- uchyla się części od „Poddziałanie 1.3.1. Budowa centrów logistycznych” do „Poddziałanie 1.3.2. Budowa terminali kontenerowych”

e) 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 <sup>1)</sup>
Numer działania	2.1.
Czas trwania działania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych

Rodzaj pomocy	- dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC,  - dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem	<b>452,5 mln euro (w cenach 2004 r.)</b>
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	<b>339,3 mln euro</b>
Wsparcie finansowe krajowe	<b>113,2 mln euro</b>
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 (%)	-

<sup>1)</sup> 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).”.

- część „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
1	2	3	4	5
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
	- zmiana (ograniczenie) poziomu hałasu	100 %	75 %	drogi

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa i przebudowa dróg krajowych	<b>452,5</b>	<b>339,3</b>	<b>113,2</b>			„ ”

- uchyla się części od „Poddziałanie 2.1.1. Budowa autostrad” do „Poddziałanie 2.1.3: Przebudowa dróg krajowych”

d) w podrozdziale 2.3. „Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego uchyla się części „Poddziałanie 2.3.1.: Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych” i „ Poddziałanie 2.3.2.: Monitoring bezpieczeństwa ruchu drogowego”

e) 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

	(Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Orientacji Gwarancji Rolnej, Instrument Finansowy Orientacji Rybołówstwa)
Numer działania	3.1.
Czas trwania działania w latach	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego,</li> <li>- Ministerstwo Transportu lub Ministerstwo Gospodarki Morskiej,</li> <li>- oraz inni beneficjenci, którzy otrzymali dofinansowanie realizacji, co najmniej dla jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub 2, w tym:</li> <li>- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,</li> <li>- Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A.,</li> <li>- urzędy morskie,</li> <li>- zarządy portów,</li> <li>- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR),</li> <li>- Główny Inspektorat Transportu Drogowego,</li> <li>- miasta na prawach powiatu, w zależności od natury realizowanego projektu,</li> <li>- Państwowa Straż Pożarna,</li> <li>- Policja</li> </ul>
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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,</li> <li>- usługi dla Komitetu Monitorującego,</li> <li>- wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli.</li> <li>- audyt,</li> <li>- ocena SPOT,</li> </ul> <p>ww. czynności objęte są limitem wydatków</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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,</li> <li>- szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla powyższego personelu,</li> <li>- spotkania robocze i oficjalne dotyczące zarządzania i wdrażania SPOT,</li> <li>- konferencje,</li> <li>- wymiana doświadczeń,</li> <li>- szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego</li> </ul> <p>są to czynności nieobjęte limitem wydatków</p>
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100%
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	9,3 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	7,0 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	2,3 mln euro
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %

#### *Źródła finansowania działania*

Działanie będzie finansowane ze środków EFRR w ramach SPOT (7,0 mln euro) i środków krajowych (2,3 mln euro) pochodzących z budżetu państwa oraz budżetów beneficjentów.

#### *Cel działania*

Bezpośrednie cele działania to:

- zapewnienie efektywnej realizacji i trwałości interwencji z funduszu strukturalnego,
- zapewnienie wysokiej jakości i spójności działań,

- wsparcie właściwego wdrażania, zarządzania i kontroli SPOT,
- zapewnienie koordynacji interwencji funduszy oraz realizacji priorytetów.

### *Opis działania*

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

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

- wsparcie zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej oraz 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 Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i Ministerstwie 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 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 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 Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Ministerstwa 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 Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Transportu oraz pracowników beneficjentów,
- ocena SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór konsultantów i ekspertów sporządzających 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 wprowadzenia rozporządzenia nr 1260/1999/WE w sprawie kwalifikowania wydatków związanych z projektami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie Rady nr 1145/2003/WE (Dz. Urz. WE L 72 z 11.03.2004; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 2, s. 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 Programu. 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 Ministerstwie 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 Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Transportu personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i Ministerstwie Transportu oraz pracowników Beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT.

W oparciu o wytyczne zawarte w Zasadzie 11, w ramach działania „*Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT*”, do czynności objętych limitem wydatków należą: wsparcie zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Ministerstwa Transportu 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 oraz ocena SPOT.

