



Program Operacyjny INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013

Wersja 4.0

Spis treści:

| | |
|--|-----|
| WSTĘP | 4 |
| 1. DIAGNOZA SYTUACJI W POSZCZEGÓLNYCH SEKTORACH | 6 |
| 1.1. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO – INFORMACJE PODSTAWOWE _____ | 6 |
| 1.2. CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI W POSZCZEGÓLNYCH SEKTORACH _____ | 10 |
| 1.3. ANALIZA I OCENA DOTYCHCZAS WYKORZYSTANEGO WSPARCIA _____ | 68 |
| 1.4. ZAGROŻENIA DLA REALIZACJI _____ | 74 |
| 1.5. ANALIZA SWOT – MOCNE I SŁABE STRONY, SZANSE I ZAGROŻENIA W POSZCZEGÓLNYCH SEKTORACH _____ | 78 |
| 2. STRATEGIA ROZWOJU | 88 |
| 2.1. CELE PROGRAMU I ICH ZGODNOŚĆ Z KRAJOWYMI DOKUMENTAMI PROGRAMOWYMI I REGULACJAMI UNIJNYMI _____ | 88 |
| 2.2. REALIZACJA PROGRAMU W KONTEKŚCIE KONSTITUCYJNEJ ZASADY ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU _____ | 107 |
| 2.3. WSKAŹNIKI _____ | 111 |
| 3. OSIE PRIORYTETOWE REALIZOWANE W RAMACH PROGRAMU OPERACYJNEGO | 114 |
| OŚ PRIORYTETOWA I: GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA _____ | 114 |
| OŚ PRIORYTETOWA II: GOSPODARKA ODPADAMI I OCHRONA POWIERZCHNI ZIEMI _____ | 119 |
| OŚ PRIORYTETOWA III: ZARZĄDZANIE ZASOBAMI I PRZECIWDZIAŁANIE ZAGROŻENIOM ŚRODOWISKA _____ | 123 |
| OŚ PRIORYTETOWA IV: PRZEDSIĘWZIĘCIA DOSTOSOWUJĄCE PRZEDSIĘBIORSTWA DO WYMOGÓW OCHRONY ŚRODOWISKA _____ | 129 |
| OŚ PRIORYTETOWA V: OCHRONA PRZYRODY I KSZTAŁTOWANIE POSTAW EKOLOGICZNYCH _____ | 134 |
| OŚ PRIORYTETOWA VI: DROGOWA I LOTNICZA SIEĆ TEN-T _____ | 138 |
| OŚ PRIORYTETOWA VII: TRANSPORT PRZYJAZNY ŚRODOWISKU _____ | 142 |
| OŚ PRIORYTETOWA VIII: BEZPIECZEŃSTWO TRANSPORTU I KRAJOWE SIECI TRANSPORTOWE _____ | 149 |
| OŚ PRIORYTETOWA IX: INFRASTRUKTURA ENERGETYCZNA PRZYJAZNA ŚRODOWISKU I EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA _____ | 152 |
| OŚ PRIORYTETOWA X: BEZPIECZEŃSTWO ENERGETYCZNE, W TYM DYWERSYFIKACJA ŹRÓDEŁ ENERGII _____ | 156 |
| OŚ PRIORYTETOWA XI: KULTURA I DZIEDZICTWO KULTUROWE _____ | 162 |
| OŚ PRIORYTETOWA XII: BEZPIECZEŃSTWO ZDROWOTNE I POPRAWA EFEKTYWNOŚCI SYSTEMU OCHRONY ZDROWIA _____ | 166 |
| OŚ PRIORYTETOWA XIII: INFRASTRUKTURA SZKOLNICTWA WYŻSZEGO _____ | 170 |
| OŚ PRIORYTETOWA XIV: POMOC TECHNICZNA – EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO _____ | 175 |

| | |
|--|------------|
| OŚ PRIORYTETOWA XV: POMOC TECHNICZNA – FUNDUSZ SPÓJNOŚCI | 179 |
| 4. KOMPLEMENTARNOŚĆ Z DZIAŁANAMI WSPÓLFINANSOWANYMI Z EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU ROLNEGO ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH I EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU RYBACKIEGO | 185 |
| 5. PLAN FINANSOWY..... | 191 |
| 5.1 TABELA FINANSOWA DLA PROGRAMU W PODZIALE NA LATA (W EURO) | 193 |
| 5.2 TABELA FINANSOWA DLA PROGRAMU W PODZIALE NA OSIE PRIORYTETOWE ORAZ ŹRÓDŁA FINANSOWANIA (W EURO, W CENACH BIEŻĄCYCH) | 194 |
| 5.3 INDYKATYWNY PODZIAŁ, WEDŁUG KATEGORII, ZAPROGRAMOWANEGO WYKORZYSTANIA WKŁADU FUNDUSZY (W EURO) | 197 |
| 5.4 REALIZACJA STRATEGII LIZBOŃSKIEJ W RAMACH OSI PRIORYTETOWYCH | 198 |
| 6. PRZEPISY WYKONAWCZE..... | 200 |
| 7. OCENA PROGRAMU PRZED ROZPOCZĘCIEM REALIZACJI | 220 |
| 8. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA PROGRAMU NA ŚRODOWISKO..... | 223 |
| 9. INFORMACJA O KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH..... | 243 |
| PRZEBIEG PROCESU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKTU POIiŚ | 243 |
| 10. PRZEGLĄD I RENEGOCJACJE PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO..... | 248 |
| WYKAZ UŻYTYCH SKRÓTÓW | 253 |
| ZAŁĄCZNIK 1 | 256 |
| INDYKATYWNY WYKAZ DUŻYCH PROJEKTÓW DLA PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO | 256 |

WSTĘP

Członkostwo w Unii Europejskiej stanowi dla Polski zarówno szansę, jak też wyzwanie. Wraz z uczestnictwem we wspólnotowej polityce spójności istnieje szansa na zmniejszenie dystansu rozwojowego, jaki dzieli nasz kraj od „starych” państw członkowskich UE. Zapóźnienia rozwojowe mają przede wszystkim charakter luki infrastrukturalnej, która uniemożliwia optymalne wykorzystanie zasobów kraju oraz w dużym stopniu blokuje istniejący potencjał. Przewyciężenie jej jest niezbędnym warunkiem dla wzrostu konkurencyjności i podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) jest odpowiedzią na szansę i wyzwania członkostwa w Unii Europejskiej. Celem Programu jest poprawa atrakcyjności inwestycyjnej. Realizacja programu i osiągnięcie tego celu wiąże się z koniecznością odpowiedniego przygotowania administracji publicznej oraz beneficjentów do jak najlepszego wykorzystania dostępnych w ramach Programu środków.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady nr 1083/2006 ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności¹ (rozporządzeniem ogólnym) przyjęto w dniu 6 października 2006 r. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności (SWW)², określające ramy dla interwencji funduszy w latach 2007-2013. Na podstawie SWW każdy kraj członkowski będący beneficjentem funduszy przygotowuje Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO). W oparciu o ten dokument przygotowano programy operacyjne będące podstawowym instrumentem realizacji zapisanych w NSRO priorytetów.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko zgodnie z Narodowymi Strategicznymi Ramami Odniesienia (NSRO), zatwierdzonymi w dniu 7 maja 2007 r. przez Komisję Europejską, stanowi jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych w nich celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Cechą charakterystyczną PO Infrastruktura i Środowisko jest integralne ujęcie problematyki podstawowej infrastruktury, która obejmuje infrastrukturę techniczną i zasadnicze elementy infrastruktury społecznej. Punktem wyjścia dla tak zakreślonego zakresu programu jest zasada maksymalizacji efektów rozwojowych, uwarunkowana komplementarnym potraktowaniem sfery technicznej i społecznej w jednym nurcie programowym i realizacyjnym. Działania w ramach PO Infrastruktura i Środowisko są komplementarne do działań realizowanych w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych, a także innych programów operacyjnych przygotowanych na lata 2007-2013, tj. Innowacyjna Gospodarka, Kapitał Ludzki, Rozwój Polski Wschodniej oraz programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej.

PO Infrastruktura i Środowisko jest również ważnym instrumentem realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej, a wydatki na cele priorytetowe UE spełniające kryteria określone w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999³ stanowią w ramach programu **68,42%** całości wydatków.

¹ Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r., str. 25.

² Decyzja nr 2006/702/WE, Dz. Urz. UE L 291 z dnia 21 października 2006 r., str. 11.

³ Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r., str. 25.

Zgodnie z ustaleniami Rady Europejskiej w Göteborgu ważnym elementem programu będą też działania wpływające w korzystny sposób na środowisko. Są to m.in. działania wspierające ograniczenie zmian klimatycznych i wzrost znaczenia „zielonej” energii, usprawnienie i zwiększenie efektywności oraz bezpieczeństwa systemu transportowego (m.in. poprzez wsparcie systemów transportu publicznego i kolejowego).

Należy też zwrócić uwagę, iż pomimo znaczącej alokacji funduszy UE w ramach programu środki te nie są wystarczające do wypełnienia zobowiązań akcesyjnych Polski w takich obszarach jak ochrona środowiska, czy energetyka, dlatego też program jest jednym ze źródeł przyczyniających się do wdrożenia tych zobowiązań. Wypełnienie zobowiązań akcesyjnych realizowane będzie również poprzez środki krajowe (publiczne jak i prywatne), które zgodnie z unijną zasadą dodatkowości mogą być uzupełniane przez środki UE w ramach programów regionalnych, czy sektorowych. W związku z tym środki w ramach programu będą uzupełniać, a nie zastępować fundusze krajowe w tych dziedzinach. Dzięki temu program stanowić będzie jedno z wielu (**a nie jedyne**) narzędzie wspomagające wypełnienie tych zobowiązań.

Uwzględnienie środków z Funduszu Spójności w ramach osi priorytetowych związanych z inwestycjami w sektorze transportu i energetyki, które są korzystne dla środowiska wskazuje na to, że inwestycje o charakterze środowiskowym nie tylko nie utrudniają, ale przyczyniają się do realizacji jednego z celów horyzontalnych NSRO – *”Wzrostu konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałania ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej”*. Świadczy też o tym poziom wysokości wsparcia inwestycji mających pozytywny wpływ na środowisko. Inwestycje przyczyniające się pośrednio oraz bezpośrednio do ochrony środowiska stanowią bowiem **39%** całego wsparcia tego Funduszu.

Struktura programu wynika z prawa wspólnotowego. Natomiast z uwagi na ogólny charakter programów operacyjnych kierowanych do Komisji Europejskiej, dla potrzeb krajowych przygotowany zostanie dokument uszczegóławiający zapisy programu operacyjnego – *Szczegółowy opis priorytetów programu operacyjnego* (zwany dalej *uszczegółowieniem programu operacyjnego*). Wymóg przygotowania tego dokumentu wynika z zapisów ustawy z dn. 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁴ (art. 26 ust. 1 pkt 2). Dokument ten, ze względu na szczegółowość zawartych w nim informacji, będzie kompendium wiedzy dla beneficjentów na temat możliwości i sposobu realizacji projektów w ramach poszczególnych programów operacyjnych. Wskazując szczegółowe typy projektów, listę potencjalnych beneficjentów oraz system wyboru projektów dokument ten ułatwi potencjalnemu beneficjentowi prawidłowe przygotowanie wniosku o dofinansowanie.