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

#### *Uzasadnienie wyboru czynności działania*

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

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

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

Podstawą wdrażania działania będzie umowa o dofinansowanie projektu, którą Instytucja 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 Rozwoju Regionalnego w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Zarządzającą lub przez Ministra Transportu w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Pośredniczącą. W umowie podpisanej z beneficjentem określony zostanie m.in. koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkość środków Unii Europejskiej w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywany harmonogram realizacji projektu), a także źródło współfinansowania krajowego. Umowa zawarta z beneficjentem zawiera także szczegółowe warunki wykorzystania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

#### *Wskaźniki monitorowania (dla działań 3.1 i 3.2 pomocy technicznej)*

Wskaźniki dotyczące działań z zakresu pomocy technicznej mają charakter ilościowy i są

tworzone na poziomie rodzaju wsparcia określanego za pomocą danej czynności. Realizacja zaplanowanych wskaźników produktu i rezultatu będzie konieczna do przygotowywania raportów rocznych podsumowujących wdrażanie programu operacyjnego oraz na etapie przygotowania raportu końcowego.

Wskaźniki dla działania 3.1. z zakresu pomocy technicznej podano w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych - częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	- liczba przeprowadzonych szkoleń dofinansowanych ze środków Pomocy technicznej,	0	50	Statystyki Ministerstwa 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 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 urzędu 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 w Zarządzaniu 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.: Policja, Państwowa Straż Pożarna,
- PKP SKM 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 umowy 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 nt. nieprawidłowości,
- przechowywanie wszelkiej dokumentacji związanej z realizacją projektu (oryginały faktur, dokumentacja przetargowa, sprawozdania) przez co najmniej 3 lata od daty ostatniej płatności przekazanej przez Komisję Europejską w ramach programu (zgodnie z art. 38 ust. 6 rozporządzenia Rady UE nr 1260/1999/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego ogólne przepisy w sprawie funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999; Dz. Urz. Polskie wydanie specjalne t. 14, rozdz. 1, s. 31), zwanego dalej "rozporządzeniem nr 1260/1999/WE".");

### **System wdrażania projektów**

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

- wniosek o przyznanie dofinansowania jest zgłaszany przez beneficjenta do Instytucji Pośredniczącej. Wnioski będą podlegały ocenie Instytucji Pośredniczącej, a ostatecznego wyboru dokona minister właściwy do spraw transportu (nie dotyczy projektów pomocy technicznej Instytucji Zarządzającej),
- szczegółowa procedura ubiegania się przez beneficjentów o środki finansowe w ramach SPOT zostanie określona przez Instytucję Pośredniczącą po uzgodnieniu z Instytucją Zarządzającą,
- w wyniku przeprowadzenia przez komórki organizacyjne Ministerstwa 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 stanowić podstawę do zawarcia przez Instytucję Pośredniczącą umów dofinansowania z beneficjentami,
- zgodnie z przepisami art. 26 rozporządzenia nr 1260/1999/WE dla wszystkich projektów,

których koszt wydatków kwalifikowanych przekracza 50 mln euro i zaakceptowanych przez władze krajowe, wymagana jest akceptacja Komisji Europejskiej,

- przeliczenia przedstawionej we wniosku wartości projektu z PLN na euro dokonuje właściwa komórka organizacyjna w Instytucji Pośredniczącej biorąc jako podstawę przeliczenia miesięczny kurs euro Europejskiego Banku Centralnego ustalony w oparciu o kurs obowiązujący w dniu poprzedzającym ostatni dzień roboczy w miesiącu poprzedzającym miesiąc, na który ustala się kurs,

- beneficjent może zaktualizować dane niezbędne do zawarcia umowy o dofinansowanie projektu, jeśli uzyska na to zgodę Instytucji Pośredniczącej pod warunkiem, że kwota środków przyznanych na dofinansowanie projektu przez Instytucję Pośredniczącą określona w umowie o dofinansowanie projektu nie ulegnie zwiększeniu oraz istota projektu zostanie zachowana,

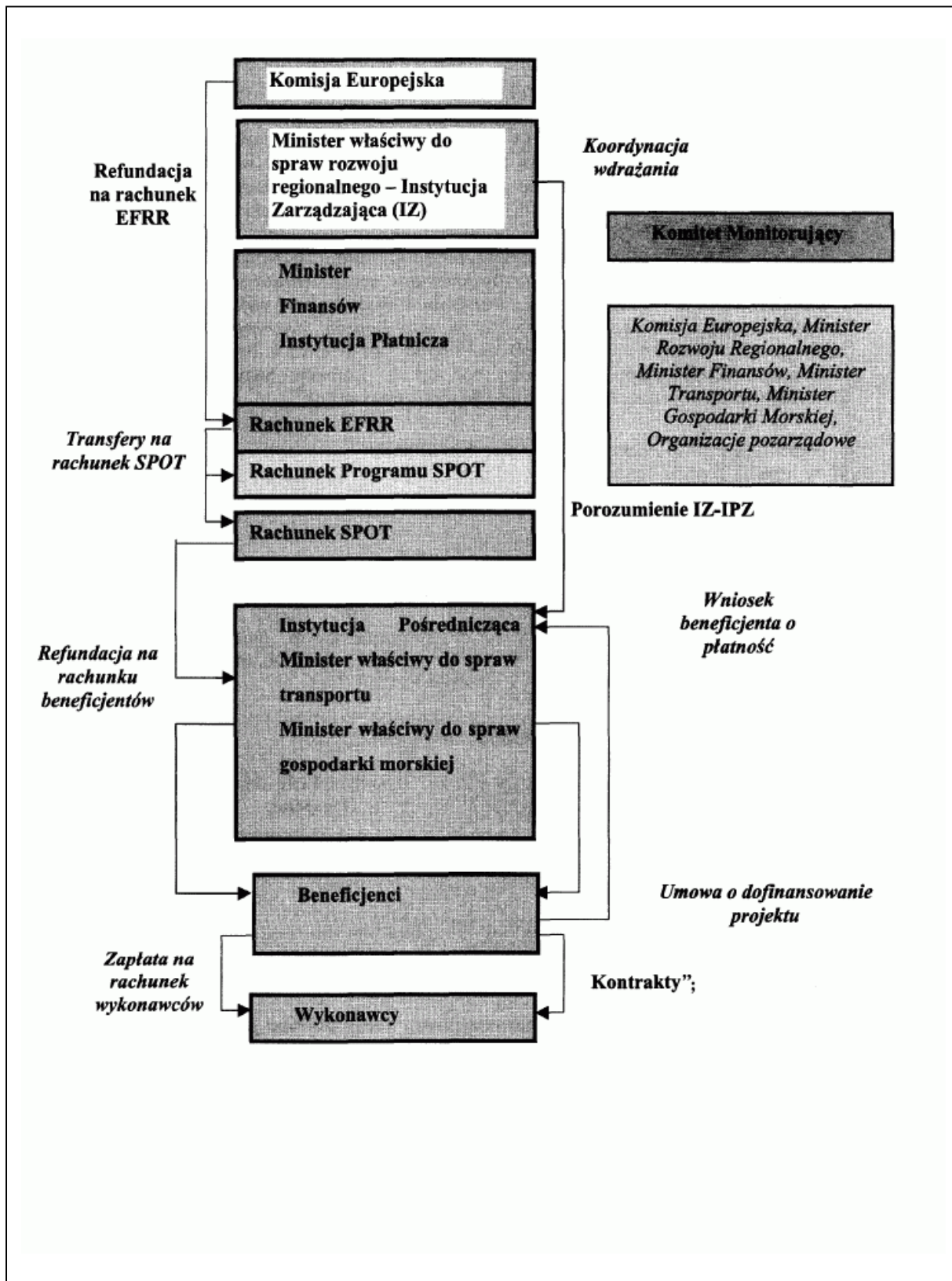
- beneficjent projektu pomocy technicznej - Ministerstwo Transportu lub Ministerstwo Rozwoju Regionalnego lub Ministerstwo Gospodarki Morskiej - może zaktualizować dane niezbędne do podpisania decyzji o przyznaniu dofinansowania pod warunkiem, że wielkość udziału środków przyznanych na dofinansowanie oraz istota projektu zostaną zachowane,