Niniejsza wersja Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko bierze pod uwagę zmiany przyjęte przez Komitet Monitorujący POIiŚ uchwałami nr 3/2009 z 31 marca 2009 r., nr 1/2010 z 15 stycznia 2010 r., nr 2/2011 z 7 marca 2011 r. oraz *(do uzupełnienia po zatwierdzeniu zmian przez KM POIiŚ)*. Uwzględnia ona również zmiany wynikające z przeprowadzonego śródkresowego przeglądu wdrażania POIiŚ oraz alokacji dodatkowych środków pochodzących z krajowej rezerwy wykonania oraz dostosowania technicznego. Zmiany dotyczą w szczególności montażu finansowego Programu, przewidują one również aktualizację, doprecyzowanie bądź korektę wybranych zapisów.

⁴ Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712.

1. DIAGNOZA SYTUACJI W POSZCZEGÓLNYCH SEKTORACH

1.1. Uwarunkowania środowiska przyrodniczego – informacje podstawowe

Stan środowiska przyrodniczego, pomimo ciągłej poprawy, wymaga podejmowania dalszych działań i znaczących nakładów finansowych. Ilość zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska uległa w Polsce obniżeniu, jednak są to nadal liczby odbiegające od średnich wartości w krajach Unii Europejskiej⁵. Głównymi źródłami zanieczyszczeń środowiska są przemysł (m.in. energetyka, górnictwo, przemysł hutniczy), sektor komunalno-bytowy, transport i rolnictwo.

Polska zalicza się do krajów ubogich w **zasoby wodne**. Wskaźnikiem stanu zasobów wodnych jest średni odpływ z wielolecia, który w latach 1999 – 2003 wynosił 60,1 km³/rok (GUS 2004). Ilość wody w przeliczeniu na jednego mieszkańca wynosi średnio 1600 m³/rok i jest prawie trzykrotnie niższa od średniej europejskiej wynoszącej ok. 4560 m³/rok. Zasoby wodne przypadające na km² wyrażają się wielkością 5,4 l/s/km² i są prawie dwukrotnie niższe od średniej europejskiej wynoszącej 9,6 l/s/km².

Zmienność zasobów wód powierzchniowych oraz ich nierównomierne rozłożenie na obszarze Polski w stosunku do potrzeb ludności i gospodarki sprawia, iż centralna część kraju ma problem deficytu wody. Południowe rejony górskie, bogatsze w wodę stwarzają potencjalne możliwości retencji zbiornikowej. Łączna wielkość zasobów dyspozycyjnych zmagazynowanej wody w sztucznych zbiornikach wynosi około 4 mld m³, co daje 6,5% objętości średniego rocznego odpływu. Kluczowe jest więc zwiększenie retencionowania wody w dużych zbiornikach wielozadaniowych.

Jakość zasobów wodnych jest niezadowalająca. W 2004 r. na 131 pomiarów jakości wód, w 106 stwierdzono niespełnienie wymagań stawianych dla jakości wody pitnej⁶. Pomimo racjonalizacji gospodarki ściekowej, stan czystości polskich rzek nadal można określić jako bardzo zły. Wód o klasie czystości I (najwyższej) jest łącznie ok. 7%, klasy II (średniej) - ok. 34%, III (niskiej) jest najwięcej, blisko 40%. Wód nadmiernie zanieczyszczonych jest ok. 20%. Jednak odsetek ten stopniowo maleje. Zasoby wód podziemnych⁷ w 2004 roku wynosiły 16,5 km³. Jakość tych wód ulega poprawie i można ocenić, że jest dobra. Oddzielnie badane są wody gruntowe i wody wglębne. Wśród gruntowych najwięcej jest IV klasy (31%) i III (29%). Jedynie 7,5% badanych wód zostało zakwalifikowanych do I klasy, a 8,4% do klasy V. Wśród wód wglębnych najwięcej jest wód III klasy (44%) i IV klasy (32,5%). Tylko 3% zostało zaliczonych do klasy I, a 6% do klasy V⁸.

Głównymi antropogenicznymi źródłami **zanieczyszczeń atmosfery** są sektor energetyczny, technologie przemysłowe, sektor komunalno-bytowy oraz transport. Prowadzony monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza wykazuje, że stężenia SO₂, NO_x, CO₂ zmniejszają się. Przekroczenia wartości dopuszczalnych nie są rejestrowane lub ich występowanie, rejestrowane rzadko, ma charakter lokalny. Jednym z zanieczyszczeń powszechnie

⁵ dane średnie UE a dane w Polsce.

⁶ GUS/OŚ 2005 r.

⁷ <http://www.gios.gov.pl/wodypod/podstrony/ocena.html>

⁸ zgodnie z klasyfikacją wód w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 lutego 2004 r. w sprawie klasyfikacji dla prezentowania stanu wód powierzchniowych i podziemnych, sposobu prowadzenia monitoringu oraz sposobu interpretacji wyników i prezentacji stanu tych wód (Dz. U. Nr 32 poz. 284)

występującym, którego stężenia w powietrzu nadal pozostają dość wysokie i dość często przekraczają wartości dopuszczalne, szczególnie w miastach jest pył zawieszony PM10. Występowanie wysokich stężeń dotyczy również ozonu. Oba zanieczyszczenia ciągle stanowią istotny, nierozwiązany problem w większości krajów w Europie. Najniższymi wskaźnikami zanieczyszczenia powietrza cechują się województwa wschodniej części kraju, zwłaszcza warmińsko-mazurskie, podlaskie i podkarpackie.

Tabela 1. Poziomy emisji zanieczyszczeń w latach 1990-2004 (tys. ton)

| Zanieczyszczenie | 1990 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
| Dwutlenek siarki | 3210 | 1511 | 1564 | 1456 | 1375 | 1241 |
| Tlenki azotu | 1280 | 838 | 805 | 796 | 808 | 804 |
| Pył | 1950 | 464 | 491 | 473 | 476 | 453 |

Źródło: GUS/OŚ 2005 r.

Stan środowiska przyrodniczego jest mocno zróżnicowany przestrzennie. Na terenie Polski występuje 485 zespołów roślinnych, z czego 76 typów siedlisk przyrodniczych jest zagrożonych w skali Wspólnoty Europejskiej i wymaga ochrony w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Czynnikiem sprzyjającym utrzymywaniu dużej różnorodności przyrodniczej i krajobrazowej jest m.in. nierównomierne uprzemysłowienie i urbanizacja kraju, zachowane na znacznych obszarach tradycyjne, ekstensywne rolnictwo oraz rozległe i trwale historycznie lasy. Do rzadkości w Europie należą występujące w Polsce wielkie i zwarte kompleksy leśne czy doliny rzek, które zachowały wiele cech naturalnych dzięki ograniczonym w przeszłości działaniom regulacyjnym. W Polsce różnego rodzaju ochroną jest objęte 32,5% powierzchni kraju (10 173,2 tys. ha). Składają się na nią 23 parki narodowe, 1368 rezerwatów przyrody, 120 parków krajobrazowych, 448 obszary chronionego krajobrazu. Oprócz istniejących obecnie form ochrony przyrody, powstaje sieć obszarów chronionych Natura 2000. Na koniec 2005 r. wyznaczono w Polsce 265 obszarów Natura 2000 o łącznej powierzchni 2 934 437 ha, co stanowi 9,64% lądowej powierzchni kraju.

Na terenie Polski występują ostoje 267 gatunków ptaków, 46 gatunków roślin i 88 gatunków zwierząt z załączników dyrektywy siedliskowej i ptasiej UE wśród nich gatunki ginące i rzadkie w skali Europy. Zagrożenie szaty roślinnej na obszarze Polski jest znaczne, ale mniejsze niż w Europie, gdzie na przykład zagrożenie wśród roślin naczyniowych oceniane jest na 30-40% gatunków podczas, gdy w Polsce – na około 19% gatunków.

Ważną rolę w ochronie różnorodności biologicznej spełniają **las**y, ponieważ cechują się znacznym zróżnicowaniem siedlisk oraz są ostoją wielu gatunków roślin i zwierząt, a także kształtują bilans wodny. Na koniec 2004 r. powierzchnia lasów wynosiła 8 973 tys. ha, co odpowiada wskaźnikowi lesistości kraju 28,7%. Lasy w Polsce charakteryzuje przewaga drzewostanów w wieku od 41 – 80 lat, tj. III i IV klasy wieku, które zajmują 41,9% powierzchni leśnej. Przewaga lasów iglastych (76,7% powierzchni leśnej) i stosunkowo młody wiek monokultur sprzyjają występowaniu chorób, inwazji szkodników i zwiększają ryzyko obumierania drzew.

Stan rozpoznania **złóż kopalin** w Polsce jest dość zaawansowany. Na podstawie danych zawartych w „Bilansie zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce według stanu na 2004 r.” geologiczne bilansowe zasoby wynoszą:

zasoby stałych kopalin Polski – 192,82 mld ton,

w tym:

| | | |
|----------------------------------|---|-----------------------------|
| surowce energetyczne: | – | 56,2 mld ton |
| zasoby wydobywalne ropy naftowej | – | 19,52 mln ton ⁹ |
| zasoby wydobywalne gazu ziemnego | – | 239,29 mld m ³¹⁰ |

W grupie surowców energetycznych w 2003 r. nastąpił ubytek rozpoznanych zasobów węgla kamiennego i węgla brunatnego, natomiast przyrosty zasobów zanotowano w pozostałych kopalinach (ropa naftowa, gaz ziemny, metan z pokładów węgla). W ostatnim dziesięcioleciu odnotowano wzrost rozpoznanych zasobów ropy naftowej o ok. 7,5 mln ton oraz gazu ziemnego o ok. 8 mld m³.

Funkcjonowanie rynku spowodowało urealnienie (wzrost) cen wielu kopalin, zwłaszcza węgla. W konsekwencji nastąpiło zrjonalizowanie jego wydobycia. Wydobycie kopalin energetycznych w okresie od 1989 do 2003 roku zmniejszyło się wyraźnie o ok. 100 mln ton rocznie. Jednocześnie w grupie kopalin energetycznych, mimo znacznego zmniejszenia ogólnego wydobycia, zanotowano wzrost wydobycia węglowodorów w stosunku do początku lat dziewięćdziesiątych (gaz ziemny – ok. 1,1 mld m³, ropa naftowa – ok. 0,33 mln ton). Ubocznym skutkiem wieloletniego pozyskiwania kopalin jest istnienie terenów zdegradowanych, wymagających rekultywacji (m.in. Tarnobrzeski Okręg Siarkowy).

Klimat. Zasadniczymi uwarunkowaniami gospodarczymi Polski wpływającymi na realizację postanowień Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu i Protokołu z Kioto są takie czynniki jak niska rentowność przedsiębiorstw (utrudniająca przeznaczenie niezbędnych środków na pilne modernizacje techniczno-technologiczne) oraz dynamiczny rozwój transportu samochodowego. Emisja gazów cieplarnianych w Polsce w okresie od 1989 r. do 2004 r. obniżyła się jednak o ponad 30%, przez co Polska wypełniła zobowiązanie redukcji emisji gazów cieplarnianych¹¹ ze znaczącą nadwyżką. Tak duża redukcja jest w zasadniczej części efektem procesów transformacji ustrojowej i gospodarczej, zainicjowanych na początku lat 90. Działania prowadzące do redukcji emisji gazów cieplarnianych to m.in.:

- - poprawa efektywności energetycznej gospodarki,
- stopniowa redukcja barier rynkowych, utrudniających redukcję emisji w sektorach gospodarczych, w tym eliminacja dotacji,
- zwiększenie pochłaniania gazów cieplarnianych poprzez zalesienia,
- promocja zrównoważonych form rolnictwa,
- promocja i wdrażanie technologii wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz redukcji emisji i pochłaniania gazów cieplarnianych,
- ograniczenia emisji w transporcie,
- ograniczenia emisji metanu ze składowisk odpadów i z procesów produkcji, transportu i przetwarzania energii.

⁹ zasoby ropy naftowej dotyczą części lądowej Polski, wraz z polską strefą ekonomiczną Bałtyku.