- do umowy o dofinansowanie (w formie aneksu) lub decyzji przyznającej dofinansowanie dla projektów pomocy technicznej (w formie zmiany decyzji) mogą być wprowadzane zmiany za zgodą Instytucji Pośredniczącej (nie dotyczy projektów pomocy technicznej Instytucji Zarządzającej). Zmiany do umowy muszą być zgodne z art. 30 ust. 4 rozporządzenia nr 1260/1999/WE,

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

Wykres 2. Schemat struktury zarządzania i finansowania SPOT





**5) W rozdziale „5. Plan finansowy SPOT” części „Zasady finansowania” i „Kontrola finansowa” otrzymuje brzmienie:**

**„5. Plan finansowy SPOT**

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

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

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

Priorytety / działania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne								Prywatne*		
			Ogółem	Wkład wspólnotowy				Krajowy wkład publiczny**					
				EFRR	EFS	EFOiGR	FISR	Ogółem	Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego		Inny	
<b>Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu</b>		<b>701 464 218,00</b>	<b>701 464 218,00</b>	<b>474 100 000,00</b>					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	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	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	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	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	154 033 383,00	113 950 000,00					40 083 383,00	23 833 383,00	16 250 000,00		
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	13 850 550,00	13 850 550,00	7 950 000,00					5 900 550,00	5 900 550,00			7 573 731,00
<b>Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa</b>		<b>907 446 017,00</b>	<b>907 446 017,00</b>	<b>680 284 465,00</b>					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	452 529 570,00	339 284 464,49					113 245 105,51	113 245 105,51			

Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	3121	418 916 430,00	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	36 000 017,00	27 000 000,51				9 000 016,49	9 000 016,49			
<b>Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT</b>	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			
<b>Ogółem SPOT</b>		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.

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

\*\*\* Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 1685/2000/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, rozporządzenie Komisji (WE) 448/04/WE w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

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

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

Priorytety / działania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne								Prywatne*		
			Ogółem	Wkład wspólnotowy				Krajowy wkład publiczny**					
				EFRR	EFŚ	EFOiGR	FISR	Ogółem	Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego		Inny	
<b>Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu</b>		<b>701 464 218,00</b>	<b>701 464 218,00</b>	<b>474 100 000,00</b>					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
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	533 580 285,00	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	88 056 731,00	66 034 462,00					22 022 269,00	22 022 269,00			
2005		125 787 491,00	125 787 491,00	94 337 205,00					31 450 286,00	31 450 286,00			
2006		319 736 063,00	319 736 063,00	191 828 333,00					127 907 730,00	35 284 645,00	92 623 085,00		
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315, 312, 316, 318	154 033 383,00	154 033 383,00	113 950 000,00					40 083 383,00	23 833 383,00	16 250 000,00		
2004		37 304 130,00	37 304 130,00	27 993 377,00					9 310 753,00	5 525 494,00	3 785 259,00		
2005		61 057 316,00	61 057 316,00	45 741 498,00					15 315 818,00	9 907 830,00	5 407 988,00		
2006		55 671 937,00	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	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	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	2 798 752,00	2 161 507,00					637 245,00	637 245,00			3 973 164,00

2006		3 667 466,00	3 667 466,00	250 571,00				3 416 895,00	3 416 895,00			819 596,00
<b>Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa</b>		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		
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121, 312, 313	452 529 570,00	452 529 570,00	339 284 464,49				113 245 105,51	113 245 105,51			
2004		120 652 240,23	120 652 240,23	90 489 139,17				30 163 101,06	30 163 101,06			
2005		172 378 013,64	172 378 013,64	129 283 451,64				43 094 562,00	43 094 562,00			
2006		159 499 316,13	159 499 316,13	119 511 873,68				39 987 442,45	39 987 442,45			
Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami 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		97 974 603,64	97 974 603,64	73 412 638,83				24 561 964,81		24 561 964,81		
2005		139 891 112,27	139 891 112,27	104 816 857,13				35 074 255,14		35 074 255,14		
2006		181 050 714,09	181 050 714,09	135 770 504,04				45 280 210,05		45 280 210,05		
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319	36 000 017,00	36 000 017,00	27 000 000,51				9 000 016,49	9 000 016,49			
2004		8 366 269,13	8 366 269,13	6 274 699,00				2 091 570,13	2 091 570,13			
2005		12 019 699,09	12 019 699,09	9 014 770,23				3 004 928,86	3 004 928,86			
2006		15 764 098,78	15 614 048,78	11 710 531,28				3 903 517,50	3 903 517,50			
<b>Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT</b>	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 SPOT	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 SPOT	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	667 638,00				222 559,00	222 559,00			
2006		1 153 372,00	1 153 372,00	865 027,00				288 345,00	288 345,00			
<b>Ogółem SPOT</b>		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.
- \*\* Istnieje możliwość uzyskania środków z puli 200 mln euro pożyczek EBI na pokrycie części publicznego wkładu krajowego.
- \*\*\* Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem nr 448/04 w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

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

Wyszczególnienie	środki EFRR	środki krajowe (kwalifikowane i niekwalifikowane)
Przebudowa linii kolejowych	71,4	28,6
w tym poddziałanie:		
- przebudowa linii kolejowych	70,6	29,4
poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	73,9	26,1
rozwój systemów intermodalnych	75,0	25,0
budowa i przebudowa dróg krajowych	62,9	37,1
w tym poddziałanie:		
- budowa autostrad	58,3	41,7
- budowa dróg ekspresowych	61,6	38,4
- przebudowa dróg krajowych	72,4	27,6
usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	61,6	38,4
wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa	75,0	25,0
pomoc techniczna	75,0	25,0
ogółem SPOT	66,1	33,9

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

Na działania związane z modernizacją linii kolejowych zostanie przeznaczonych **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 rządu **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 "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 1 dla poszczególnych działań. Wszystkie rodzaje projektów wymagają znacznego udziału środków z publicznych krajowych źródeł (głównie publicznych). Stąd konieczne jest dla realizacji tych projektów opracowywanie wieloletnich budżetów centralnych. Współfinansowanie z krajowych źródeł, służące realizacji tych projektów, obejmuje koszty kwalifikowane w wysokości **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 nr 1260/1999/WE oraz rozporządzeniem nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającym szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia nr 1260/1999 dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999; Polskie wydanie specjalne rozdz. 14, t. 1, s. 132), minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego jako Instytucja Zarządzająca jest zobligowany 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 Ministerstwo Rozwoju Regionalnego może delegować do Instytucji Pośredniczącej SPOT - Ministerstwa Transportu 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 1 „Zasady wyboru projektów w obszarze infrastruktury transportu” otrzymuje brzmienie:

„Załącznik nr 1.

#### **Zasady wyboru projektów w obszarze infrastruktury transportu**

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

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

- zgodność z politykami horyzontalnymi UE (spójności, transportową, regionalną, równych szans mężczyzn i kobiet, konkurencyjności, społeczeństwa informacyjnego, zrównoważonego rozwoju).
- zgodność projektu z podstawowymi celami NPR/PWW,

- zgodność projektu z kierunkami rozwoju infrastruktury określonymi w Strategii rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze,
- zgodność z celami ogólnymi i celami szczegółowymi SPOT,
- zwiększanie sprawności systemu transportowego,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- wykonalność techniczna i finansowa w okresie programowania,
- ekonomiczna efektywność projektu,
- posiadanie przez beneficjenta wymaganej dokumentacji projektu,
- posiadanie przez beneficjenta (inwestora) wymaganych uzgodnień i pozwoleń administracyjnych,
- potwierdzone wiarygodne źródła współfinansowania krajowego,
- zgodność techniczna, przestrzenna i organizacyjna z innymi projektami z zakresu infrastruktury transportowej.