¹⁰ Wraz z metanem z pokładów węgla.

¹¹ Polska jest zobowiązana do 6% redukcji emisji gazów cieplarnianych w okresie 2008-2012 w stosunku do 1988 roku (rok bazowy dla Polski)

Tabela 2. Całkowita emisja gazów cieplarnianych według źródeł emisji w 2003 roku (w gigagramach)

| Typ przemysłu/ Rodzaj zanieczyszczenia | Dwutlenek węgla | Metan | Podtlenek azotu |
|--|-----------------|-------|-----------------|
| energetyczny | 182 213,3 | 1,8 | 2,6 |
| wytwórczy i budownictwo | 43 188,9 | 3,1 | 0,9 |
| transport | 30 490,2 | 4,6 | 2,0 |
| emisja lotna z paliw ¹² | 212,7 | 749,9 | - |
| procesy przemysłowe | 11 479,8 | 14,0 | 14,2 |
| rolnictwo | | 442 | 53 |
| odpady | 29,1 | 493,4 | 2,6 |

Źródło: „Ochrona środowiska 2005”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2005.

Zagrożenia naturalne i spowodowane poważnymi awariami. W Polsce systematycznie wzrasta liczba rejestrowanych zdarzeń niebezpiecznych. Największą grupę z nich stanowią pożary, w szczególności pożary obiektów mieszkalnych, upraw i budynków rolniczych oraz lasów. W kilkuset przypadkach rocznie pożarom towarzyszą zjawiska wybuchowe (np. w 2005 r. zanotowano 238 wybuchów gazów, 31 pyłów i 23 eksplozji materiałów wybuchowych). Wśród pozostałych zagrożeń dominują zagrożenia dla środowiska naturalnego – powodzie, zatory lodowe, huragany, a także katastrofy chemiczne, ekologiczne i techniczne. Dużą grupę zagrożeń stanowią zdarzenia komunikacyjne, w trakcie których bardzo często występują miejscowe zagrożenia ekologiczne (wyciek paliwa, rozszczelnienie cysterny z materiałem niebezpiecznym). Szczegóły przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3. Pożary i miejscowe zagrożenia w Polsce w latach 1998 – 2005.

| Rodzaj zdarzenia | Rok | | | | | | | |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Ogółem zdarzeń | 209538 | 239924 | 258872 | 283514 | 259328 | 390076 | 347281 | 386097 |
| <i>Pożary:</i> | | | | | | | | |
| Ogółem | 115557 | 136284 | 135889 | 116602 | 151026 | 220855 | 146728 | 184316 |
| w obiektach produkcyjnych | 2744 | 2344 | 2539 | 2107 | 2331 | 2462 | 2321 | 2482 |
| w obiektach magazynowych | 1363 | 1549 | 1429 | 1116 | 1331 | 1461 | 1361 | 1258 |
| w rolnictwie | 24048 | 32152 | 28484 | 27655 | 36982 | 71102 | 36574 | 43702 |
| w lasach | 6166 | 9820 | 12428 | 4480 | 10101 | 17088 | 7006 | 12169 |
| <i>Miejscowe zagrożenia:</i> | | | | | | | | |
| Ogółem | 93981 | 103640 | 122983 | 166912 | 197491 | 169221 | 200553 | 201781 |
| silne wiatry | 2064 | 8068 | 12502 | 18032 | 28855 | 11080 | 22414 | 14915 |
| Przybory wody | 424 | 2739 | 2385 | 5205 | 6704 | 4334 | 1754 | 11375 |
| opady śniegu | 1056 | 2148 | 998 | 1855 | 3327 | 1674 | 3904 | 5424 |

¹² Emisja dwutlenku węgla, metanu oraz podtlenku azotu.

| Rodzaj zdarzenia | Rok | | | | | | | |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| opady deszczu | 6670 | 9489 | 9461 | 29845 | 18627 | 7452 | 8498 | 9589 |
| chemiczne | 934 | 1048 | 1245 | 2298 | 1309 | 1155 | 1143 | 1116 |
| ekologiczne | 1768 | 1457 | 1960 | 3081 | 2576 | 2735 | 2701 | 2736 |
| drogowe | 29478 | 23870 | 28116 | 33720 | 38204 | 37811 | 44511 | 47129 |
| kolejowe | 290 | 333 | 325 | 305 | 273 | 299 | 321 | 278 |
| lotnicze | 97 | 112 | 155 | 155 | 136 | 104 | 110 | 145 |
| radiologiczne | 3 | 18 | 6 | 7 | 1 | 4 | 7 | 5 |
| wodne | 1229 | 1541 | 1732 | 2105 | 2376 | 2214 | 2132 | 2417 |
| medyczne | - | 1401 | 1766 | 1748 | 2284 | 2670 | 3143 | 4302 |

Źródło: Tabele statystyczne działań ratowniczych, materiały KGPSP (niepublikowane)

Hałas. Stan klimatu akustycznego w Polsce ulega postępującemu pogorszeniu. Jest to konsekwencją systematycznego wzrostu presji motoryzacji, globalnego zwiększania się natężenia ruchu kołowego, prędkości podróźnej pojazdów oraz rozprzestrzeniania się tego zintensyfikowanego ruchu na tereny z dotychczas prawidłowym klimatem akustycznym. Ze względu na źródło pochodzenia do zagrożeń akustycznych zalicza się hałas drogowy, kolejowy, przemysłowy i lotniczy.

Tereny mieszkalne i przemysłowe są terenami silnie przekształconymi przez człowieka. Stanowią one ok. 10% powierzchni kraju. W granicach administracyjnych miast ponad 70% powierzchni jest zabudowanych. Gleby w aglomeracjach narażone są szczególnie na zanieczyszczenie metalami ciężkimi oraz niebezpiecznymi związkami organicznymi¹³.

1.2. Charakterystyka sytuacji w poszczególnych sektorach

1.2.1. Środowisko

1.2.1.1. Infrastruktura ochrony środowiska

Systematycznie zmniejsza się ilość ścieków odprowadzanych do wód lub do ziemi. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2004 r. odprowadzono ogółem 9 200 hm³ ścieków, w tym ścieków przemysłowych - 86%, natomiast komunalnych - 14%. Ilość ścieków wymagających oczyszczania wynosiła 2 200 hm³, z czego oczyszczono 90%.

Tabela 4. Ilość oczyszczonych ścieków w latach (w hm³)

| Wyszczególnienie: | 1980 | 1990 | 2004 |
|---------------------------------------|--------|--------|-------|
| ogółem | 12 010 | 11 368 | 9 120 |
| ścieki przemysłowe | 9 669 | 9 055 | 7 826 |
| w tym: chłodnicze | 7 329 | 7 254 | 6 985 |
| ścieki komunalne | 2 342 | 2 314 | 1 294 |
| ścieki wymagające oczyszczenia ogółem | 4 681 | 4 115 | 2 135 |

¹³ Prognoza Oddziaływania na Środowisko Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Warszawa, październik 2006 r.

| Wyszczególnienie: | 1980 | 1990 | 2004 |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|
| ścieki oczyszczone, w tym: | 2 704 | 2 772 | 1 943 |
| - mechaniczne | 1 776 | 1 459 | 582 |
| - chemiczne | 216 | 218 | 108 |
| - biologiczne | 712 | 1 096 | 586 |
| - z podwyższonym usuwaniem biogenów | b.d. | b.d. | 669 |
| Ścieki nieoczyszczone | 1 978 | 1 343 | 192 |

Źródło: GUS/OŚ - 2005 r.

Pomimo stopniowej poprawy jakości wód w Polsce w latach 1990-2002, nadal istotne jest inwestowanie w infrastrukturę wodno-ściekową, jak i poprawę zarządzania gospodarką wodno-ściekową w celu szybszego rozwoju gospodarczego, a także wypełniania wymogów dyrektyw wspólnotowych (zwłaszcza dotyczy to aglomeracji powyżej 15 tys. RLM), m.in. dyrektywy z dnia 3 listopada 1998 r. 98/83/WE w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi.¹⁴ Stopniowa poprawa w zakresie **gospodarki wodno-ściekowej**, jaka ma miejsce od 1990 r., wiąże się w dużej mierze ze wzrostem dostępu ludności do podstawowej infrastruktury, zwłaszcza sieci kanalizacyjnej i wodociągowej. Łączna długość sieci kanalizacyjnej wzrosła z 51,1 tys. km w 2000 r. do 73,9 tys. km w 2004 r. Poprawie uległ również stopień wyposażenia w sieć wodociągową. W 2004 r. długość sieci rozdzielczej wzrosła o ok. 12% w porównaniu z 2000 r. i wynosiła 239,2 tys. km. Wyposażenie w sieć wodno-kanalizacyjną wykazuje znaczne zróżnicowanie przestrzenne. Relatywnie najsłabiej są w nią wyposażone województwa wschodniej i północno-wschodniej części kraju. Zrzuty zanieczyszczeń z polskich rzek trafiają do Bałtyku, wywierając niekorzystny wpływ na stan czystości wód i stan biocenozy strefy przybrzeżnej. Zjawisko to potęgują zanieczyszczenia wód opadowych i roztopowych, które trafiają do Bałtyku z terenów zurbanizowanych.

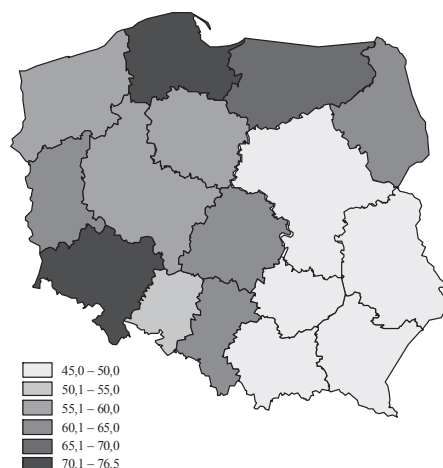
W 2004 roku było 1339 oczyszczalni przemysłowych, w tym 53 z podwyższonym usuwaniem biogenów i 2875 (w 1990 – 585) oczyszczalni komunalnych, w tym 689 z podwyższonym usuwaniem biogenów. Według szacunków GUS 84,5% (w 1990 – 81) ludności miast i 18,4% ludności wsi korzysta z oczyszczalni ścieków. W krajach Europy Zachodniej oczyszczalnie ścieków obsługują ponad 78% ludności, w Polsce – 59%.

Według tego samego źródła, wielkości ładunków w ściekach komunalnych odprowadzanych po oczyszczeniu do wód lub do ziemi kształtowały się następująco: wyrażone jako BZT₅ 26,8 tys. t/rok, ChZT 101,1 tys. t/rok, zawiesina 37,2 tys. t/rok, azot ogólny 30,2 tys. t/rok i fosfor ogólny 2,9 tys. t/rok.

Ze ścieków przemysłowych, wymagających oczyszczenia, odprowadzanych bezpośrednio do wód lub do ziemi 6% nie jest oczyszczane, a prawie 63% jest oczyszczane wyłącznie mechanicznie.

¹⁴ Dz. Urz. WE z 1998 r. Nr 330, s. 32.

Mapa 1. Odsetek ludności województw obsługiwanej przez oczyszczalnie ścieków w 2003 r.



Źródło: Instytut na Rzecz Ekorozwoju, 2005

Ilość wytworzonych w 2004 r. **odpadów** wyniosła 133 mln ton¹⁵. Całkowita ilość odpadów powstających rocznie w przeliczeniu na mieszkańca wynosiła w 2000 r. 3,6 ton, w krajach Europy Zachodniej wielkość ta wynosiła 3,8 ton, a w krajach Europy Wschodniej i Środkowej 4,4 ton. Zmniejszeniu uległa ilość odpadów składowanych w przeliczeniu na jednego mieszkańca z 311,5 kg w 2000 r. do 240,8 kg w 2004 r.

W 2004 roku zebrano 9,8 mln ton¹⁶ odpadów komunalnych, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca wynosi 256 kg¹⁷. Wskaźnik ilości odpadów komunalnych na jednego mieszkańca w Polsce kształtuje się na znacznie niższym poziomie niż średnia dla 25 krajów Unii Europejskiej (518 kg na jednego mieszkańca w 2001 roku) i krajów UE-15 (556 kg) oraz krajów OECD (570 kg) (dane według szacunków OECD w 2003 r.). Najmniejszą ilością wytwarzanych odpadów na 1 km² cechują się województwa wschodniej części kraju: warmińsko-mazurskie (24 t) i podlaskie (44 t), największą – województwa śląskie (3 524 t) i dolnośląskie (1 740 t). Obecnie w Polsce na składowiska trafia ponad 95% odpadów komunalnych, wśród których około 48% stanowią odpady ulegające biodegradacji. W przypadku odpadów komunalnych w 2004 roku procesom przekształcania biologicznego poddano 2,3% całości wytwarzanych odpadów komunalnych, a termicznemu przekształceniu poddano 0,4%. Ponadto 2% całości wytwarzanych odpadów komunalnych została poddana recyklingowi.

W 2004 roku w Polsce wytworzono 5 553,9 tys. Mg odpadów komunalnych ulegających biodegradacji, w tym ok. 5% z nich zostało poddane procesom przekształcania biologicznego, natomiast łącznie procesom odzysku i unieszkodliwiania (poza składowaniem) poddano 565 tys. Mg odpadów, co stanowi ok. 4,7% wytworzonych odpadów. Większość odpadów komunalnych nadal trafia na składowiska, z których wiele nie spełnia wymagań technicznych i prawnych. Stąd konieczność zamykania i rekultywacji tych obiektów. Dla porównania

¹⁵ GUS/OŚ 2005 r.

¹⁶ Krajowy Plan Gospodarki Odpadami 2010 – projekt, 27 lipca 2006 r. Departament Gospodarki Odpadami, Ministerstwo Środowiska.

¹⁷ „Ochrona środowiska 2005”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2005.

w 2004 roku selektywnie zebrano jedynie ok. 243 tys. Mg odpadów, co stanowiło ok. 2% ilości odpadów komunalnych lub ok. 2,5% ilości zebranych odpadów.¹⁸

W Polsce istnieje 795 składowisk odpadów (stan na dzień 31 grudnia 2005 r.), na których w 2005 r. składowano odpady komunalne. Wśród tych obiektów 315 spełnia wymagania techniczne i organizacyjne wynikające z dyrektywy Rady 1999/31/WE¹⁹ z dnia 26 kwietnia 1999 roku w sprawie składowania odpadów, a 480 nie spełnia tych wymagań. W roku 2005 na składowiskach odpadów komunalnych składowanych było 8 623 111,2 Mg odpadów, z tego:

- 5 209 994,6 Mg na składowiskach spełniających wymagania dyrektywy Rady 1999/31/WE w sprawie składowania odpadów,
- 3 413 116,6 Mg na składowiskach nie spełniających wymagań dyrektywy Rady 1999/31/WE w sprawie składowania odpadów²⁰.

W okresie 2000-2004 obserwowano sukcesywny spadek ilości zebranych odpadów, niemniej jednak spadek ten jest wynikiem m. in. niezgodnej ze stanem faktycznym rejestracji ilości odpadów trafiających do obiektów odzysku i unieszkodliwiania, zmniejszającym się ciężarem objętościowym odpadów (wzrasta ich objętość, maleje ciężar). Ponadto należy wziąć pod uwagę, iż część wytwarzanych odpadów w gospodarstwach domowych, w tym przede wszystkim odpady ulegające biodegradacji, jest wykorzystywana we własnym zakresie²¹.

Dodatkowo należy zauważyć, iż istnieje również problem tzw. „dzikich wysypisk”, których liczba w roku 2005, zgodnie z danymi GUS, wynosiła 2538, niemniej jednak składowiska te nie są składowiskami odpadów w rozumieniu dyrektywy i nie są one miejscami nie przeznaczonymi do ich składowania, a obowiązek ich likwidacji należy do gmin.

W 2004 roku czynnych było w Polsce 1049 składowisk odpadów innych niż niebezpieczne, które zajmowały powierzchnię 3385 ha, w tym funkcjonowały 83 kompostownie odpadów, 84 sortownie mechaniczne i ręczne oraz 1 instalacja termicznego przetwarzania. W przypadku odpadów niebezpiecznych w tym samym czasie funkcjonowało 460 instalacji oraz urządzeń do ich odzysku i unieszkodliwiania, a także 99 instalacji do przekształcania termicznego oraz ok. 70 składowisk²².

Istotnym zagrożeniem są odpady niebezpieczne wytwarzane w gospodarstwach domowych, trafiające do odpadów komunalnych. Powinny one być wydzielone ze strumienia odpadów komunalnych „u źródła”, czyli przez samych mieszkańców, tymczasem niepokojący jest wzrost ilości tych odpadów składowanych na składowiskach. W gospodarce odpadami przemysłowymi odnotowano niewielkie ograniczenie zależności wzrostu gospodarczego od ilości wytwarzanych odpadów oraz wzrost ilości odpadów poddawanych procesom odzysku, głównie dzięki restrukturyzacji gospodarki w kierunku mniej materiałochłonnych rodzajów działalności, ale również dzięki stosowaniu czystszych procesów produkcyjnych.

Gleba użytkowana jest do produkcji rolniczej i leśnej, eksploatacji zasobów mineralnych oraz wykorzystywana pod budownictwo, działalność rekreacyjną, składowanie i usuwanie

¹⁸ GUS/OŚ 2005 r.

¹⁹ Dz. Urz. WE L 182 z dnia 16 lipca 1999 r., str. 1, z późn. zm.

²⁰ Źródło: Informacja na temat dostosowania składowisk odpadów komunalnych w Polsce do wymagań dyrektywy Rady 1999/31/WE w sprawie składowania odpadów, Ministerstwo Środowiska

²¹ Krajowy Plan Gospodarki Odpadami 2010 – projekt, 27 lipca 2006 r. Departament Gospodarki Odpadami, Ministerstwo Środowiska.

²² GUS/OŚ 2005 r.

odpadów. Różne sposoby użytkowania gleb decydują o charakterze i skali przekształceń jej naturalnych właściwości.

Do najważniejszych czynników pogarszających jakość gleb w Polsce należy zaliczyć szkodliwe oddziaływanie przemysłu wydobywczego oraz oddziaływanie pyłów i gazów emitowanych przez przemysł i transport. Presje tego typu mają charakter lokalny i dotyczą głównie miast i aglomeracji, terenów zakładów przemysłowych, ciągów komunikacyjnych oraz składowisk odpadów przemysłowych i komunalnych. Gleby na terenach silnie uprzemysłowionych są szczególnie narażone na zanieczyszczenia metalami ciężkimi i wielopierścieniowymi węglowodorami aromatycznymi oraz gromadzenie odpadów z dużą zawartością związków organicznych. Ponadto mogą występować presje o charakterze ponadlokalnym, polegające na zakwaszaniu gleby w związku z osadzaniem się i wymywaniem przez opady zanieczyszczeń z atmosfery. Należy podkreślić, że pomimo znacznego zmniejszenia presji na gleby ze strony górnictwa i przemysłu niskie tempo rekultywacji nie sprzyja szybkiej poprawie jakości gleb w Polsce.

Pod względem zanieczyszczenia metalami ciężkimi i niebezpiecznymi związkami organicznymi stan czystości gleb użytkowanych rolniczo jest dobry. W Polsce w latach 2001/2002 zostało zużytych 1 574 tys. ton nawozów mineralnych, chemicznych oraz wapniowych, co w przeliczeniu stanowi 93 kg na 1 ha użytków rolnych²³.

Ponadto do czynników pogarszających jakość gleb należy erozja, zakwaszenie i zasolenie oraz degradacja biologiczna. Istotne zagrożenie dla jakości gleb w Polsce stanowić mogą coraz częściej pojawiające się susze.

Całkowita oszacowana powierzchnia terenów objętych degradacją w Polsce przekracza 8 000 km² (800 tys. ha, ok. 2,6% powierzchni kraju), z czego przemysłowa degradacja powierzchni ziemi objęła: w stopniu bardzo dużym i dużym – ponad 1 400 km² (ok. 0,4% powierzchni kraju), w stopniu średnim i małym – niemal 7 000 km² (ok. 2,2% powierzchni kraju). Natomiast powierzchnię obszarów zagrożonych przemysłową degradacją szacuje się na 39 500 km². Warto jednak zauważyć, że począwszy od roku 1990 powierzchnia gruntów zdewastowanych i zdegradowanych wymagających rekultywacji ujętych w ewidencji służb ochrony środowiska stopniowo maleje, zmniejszając się z 93,7 tys. ha w 1990 do 70,7 tys. ha w roku 2003. Powierzchnia obszarów zdegradowanych w odniesieniu do całkowitej powierzchni kraju stanowi niewielki jej odsetek, niemniej jednak na poziomie lokalnym/regionalnym może stanowić poważną przeszkodę w rozwoju danego obszaru.

W Polsce, podobnie jak w innych krajach europejskich i OECD, występuje problem „porzuconych” terenów po działalności gospodarczej, w tym terenów przemysłowych. Największe obciążenia wieloczynnikową degradacją występują regionalnie na terenie województwa śląskiego, dolnośląskiego, małopolskiego i opolskiego. W przypadku tych województw dodatkowym czynnikiem degradacji terenu jest podziemna eksploatacja górnicza, która skutkuje deformacjami powierzchni powodującymi zmiany stosunków wodnych, jak również niekorzystnym mechanicznym oddziaływaniem na budynki i infrastrukturę.

Podjęcia działań wymaga również zjawisko postępującej erozji brzegów morskich, będące głównie wynikiem wzrastającego poziomu morza spowodowanego efektem cieplarnianym. Obserwowane zjawisko zwiększa realne prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi sztormowych. Wzrost poziomu morza będzie przyczyną cofnięcia się – w tym stuleciu – linii

²³ „Mały rocznik statystyczny Polski 2003”, <http://www.stat.gov.pl/>

brzegowej o 150-400 m. Nastąpi szybki zanik plaż. Zalaniem, w wyniku powodzi sztormowych, będzie zagrożone około 2200 km² terenów nadmorskich i zaplecza.²⁴

1.2.1.2. Zagrożenia naturalne oraz poważne awarie

Do podstawowych **zagrożeń dla środowiska** należy zaliczyć:

- zagrożenia naturalne, m. in. powodziowe, pożarowe (np. pożary lasów), huragany, zatory lodowe,
- spowodowane poważnymi awariami, m. in. zdarzenia chemiczne bądź ekologiczne, związane z istnieniem zakładów przemysłowych, oraz transportem drogowym i kolejowym substancji niebezpiecznych.

W Polsce corocznie rejestruje się od kilkuset do kilku tysięcy zdarzeń związanych z przybojem wody w rzekach. Na przestrzeni ostatnich lat najtragiczniejszym w tym zakresie był rok 1997, w którym zanotowano katastroficzną **powódź** w dorzeczu Odry. W jej trakcie zalanych zostało ok. 500 tys. hektarów terenu, na którym znajdowało się prawie 700 tys. mieszkań oraz kilkanaście tysięcy przedsiębiorstw i instytucji. W wyniku działania żywiołu życie straciły 54 osoby. Według szacunków Głównego Urzędu Statystycznego łączne straty z powodzi, które miały miejsce w latach 1997 – 1998 osiągnęły poziom 14 miliardów złotych, objęły tereny zamieszkałe przez ponad 4,5 mln ludzi. Pod wodą znalazło się 90 miast i 900 wsi w 320 gminach. Ewakuowano 165 tys. osób. Zniszczeniu uległo ponad 45 tys. budynków mieszkalnych, 3 tys. km dróg, 2 tys. km linii kolejowych, 300 mostów, 600 szkół. Zalanych zostało 620 tys. ha gruntów i 70 tys. ha lasów. Szkody dla środowiska zostały pogłębione w wyniku zalania obiektów typu oczyszczalnie ścieków, magazyny substancji niebezpiecznych czy też cementarze.