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

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

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

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

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

**• Szczegółowe zasady wyboru dla projektów współfinansowanych z EFRR są wymienione poniżej dla poszczególnych działań i poddziałań:**

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

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

- lokalizacja projektu na linii kolejowej łączącej aglomeracje powyżej 300 tys. mieszkańców, gdzie popyt na przewozy na linii wynosi przynajmniej 1 mln osób rocznie.
- stworzenie lepszej alternatywy dla równoległego, nadmiernie obciążonego połączenia drogowego o natężeniu ruchu powyżej 15 tys. pojazdów na dobę,

- przystosowanie linii do jazdy pociągów z prędkością 140-160 km/h dla ruchu pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego, przy nacisku osi na szynę 22,5 tony,
- zapewnienie znacznego skrócenia czasu przejazdu oraz wzrost komfortu i bezpieczeństwa podróży,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

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

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

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

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

**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 m.in. przez skrócenie czasu obsługi statków i ładunków, oferowanie usług dystrybucyjno-logistycznych, poprawę jakości świadczonych usług,
- wkład projektu w rozbudowę transeuropejskich węzłów transportowych wchodzących w skład sieci TEN-T lub węzłów o ważnym znaczeniu dla regionów nadmorskich.

Kryteria pożądane:

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

### **Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych**

Zasady konieczne wyboru projektów dla działania 1.3.:

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

### **Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych**

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

- usytuowanie odcinków na planowanych i zatwierdzonych do budowy w pierwszej kolejności ciągach autostradowych: A-1, A-2, A-4/A-18 i A-6 oraz usytuowanych na sieci TEN-T,
- lokalizacja w relacjach o wysokim natężeniu ruchu,
- komplementarność z innymi projektami autostradowymi,
- spełnienie kryterium opłacalności ekonomicznej, z uwzględnieniem skrócenia czasu przejazdu i zmniejszenia wypadkowości.
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

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

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

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

Finansowane będą dwa rodzaje projektów:

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

Zasady konieczne wyboru projektów w ramach tego działania:

- gotowość do rozpoczęcia realizacji projektu w 2004 r.,
- 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 dla poddziałania 2.3.1. *Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych:*

- projekt dotyczy przebudowy lub wyposażenia w odpowiednie urządzenia techniczne miejsc uznanych za niebezpieczne lub służb kontrolnych transportu samochodowego,
- zlokalizowanie projektu na sieci dróg krajowych o dużym natężeniu ruchu.

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

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

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

- zgodność z krajową polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wpisanie projektu w zakres Krajowego Programu Poprawy BRD przyczyni się do realizacji jego założeń i celów,
- zgodność z polityką Wspólnoty poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

- wpisanie projektu w zakres Europejskiego Programu działań BRD.

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

Zasady konieczne wyboru projektów dla obu działań pomocy technicznej:

- zgodność zakresu projektu z jednym z działań pomocy technicznej,
- zgodność projektu z działaniami Instytucji Zarządzającej lub Instytucji Wdrażającej (komplementarność projektu),

- projekt składany przez beneficjenta innego niż urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej musi służyć wsparciu beneficjent, który uzyskał akceptację dla realizacji co najmniej jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub Priorytetu 2.

Zasady pożądane dla obu działań pomocy technicznej:

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

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

Projekty będą 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 Rozwoju Regionalnego w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Pośredniczącą lub beneficjentów podstawą dofinansowania projektu jest decyzja podjęta przez Ministra Transportu. Minister Rozwoju Regionalnego oraz Minister Transportu współdziałają przy wydawaniu przedmiotowych decyzji.

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

Składanie wniosków o dofinansowanie projektów w ramach SPOT ze środków EFRR następuje po zatwierdzeniu Uzupełnienia SPOT zawierającego zasady oceny 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](http://www.spot.gov.pl)).

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

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

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

Instytucją Pośredniczącą a beneficjentem.”,

7) w załączniku 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.”.

§2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

**MINISTER ROZWOJU  
REGIONALNEGO**

## Uzasadnienie

### **Do projektu rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego zmieniającego rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupelnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006.**

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 samorządy.

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 różnicowań 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 zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej w dniu 17.10.2006r. zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005r. o działalności lobbingsowej 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 Szynowej;
- 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.