W ujęciu ilościowym **zagrożenie powodziowe** jest największe na terenach przygranicznych Polski południowej i południowo – wschodniej. Szczególne zagrożenie stwarzają tutaj rzeki znajdujące się w dorzeczu Odry, Wisły, Sanu i Bugu. Nasilenie w ostatnich latach niekorzystnych zjawisk atmosferycznych, w tym intensywnych opadów deszczu, powoduje gwałtowne przybory wód, szczególnie w górskich odcinkach wspomnianych rzek. Chociaż w większości przypadków nie powodują one zagrożenia dla większych połaci terenu, to w wymiarze lokalnym niejednokrotnie mają charakter katastrofy.

Istotnym problemem jest ochrona przed powodzią obszaru Żuław Wiślanych, zamieszkiwanych przez ćwierć miliona ludzi. Położenie Żuław na terenach depresyjnych i przyległych do nich terenach przydepresyjnych w delcie Wisły powoduje, że stopień zagrożenia powodziowego jest tam szczególnie wysoki. Wysokie zagrożenie powodzią występuje również w innych częściach kraju (np. obszary górskie i podgórskie).

Obok przyborów związanych z intensywnymi opadami deszczu zagrożenie powodziowe związane jest także z tworzeniem się **zatorów lodowych** w okresach topnienia lodów, szczególnie niebezpieczne na dużych rzekach z zaporami i licznymi mostami.

Łączna wielkość **zmagazynowanej wody** w sztucznych zbiornikach wynosi około 4 mld m³, co daje 6,5% objętości średniego rocznego odpływu. Wieloletnie niedofinansowanie gospodarki wodnej i zaniedbania w prawidłowym utrzymywaniu śródlądowych wód powierzchniowych, niewystarczająca liczba zbiorników retencjonujących wodę i pogarszający się stan obwałowań, zabudowa terenów potencjalnie zagrożonych oraz

²⁴ Zob.: Instytut Morski w Gdańsku „Program ochrony brzegów morskich”, Gdańsk 2002.

niewykorzystywanie naturalnych zdolności retencyjnych zlewni przyczyniają się do wzrostu zagrożenia powodziowego. Ponad 3,9% istniejących urządzeń wodnych stale piętrzących wodę i ponad 26% obwałowań - zagraża lub może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa. Ponad 50% budowli przekroczyło wiek 50 lat, a prawie 70% budowli ma więcej niż 25 lat. W niektórych rejonach kraju występują już od dziesięcioleci stałe deficyty wody potrzebnej na cele gospodarcze i zaopatrzenie ludności, obniżył się poziom wód gruntowych, znaczna część kraju podlega zjawiskom stepowienia (Wielkopolska, Kujawy, Lubelskie), nasilają się zjawiska suszy, w tym rośnie ryzyko pożarowe w lasach, zanikają obszary wodno-błotne, za to w okresie wiosennym i w okresach nawalnych deszczy obserwowano coraz groźniejsze zjawiska powodziowe.

Ważnym problemem jest znaczne zanieczyszczenie wód **Morza Bałtyckiego** oraz degradacja jego brzegu. W strefie nadmorskiej źródłem zanieczyszczeń wód przybrzeżnych i przejściowych, oprócz zanieczyszczeń pochodzących z eksploatacji statków są zanieczyszczenia pochodzące z lądu związane z np. brakiem kanalizacji sanitarnej dla odprowadzania wód opadowych oraz roztopowych w aglomeracjach nadmorskich, co wiąże się również z obniżeniem atrakcyjności tych terenów dla turystów oraz potencjalnych inwestorów.

Brak odpowiednio funkcjonujących systemów odprowadzania i oczyszczania wód opadowych w obszarach zurbanizowanych bezpośrednio sąsiadujących z Bałtykiem powoduje, iż do strefy przybrzeżnej spływają nieoczyszczone wody deszczowe i roztopowe. W rezultacie następuje znaczne pogarszanie jakości wód w kąpieliskach morskich (obszary chronione wg załącznika nr IV do dyrektywy 2000/60/WE). Nowa dyrektywa dotycząca zarządzania jakością wody w kąpieliskach 2006/7/WE wprowadza bardzo restrykcyjne wymogi w zakresie klasyfikacji jakości wody w kąpieliskach.

Najwięcej **pożarów** notuje się w grupie obiektów mieszkalnych, rolnictwie oraz lasach. Pożary w ostatniej z wymienionych grup oddziałują bardzo niekorzystnie na stan środowiska naturalnego. Zagrożenie pożarowe w lasach i innych przestrzeniach otwartych jest wysokie. Jego skalę można oceniać zarówno w kontekście dużej liczby zaistniałych pożarów (por. tabela 3), jak i przez pryzmat pojedynczych zdarzeń. W przypadku wystąpienia niekorzystnych warunków klimatyczno-pogodowych poziom zagrożenia pożarowego w lasach może gwałtownie wzrosnąć i duże pożary mogą przybrać charakter masowy.

W Polsce zlokalizowanych jest 341 zakładów przemysłowych, w których istnieje możliwość wystąpienia **poważnej awarii przemysłowej** ze względu na ilość przechowywanych materiałów niebezpiecznych. Zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w największym stopniu występuje w południowej części kraju w województwach śląskim oraz dolnośląskim oraz wzdłuż dorzecza Wisły, pozostając w ścisłym związku ze stopniem uprzemysłowienia tych obszarów.

Zakres oddziaływania ewentualnych skutków poważnej awarii wykracza daleko poza miejsce jej powstania. Dotyka bezpośrednio ludzi i środowisko naturalne. Likwidacja skutków poważnych awarii zazwyczaj wymaga długoletnich działań odbudowujących środowisko.

W świetle analizy zaistniałych na świecie poważnych awarii przemysłowych pierwotnym **źródłem zagrożenia** były:

1. pożary – 45% przypadków,
2. uwolnienie substancji toksycznych do otoczenia – 33%

3. wybuchy – 22%,

1.2.1.3 Monitoring środowiska

W ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ) prowadzone są badania oraz opracowywane analizy i oceny poszczególnych komponentów środowiska (powietrze, wody podziemne i powierzchniowe, gleby, przyroda, lasy) oraz oddziaływań (hałas, promieniowanie elektromagnetyczne, promieniowanie jonizujące) określonych w wieloletnich programach monitoringu środowiska jako podsystemy. Generowane w ramach PMŚ dane stanowią niezależne i obiektywne źródło dla ocen skuteczności działań środowiskowych. Zadania ujęte w programach PMŚ wynikają z prawa krajowego, zobowiązań międzynarodowych oraz innych potrzeb polityki ekologicznej państwa.

1.2.1.4. Ochrona przyrody i edukacja ekologiczna

Zagrożeniem dla środowiska przyrodniczego w Polsce jest zwiększająca się fragmentacja krajobrazu. Ochrona gatunków jest zagrożona m.in. ze względu na nie wystarczająco rozwiniętą sieć korytarzy ekologicznych, zapewniających wymianę puli genowej pomiędzy poszczególnymi populacjami.

Na obszarach leśnych zagrożeniem dla drzewostanów jest niedostosowanie składu gatunkowego do potencjalnych warunków siedliskowych, presja zanieczyszczeń z przemysłu i transportu oraz zagrożenie suszą. Polepszanie stanu oraz odporności ekosystemów leśnych wymaga wzbogacenia składu gatunkowego lasów i dostosowania go do charakteru warunków siedliskowych poprzez przebudowę drzewostanów oraz przeciwdziałanie nadmiernemu odpływowi wód ze zlewni.

Ochrona przyrody musi być brana pod uwagę również przy realizacji nowych inwestycji, szczególnie w sektorze transportu. Istotne znaczenie mają w tym przypadku dyrektywa 85/337/EWG w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne²⁵ (znowelizowana dyrektywą 97/11/WE²⁶), dyrektywa 92/43/EWG („siedliskowa”)²⁷ i dyrektywa 79/409/EWG („ptasia”)²⁸.

Wśród mieszkańców Polski jest niski poziom świadomości ekologicznej. Zachowania proekologiczne Polaków wypadają słabo na tle postaw proekologicznych obywateli innych krajów UE, np. Szwecji, Danii czy Holandii. Polacy nie mają motywacji do prezentowania postaw proekologicznych. Mało uświadomiony jest motyw ekonomiczny zachowań proekologicznych, tj. oszczędność w gospodarstwach domowych poprzez racjonalne zużycie wody, energii elektrycznej, ciepła i segregację odpadów. Przemysłane działania edukacyjne i informacyjne w tym zakresie powinny stanowić dla administracji rządowej i samorządowej jedno z istotnych narzędzi do realizacji polityki ekologicznej²⁹.

²⁵ Dz. Urz. WE L 175 z dnia 5 lipca 1985 r., str. 40

²⁶ Dz. Urz. WE L 73 z dnia 14 marca 1997 r., str. 5

²⁷ Dz. Urz. WE L 206 z dnia 22 lipca 1997 r., str. 7 z późn. zm.

²⁸ Dz. Urz. WE L 103 z dnia 25 kwietnia 1979 r., str. 1, z późn. zm.

²⁹ Źródło: na podstawie Tadeusz Burger Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa „Świadomość ekologiczna społeczeństwa polskiego” Warszawa 2005.

Tabela 5. Zaangażowanie respondentów w działania związane z ochroną środowiska naturalnego

| Lp. | Czy kiedykolwiek angażował(a) się Pan(i) w działania związane z ochroną środowiska naturalnego? | Przedsiębiorcy prywatni Wskazania (w %) N=46 | Ogół respondentów Wskazania (w %) N=1001 |
|-------|---|--|--|
| 1. | Tak | 17,4 | 24,7 |
| 2. | Nie | 82,6 | 75,3 |
| Razem | | 100,0 | 100,0 |

Źródło: Ministerstwo Środowiska, badanie opinii publicznej przeprowadzone przez CBM Indicator, wrzesień 2005 r.

Kształtowanie postaw społecznych sprzyjających ochronie przyrody, w tym różnorodności biologicznej powinno stanowić bardzo ważny element działań w tym sektorze. Społeczeństwo wykazuje znikomą wiedzę na temat ochrony przyrody, gatunków zwierząt i roślin oraz obszarów ich występowania.

W opinii większości respondentów badania opinii publicznej przeprowadzonego przez CBM Indicator we wrześniu 2005 r. najskuteczniejszy sposób na ochronę środowiska naturalnego to ekologiczny styl życia. Najczęściej wskazywane rozwiązania to stosowanie zasad ochrony środowiska w życiu codziennym (64%) i edukacja dotycząca właściwego postępowania (60%). Szeroko rozumiana edukacja ekologiczna powinna zatem być podejmowana jako kompleksowe ogólnopolskie przedsięwzięcia/kampanie, a także działania towarzyszące poszczególnym projektom inwestycyjnym w celu uświadomienia konkretnym grupom społecznym i zawodowym potrzeb i właściwych metod ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu.

1.2.2. Transport

Stan systemu transportowego w Polsce jest istotną barierą dla rozwoju przemysłu, handlu i usług, wpływa też negatywnie na wielkość wymiany zagranicznej i zmniejsza mobilność obywateli. Bez przełamania tej bariery Polska nie stanie się krajem gospodarczego sukcesu, zdolnym do konkurencyjności na rynku europejskim i światowym, skutecznie wykorzystującym posiadane zasoby ludzkie.

Słaba dostępność komunikacyjna Polski wynika z peryferyjnego położenia w ramach Unii Europejskiej, jak również ze słabości istniejących połączeń komunikacyjnych. W żywotnym interesie Polski jest jak najszybsze stworzenie sprawnych połączeń transportowych z resztą Europy.

Wyzwaniem jest też zapewnienie spójności terytorium kraju. Słaba jakość połączeń międzyregionalnych, w tym połączeń pomiędzy największymi ośrodkami metropolitalnymi oraz miastami Polski wschodniej pomiędzy sobą i stolicą, ogranicza oddziaływania synergiczne, nie pozwalając na pełne wykorzystanie istniejącego potencjału nie tylko w gospodarce, lecz także w edukacji, nauce, czy kulturze. Brak spójności terytorialnej sprzyja też utrzymywaniu się dużych różnic rozwojowych pomiędzy poszczególnymi częściami kraju. Wschodnie regiony Polski, należące do najbiedniejszych w Europie, są regionami słabo skomunikowanymi z resztą kraju.

Ze względu na tranzytowe położenie Polski, szlaki komunikacyjne mogą odgrywać bardzo istotną rolę w obsłudze transportu międzynarodowego pomiędzy Europą Zachodnią a Rosją, Ukrainą i Azją Centralną, z perspektywą przedłużenia ich w przyszłości do Azji południowo-

wschodniej, w tym do Chin. Szlaki te mogą odgrywać też istotną rolę w obsłudze ruchu pomiędzy krajami skandynawskimi i południem Europy.

Istotnym problemem w Polsce jest obserwowany w ostatnich latach bardzo szybki wzrost mobilności społeczeństwa. Jego konsekwencją jest gwałtownie rosnąca liczba samochodów osobowych, która w ostatnim piętnastolecu wzrosła ponad dwukrotnie, co przy niewielkim poziomie inwestycji w rozbudowę sieci dróg powoduje coraz większe zatłoczenie motoryzacyjne, które dotyczy zarówno aglomeracji miejskich, jak i połączeń drogowych na poziomie regionalnym i krajowym.

Rozwój nowych technologii w sferze transportu, w tym poprawa efektywności pojazdów, ograniczanie emisji spalin i hałasu, zastosowanie urządzeń ochrony środowiska naturalnego czy rozwiązań opartych o technologie telematyczne w transporcie, stanowią w Polsce dziedzinę zaniedbaną. Pomimo znacznego potencjału naukowo – badawczego i niemałych osiągnięć na tym polu, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych postępuje bardzo wolno. Istotny problem niedostatecznego finansowania, a także konieczność nadrobienia zaległości w zakresie podstawowych elementów infrastruktury transportowej, były jak dotąd barierą hamującą rozwój i implementację nowych technologii na pożądanym poziomie. W ostatnim okresie zaobserwować można coraz większe zainteresowanie tą problematyką, przed którą, w związku z możliwością uzyskania wsparcia ze środków funduszy pomocowych, otwierają się perspektywy dynamicznego rozwoju.

1.2.2.1. Transport drogowy

Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T zidentyfikowana w decyzji Parlamentu i Rady w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE) obejmuje w Polsce 4 816 km dróg. Są to główne szlaki drogowe kraju, na których występuje znaczne obciążenie ruchem, w tym tranzytowym. Projekty priorytetowe sieci TEN-T oraz główne osie transportowe ujęte w komunikacie Komisji w sprawie wydłużenia głównych transeuropejskich osi transportowych do krajów sąsiadujących (COM(2007)32) na terenie Polski to:

1. Autostrada A2 – wchodząca w skład Osi Północnej w ramach odcinka Berlin – Warszawa – Mińsk
2. Autostrada A4 - wchodząca w skład Osi Centralnej w ramach odcinka Drezno – Katowice – Lwów
3. Autostrada A1 – wchodząca w skład projektu priorytetowego 25 – Oś autostradowa Gdańsk – Brno – Bratysława/Wiedeń

Stan zaawansowania realizacji projektu priorytetowego 25 na terenie Polski przedstawia się następująco:

Ze środków Funduszu Spójności na lata 2004 – 2006 realizowany jest odcinek autostrady A1 Sośnica (Gliwice) – granica państwa (Gorzyczki). Z funduszu TEN-T finansowane są prace przygotowawcze do budowy autostrady A1 na odcinkach Toruń – Stryków, Stryków – Pyrzowice, Pyrzowice – Sośnica. Dodatkowo, w systemie partnerstwa publiczno–prywatnego realizowane będą odcinki Gdańsk – Nowe Marzy oraz Stryków – Pyrzowice. Do roku 2010 planowane jest zakończenie realizacji polskiej części PP25 na całej długości od Gdańska do południowej granicy kraju.

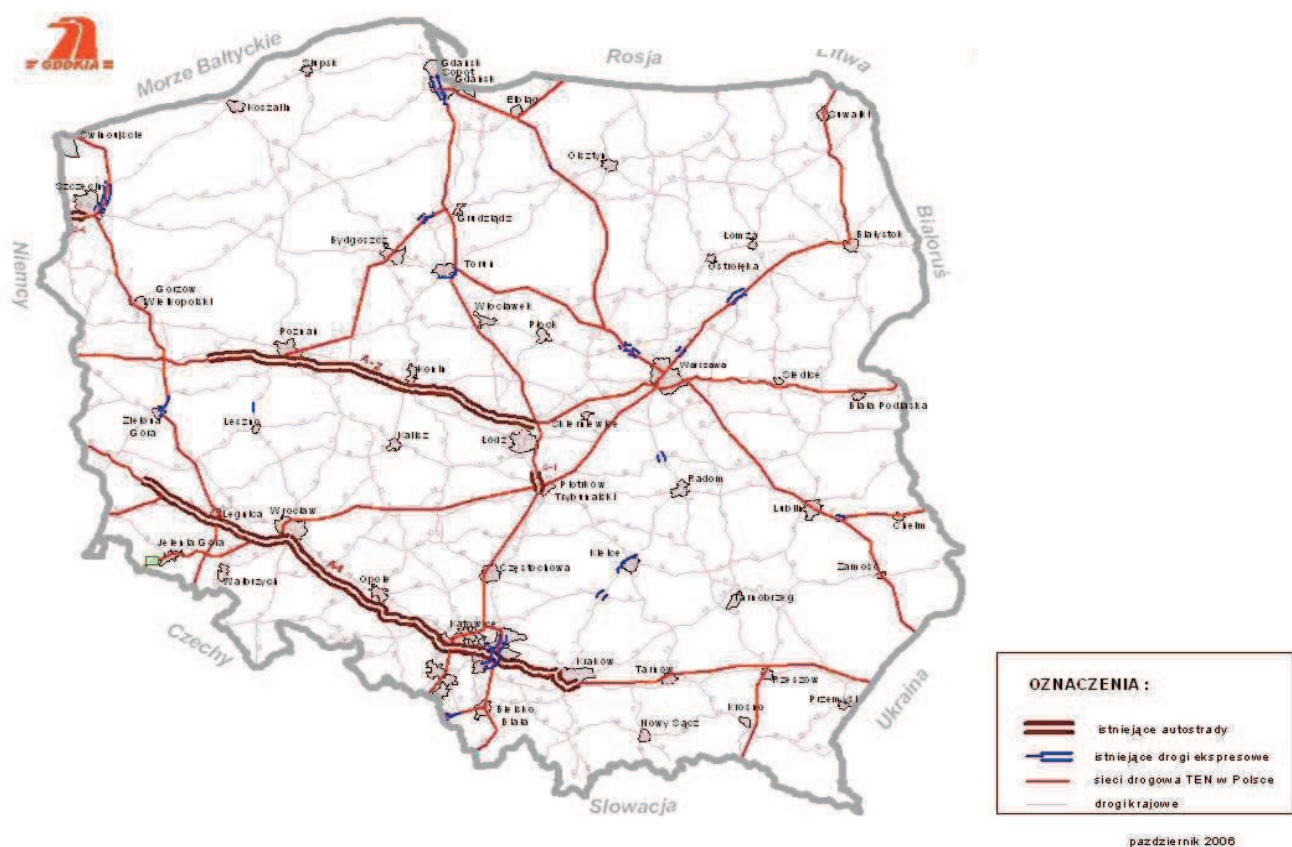
Długość dróg w Polsce, z podziałem na kategorie, przedstawia Tabela 6, a sieć istniejących autostrad i dróg ekspresowych mapa nr 2.

Tabela 6. Długość poszczególnych kategorii dróg w Polsce

| Lp. | Kategoria drogi | km |
|-----|-------------------|----------------|
| 1. | Drogi krajowe | 18 287 |
| 2. | Drogi wojewódzkie | 28 476 |
| 3. | Drogi powiatowe | 128 328 |
| 4. | Drogi gminne | 206 371 |
| | OGÓLEM | 381 463 |

Źródło: GDDKiA – Biuro Studiów, stan na dzień 31 grudnia 2005 r.

Mapa 2. Istniejące odcinki autostrad i dróg ekspresowych oraz sieć drogowa TEN-T w Polsce



Źródło: GDDKiA

Z 18,3 tys. km dróg krajowych, 1,8 tys. km to drogi znajdujące się w miastach na prawach powiatu.

Gęstość istniejącej sieci drogowej (81,2 km na 100 km²) można uznać za zadowalającą. Problemem jest wyczerpywanie się przepustowości dróg i ich rosnące zatłoczenie. Słabością

są też niskie standardy techniczne istniejących dróg, ciągle niski poziom ich utrzymania oraz cały szereg wad strukturalnych sieci drogowej. Są to na tyle poważne mankamenty, że należy je uznać za jeden z zasadniczych problemów rozwojowych kraju.

Najpoważniejsze wady polskiej sieci drogowej to:

Brak spójnej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu. W połowie 2006 roku w Polsce funkcjonowało 674 km autostrad i 257 km dróg ekspresowych. Ciągi autostradowe, mające łączyć zachodnią granicę państwa z Krakowem i Warszawą, są jeszcze niekompletne. Docelowa długość planowanej sieci autostrad wynosi ok. 2 tys. km, a dróg ekspresowych ok. 5 tys. km. Z punktu widzenia układu dróg szybkiego ruchu na obecnym etapie za szczególnie dotkliwy należy uznać:

1. brak połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami metropolitalnymi,
2. brak lub w niewystarczającym stopniu wykształcone układy tego typu dróg w otoczeniu ośrodków metropolitalnych,
3. brak połączeń na kierunku północ-południe (w tym połączenia autostradowego),
4. brak dobrych połączeń głównych miast Polski wschodniej z Warszawą i resztą kraju.

Zły stan utrzymania dróg. Pod koniec 2006 r. niemal połowa dróg krajowych znajdowała się w stanie złym lub niezadowolającym (odpowiednio po 23,4%), a w stanie dobrym 53,2% dróg. Oznacza to, że ponad połowa dróg krajowych w Polsce kwalifikuje się do remontu natychmiast (stan zły) lub w najbliższej przyszłości (stan niezadowolający). Pomimo tak złego obrazu utrzymania dróg warto zaznaczyć, że udało się zahamować proces dalszej ich degradacji, a od 2003 r. ich stan zaczął się powoli poprawiać.

Niedostosowanie dróg do nośności 115 kN/oś. Większość dróg w Polsce jest dostosowana do standardu naciskowego 80 kN/oś lub 100 kN/oś. Do nacisku 115 kN/oś dostosowanych jest tylko 2190 km dróg. Jednocześnie na drogach międzynarodowych (o długości 5,5 tys. km), dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku 115 kN/oś. Powoduje to szybką degradację dróg tej kategorii. Polska przyjęła na siebie w Traktacie Akcesyjnym zobowiązania dotyczące wzmocnienia dróg deklarując, że w 2011 roku 2,5 tys. km wyznaczonych dróg będzie dostosowanych do nacisku 115 kN/oś.

Prowadzenie ruchu przez tereny zabudowane. Strukturalnym problemem polskiej sieci drogowej są drogi krajowe prowadzące ruch o dużym natężeniu, w tym samochodów ciężarowych przez tereny zabudowane, rozwijające się wzdłuż osi drogowych. Dotyczy to zarówno większych jak i mniejszych miejscowości. Jest to duża uciążliwość dla mieszkańców i zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, a jednocześnie sytuacja taka ogranicza przepustowość ciągów drogowych i zmniejsza prędkość ruchu tranzytowego.

Złemu stanowi infrastruktury drogowej towarzyszy bardzo szybki wzrost liczby samochodów. W latach 1990-2005 liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła o 134,5%, a samochodów ciężarowych (1990-2004) o 129%³⁰. Średni dobowy ruch na drogach krajowych w Polsce w latach 1995-2005 wzrósł z 8,5 tys. do 13,5 tys. pojazdów.

Prognozy do roku 2020 wskazują na możliwy wzrost liczby samochodów osobowych o 40-60% i wzrost przewozu ładunków w tonach o 27%-36%. Niezwykle szybki będzie wzrost pracy przewozowej (w tkm), który wzrośnie do 2020 roku o około 85%-105%.

³⁰ Z uwzględnieniem samochodów osobowych rejestrowanych jako ciężarowe.

Rynek przewozów samochodowych jest rynkiem w pełni zliberalizowanym i bardzo konkurencyjnym. Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, a tym samym zniesienia wymogu odrębnych zezwoleń na przewozy, liczba pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy osób i rzeczy wzrosła o ponad 50%. Znaczna część pracy przewozowej wykonywanej przez polskich przewoźników międzynarodowych odbywa się pomiędzy Europą Zachodnią a Federacją Rosyjską, Ukrainą i krajami Azji Centralnej.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Bardzo ważnym problemem polskiego transportu jest niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2005 roku na polskich drogach zginęło 5 444 osób, a ponad 61 tys. osób zostało rannych. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców w 2005 r. wyniosła 14,3, podczas gdy w krajach przodujących w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu wskaźnik ten wynosi 6. Niezwykle wysoka jest też śmiertelność, wynosząca 11,2 ofiary śmiertelne/100 wypadków, wobec przeciętnego wskaźnika w krajach UE 2,7/100 wypadków. Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga przebudowy miejsc szczególnie niebezpiecznych, zmiany w sposobach projektowania dróg (także poprzez szersze wprowadzanie metod uspokojenia ruchu) i innych działań o charakterze infrastrukturalnym (np. rozwój dróg wyższych kategorii).

1.2.2.2. Transport kolejowy

Przez okres lat 90. następował powolny, ale systematyczny spadek przewozów towarowych transportem kolejowym. Było to głównie związane z niską konkurencyjnością transportu kolejowego na przykład w stosunku do transportu drogowego, malejącą transportochłonnością polskiej gospodarki i ze zmniejszającym się popytem na węgiel kamienny i wyroby hutnicze. Następowala też systematyczna utrata przez kolej rynku przewozów na rzecz transportu drogowego. Rynek przewozów pasażerskich uległ w latach 1990 – 2004 silnemu załamaniu, przewozy te zmniejszyły się niemal trzykrotnie.

Infrastruktura kolejowa w ostatnich latach uległa znacznemu zużyciu technicznemu, co spowodowane było głównie brakiem odpowiedniego poziomu dofinansowania ze strony państwa. Długość eksploatowanych linii kolejowych wynosi obecnie ok. 20 tys. km. W stanie dobrym, wymagającym tylko bieżącej konserwacji i utrzymania jest jedynie 30% tej sieci. Pozostała część linii kolejowych jest w stanie dostatecznym lub niedostatecznym, co oznacza, że wymagają one poważnych robót naprawczych. Niewykonanie tych prac jest równoznaczne z koniecznością wprowadzenia ograniczeń prędkości, a nawet z wyłączeniem linii z eksploatacji. Na 3,45 tys. km torów (12,5% długości sieci) maksymalna prędkość wynosi 40 km/godz. Prędkość do 80 km/h rozwijana może być na 8,20 tys. km torów (29,7%), odpowiednio do 120 km/h na 10,46 tys. km torów (37,9%) oraz do 160 km/h na 4,18 tys. km torów (15,1%). Jedynie na 1,31 tys. km torów (4,7%) pociągi mogą kursować z prędkością 160 km/godz.³¹ Zły stan sieci poważnie obniża jakość usług kolejowych i czyni kolej mniej konkurencyjną w stosunku do transportu samochodowego.

Kolejowa Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) zidentyfikowana w decyzji Parlamentu i Rady w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE) ma w Polsce długość 5 106 km linii i stanowi najważniejszą część infrastruktury kolejowej, na której realizuje się około 60% wszystkich przewozów. Przez teren Polski przebiegają linie kolejowe, które stanowią projekty priorytetowe lub są zidentyfikowane w komunikacie Komisji w sprawie wydłużenia

³¹ Obowiązujące prędkości maksymalne dla pociągów pasażerskich na torach eksploatowanych w Rozkładzie Jazdy 2006/07, dane PKP PLK S.A.

głównych transeuropejskich osi transportowych do krajów sąsiadujących (COM(2007)32). Są to:

1. Linia kolejowa E20/CE20 – wchodząca w skład Osi Północnej w ramach odcinka Berlin – Warszawa – Mińsk
2. Linia kolejowa E30/CE30 - wchodząca w skład Osi Centralnej w ramach odcinka Drezno – Katowice – Lwów
3. Linia kolejowa E65/CE65 – wchodząca w skład projektu priorytetowego 23 – Oś kolejowa Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń
4. Linia kolejowa E75 - wchodząca w skład projektu priorytetowego 27 – Oś kolejowa Warszawa – Kowno – Ryga – Tallinn – Helsinki

Prócz tego sieć TEN-T na terenie Polski obejmuje linię E59/CE 59 Szczecin – Wrocław oraz linię nr 7 – Warszawa – Lublin – Dorohusk – granica państwa oraz szereg linii łączących. Sieć AGC na terenie Polski obejmuje 2 940 km linii kolejowych, a sieć AGTC 4 160 km, przy czym 2000 km to odcinki wspólne. Zarówno linie AGC jak i AGTC znajdują się w sieci TEN-T.

Obecny stan zaawansowania realizacji projektów priorytetowych przedstawia się następująco:

Linia E65, objęta projektem priorytetowym PP23, podzielona jest na dwa zasadnicze odcinki: północny (Warszawa – Gdańsk) i południowy (Warszawa – południowa granica państwa).

Południowa część na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie jest objęta planem modernizacji na lata 1995 – 2010, który finansowany jest ze środków krajowych. Obecnie odcinek ten dostosowany jest do prędkości 160 km/h. Ponadto rozpoczęto wstępne prace przygotowawcze dla dalszego podnoszenia parametrów trasy, w tym dla odcinków Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice oraz Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zwardoń.

Dla północnego odcinka prowadzone są obecnie prace przygotowawcze związane z opracowaniem całości dokumentacji oraz uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych i pozwoleń. Zadania w tym zakresie są realizowane m.in. z wykorzystaniem wsparcia ze środków UE na podstawie uzyskanych decyzji o finansowaniu. Obecnie prace przygotowawcze dla poszczególnych etapów modernizacji północnego odcinka linii E65 są w zaawansowanym stadium realizacji.

W przypadku projektu priorytetowego PP27 prowadzone są aktualnie prace studialne i przygotowawcze – do końca 2007 roku planowane jest zakończenie prac nad sporządzeniem studium wykonalności dla odcinka Warszawa - Białystok – Sokółka.

Innym istotnym problemem jest też kwestia jakości kolei regionalnych i aglomeracyjnych. Ten sektor obsługuje bowiem największe przewozy pasażerskie. Podstawowe problemy w tym względzie to:

1. Stan infrastruktury technicznej (tory, systemy zasilania, dworce i przystanki), która jest przestarzała i niedostosowana do wymogów bezpieczeństwa. Dlatego też w obszarach metropolitalnych komfort podróżowania, jak i prędkości podróży (występują liczne ograniczenia prędkości) jest niski. Stan ten wymaga natychmiastowego wsparcia w zakresie modernizacji infrastruktury,
2. Wyeksploatowany i przestarzały tabor kolejowy. Średni wiek wagonów pasażerskich wynosi 25 lat, z czego 37% to wagony niesprawne. Taki stan techniczny taboru

kolejowego nie tylko poważnie ogranicza konkurencyjność usług kolejowych, ale nie pozwala też na wykorzystanie parametrów technicznych nowo modernizowanych linii.

3. Niski poziom konkurencji w świadczeniu usług przewozowych dla ludności. Nie sprzyja to poprawie jakości działania i poprawie oferty kierowanej do pasażera.
4. Brak współpracy samorządów w zakresie organizacji przewozów aglomeracyjnych transportem kolejowym; jednym z powodów jest brak odpowiednich przepisów prawnych.

Pomimo kłopotów na rynku przewozów pasażerskich oraz problemów organizacyjnych, kolej odgrywa w Polsce bardzo istotną rolę, zwłaszcza w przewozach towarowych. Blisko połowa przewozów kolejowych mierzonych w tonach to przewozy węgla kamiennego, stanowiącego w Polsce podstawowy surowiec energetyczny. Inne ważne grupy towarów transportowane koleją to rudy metali, kamienie i żwir, ropa i przetwory naftowe, metale i wyroby z metali oraz nawozy sztuczne.

W 2005 roku kolej przewiozła w sumie 269 mln ton ładunków i wykonała pracę przewozową wynoszącą 50 mld tkm. W tym samym roku transportem samochodowym przewieziono 1080 mln ton, wykonując pracę przewozową 120 mld tkm.

Według danych Eurostatu w 2005 roku udział kolei w pracy przewozowej (w tkm) wykonanej przez transport lądowy (transport drogowy, kolejowy i wodny śródlądowy) wyniósł w Polsce 24,2%, w porównaniu do 15,8% w krajach UE-25.

W obszarze przewozów pasażerskich do 2020 r. przewidywany jest spadek przewozów kolejowych nawet o 25%. Podobne tendencje spadkowe mogą uwidocznić się w zamiejskich przewozach autobusowych (spadek o 18%), przy równoczesnym wzroście przewozów motoryzacją indywidualną. Kolej przegrywać może więc walkę konkurencyjną zarówno z motoryzacją indywidualną, jak i z transportem lotniczym. Jednak segmentem, w którym kolej może nadal odgrywać ważną rolę są przewozy aglomeracyjne. Warunkiem utrzymania tych rynków i odwrócenia tych niekorzystnych tendencji jest zdecydowana poprawa jakości usług, w tym czasu podróży, bezpieczeństwa pasażerów i komfortu przejazdu.

Do 2020 r. przewiduje się wzrost zapotrzebowania na transport towarów, związany bezpośrednio z przewidywanym wysokim wzrostem gospodarczym, a także ze znacznym zwiększeniem obrotów polskiego handlu zagranicznego (przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego mają wzrosnąć do roku 2020 o 82%). Dotyczy to także sektora kolejowego, pomimo że wzrost będzie niższy niż w pozostałych gałęziach transportu. Chociaż tempo wzrostu przewozów kolejowych będzie wolniejsze niż w innych gałęziach transportu, można oczekiwać wzrostu przewozów do roku 2013 na poziomie 13%-17%, a do 2020 r. na poziomie 28%-36%.

Za szczególnie istotne należy zatem uznać wspieranie modernizacji infrastruktury kolejowej, wymiany taboru kolejowego i wspieranie aglomeracyjnych przewozów pasażerskich.

1.2.2.3. Transport miejski

Stan systemu transportowego w polskich miastach jest zróżnicowany. Wynika to z różnic w wielkości miast, w poziomach motoryzacji, w jakości infrastruktury technicznej, w zasadach organizacji przewozów transportem publicznym, czy też w stopniu przygotowania i realizacji polityk i programów rozwoju transportu.

Obecnie komunikacja miejska funkcjonuje w 259 miastach w Polsce. Za zapewnienie lokalnego transportu publicznego odpowiadają samorzady gminne. Dominującą formą organizacyjno-własnościową operatorów są spółki gminne, przy czym w kilkunastu miastach zdecydowano się na rozdzielenie funkcji organizatora i operatora.

Najważniejszymi problemami są:

1. Rosnące zatłoczenie ulic ruchem indywidualnym. Prowadzi to do powstawania strat czasu, powiększania się kosztów eksploatacji systemu transportowego, degradacji infrastruktury oraz negatywnie oddziałuje na otoczenie (środowisko naturalne, obiekty historyczne, itp.). Powoduje to także pogarszanie się warunków funkcjonowania transportu publicznego, gdyż spadek prędkości podróży (głównie autobusów, trolejbusów i tramwajów) obniża jego atrakcyjność i efektywność oraz znacząco pogarsza stan środowiska (hałas, zanieczyszczenie powietrza). Zatłoczenie ulic jest problemem dużych miast i obszarów metropolitalnych, ale coraz częściej pojawia się w miastach średnich i małych. Widoczne jest także rozpraszanie zabudowy i dezintegracja przestrzenna miast i aglomeracji. Zwiększa to zapotrzebowanie na wykorzystywanie samochodu w podróżach.

2. Brak konsekwentnej realizacji i systematycznego planowania rozwoju systemów transportu powiązanego z planowaniem przestrzennym, zwłaszcza na obszarach metropolitalnych. Nawet w miastach z uchwaloną polityką transportową opartą na zasadach zrównoważonego rozwoju jej wdrażanie odbywa się wolno.

3. Niedoceniana rola transportu publicznego. Ciągłe zbyt skąpe środki finansowe przeznaczane są przez samorzady na lokalny transport miejski. Zakres inwestowania i remontów (dotyczy to np. komunikacji szynowej) jest niewystarczający, a w niektórych miastach inwestycje nie występują. Mimo rozwiniętej infrastruktury niezwykle mała jest rola kolei w obsłudze podróży dojazdowych do miast i podróży wewnętrznych (w tym szybkiej kolei miejskiej). Zbyt rzadko stosowane są rozwiązania zapewniające priorytet dla tramwajów, trolejbusów i autobusów (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie, sygnalizacja świetlna). W bardzo złym stanie technicznym jest tabor - w większości przestarzały, wyeksploatowany i nie przystosowany do oczekiwań pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych (ponad 35% taboru tramwajowego to tabor ponad 25-letni). Prędkość eksploatacyjna w komunikacji szynowej (za wyjątkiem metra) jest na ogół niska, co utrudnia konkurowanie transportu publicznego z samochodami. W rezultacie w większości miast, zwłaszcza średniej wielkości, udział transportu publicznego (komunikacji autobusowej) w podróżach ulega zmniejszaniu się. W miastach dużych, dzięki rosnącej ruchliwości i funkcjonowaniu komunikacji szynowej (tramwaj, kolej, trolejbus, metro) występuje tendencja stabilizowania się przewozów.

4. Zły stan techniczny infrastruktury, w tym nawierzchni ulic i obiektów (mosty, wiadukty), pomimo podejmowanych działań remontowych i utrzymaniowych. Skala problemu jest duża i wynika z dwóch podstawowych czynników: złego przygotowywania, wykonywania i nadzoru nad robotami remontowymi oraz z ciągle niewłaściwej proporcji pomiędzy środkami przeznaczanymi na modernizację i nowe inwestycje.

5. Dużą uciążliwość w miastach stanowi ruch tranzytowy, w tym towarowy. Jest on przyczyną utrudnień w ruchu, złego stanu bezpieczeństwa ruchu i zagrożeń dla środowiska naturalnego. Małą uwagę przywiązuje się do organizacji przewozu ładunków i rozwoju centrów i terminali logistycznych.

6. Niedoceniana jest rola stosowania nowoczesnych technologii informatycznych w celu maksymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury. Poza wyjątkami ciągle nie są realizowane obszarowe systemy zarządzania ruchem, systemy informacji pasażerskiej,

systemy płatnego parkowania itp. W zbyt małym stopniu prowadzone są działania zmierzające do zmian w sposobie podróżowania, na przykład poprzez promowanie ruchu pieszego i rowerowego, łączenie podróży w transporcie indywidualnym i publicznym (park-and-ride, bike-and-ride itd.), chociaż w niektórych miastach widoczne są osiągnięcia w tym względzie.

W ostatnim okresie obserwowany jest w Polsce wyraźny spadek liczby pasażerów przewiezionych w publicznym transporcie miejskim. Tylko w 2006 roku przewozy w aglomeracjach realizowane przez środki transportu zbiorowego spadły o niemal 4%. Według dostępnych prognoz rozwoju transportu, w których nie były brane pod uwagę efekty wdrożenia Programu Operacyjnego dla przewozów pasażerskich transportem publicznym, przewiduje się dalszy spadek liczby pasażerów przewiezionych transportem publicznym dla całego okresu objętego Programem. Sytuacja taka wynika przede wszystkim z bardzo szybkiego rozwoju motoryzacji indywidualnej, a także niskiego poziomu usług oferowanych przez transport publiczny. Najpilniejszym zadaniem w tym obszarze jest podniesienie atrakcyjności i promocja miejskiego transportu zbiorowego, co powinno doprowadzić do wyhamowania niekorzystnego trendu spadkowego oraz w dłuższej perspektywie przyczynić się do jego odwrócenia. Pozytywne zmiany mogą zostać osiągnięte poprzez modernizację i zakup taboru, modernizację i rozbudowę sieci szynowych w aglomeracjach miejskich wraz z nadaniem im priorytetu w organizacji ruchu oraz obniżenie cen usług.

Występują także zjawiska bardzo pozytywne. Do podstawowych można zaliczyć demonopolizację rynku usług przewozowych w transporcie publicznym, wysoki udział transportu zbiorowego w podróżach oraz proefektywnościowe zmiany w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej.

1.2.2.4. Transport morski

Polska posiada cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk, Gdynię, Szczecin i Świnoujście. Wysokie przeładunki występują również w porcie w Policach (ponad 2,6 mln ton w 2005 r.). Obroty ładunkowe we wszystkich portach morskich w 2005 roku wyniosły 59,5 mln ton, tj. o 4,5% więcej niż w 2004 roku. W ostatnich latach następuje stopniowa, korzystna zmiana struktury obrotów ładunkowych w portach morskich. Wzrasta udział ładunków drobnicowych. Systematycznie rosną obroty kontenerowe oraz ładunków ro-ro. Wszystkie porty realizują i planują dalszą rozbudowę potencjału przeładunkowo-składowego dla tych ładunków.

Projekt autostrad morskich w rejonie Morza Bałtyckiego, tj. projekt priorytetowy PP 21 „Autostrady morskie” w Polsce dotyczy portów Gdynia, Gdańsk oraz Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście, które spełniają unijne kryterium dla portów kategorii A, tj. rocznych przeładunków powyżej 1,5 mln ton. Polska zaangażowała się w prace nad projektem „autostrad morskich” jeszcze przed naszą akcesją do UE, biorąc czynny udział w pracach Grupy Wysokiego Szczebla nad zdefiniowaniem priorytetowych szlaków transportowych w UE, w ramach których konkretne już projekty połączeń żeglugowych mogłyby otrzymywać status „autostrad morskich”. Polska włączyła się aktywnie w implementację koncepcji autostrad morskich czego przejawem była publikacja w 2006 roku przez wszystkie państwa członkowskie UE leżące nad Bałtykiem wspólnego wezwania do składania przez zainteresowane konsorcja wniosków na konkretne propozycje projektów na połączenia typu „autostrady morskie” pomiędzy portami nadbałtyckimi z przynajmniej dwóch krajów. Dotychczas wpłynęły dwa projekty połączeń typu autostrady morskie:

1. połączenie pomiędzy portem Szczecin Świnoujście w Polsce i portem w Ystad w Szwecji,

2. połączenie pomiędzy portem w Gdyni i portem w Karlskrona w Szwecji.

Złożone projekty poddawane są ewaluacji przez rządy tych państw, których terytorialnie dotyczą i wyselekcjonowane projekty zostaną przekazane KE do zatwierdzenia.

Główne problemy transportu morskiego to:

Przestarzała infrastruktura portowa. Dekapitalizacja majątku trwałego, w szczególności urządzeń portowych wynosi w poszczególnych portach od 40% do 70%. Konieczne jest podjęcie inwestycji modernizacyjnych i rozwojowych, takich jak uruchamianie nowych baz i terminali specjalistycznych, czy tworzenie nowych stanowisk do obsługi drobnicy i kontenerów.

Brak dobrego dostępu do portów. Niezadowalający jest również stan infrastruktury dostępu do portów, zarówno od strony morza, jak i lądu. Dla zapewnienia sprawnego dostępu do portów kluczową rolę odgrywa budowa autostrady A1, która zapewni dostęp drogowy do portów w Gdańsku i w Gdyni, oraz budowa drogi ekspresowej S3, łączącej porty Szczecin i Świnoujście z południem kraju. Niezbędna jest modernizacja linii kolejowych w relacji Północ-Południe, w szczególności linii E 65 relacji Warszawa-Gdynia, a także linii E 59, łączącej Świnoujście i Szczecin z Wrocławiem.

Brak nowoczesnych usług portowych. Polskie porty posiadają duży potencjał dla obsługi ładunków masowych, który w zmienionej sytuacji gospodarczej nie jest w pełni wykorzystywany. Konieczne jest dostosowanie infrastruktury portowej do zmienionych potrzeb przewozowych, szczególnie do zwiększonego zapotrzebowania na przewozy kontenerów i drobnicy. W porównaniu z innymi portami bałtyckimi, polskie porty wykazują opóźnienia w stosowaniu nowoczesnych technologii, zwłaszcza w zakresie obsługi ładunków zjednostkowanych, obsługi ruchu promowego, technologii ro-ro, a także szybkości i nowoczesności obsługi ładunków i statków.

1.2.2.5. Transport lotniczy

Polska posiada jeden centralny port lotniczy (Warszawa-Okęcie) i 11 regionalnych portów lotniczych, z czego osiem portów znajduje się w sieci TEN-T. Transport lotniczy jest obecnie najdynamiczniej rozwijającą się gałęzią transportu w Polsce do czego przyczynia się wstąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz liberalizacja przepisów dostępu do rynku umożliwiająca wejście na polski rynek przewoźników niskokosztowych. W 2005 r. całkowita liczba pasażerów w polskich portach lotniczych wyniosła ponad 11,5 mln. Niezwykle wysoka dynamika wzrostu, wynosząca w 2005 r. 28,5%, wynika z jednej strony z bardzo niskich wskaźników mobilności lotniczej ludności, a z drugiej z obniżenia cen biletów lotniczych. Choć tak wysoka dynamika zazwyczaj jest zjawiskiem przejściowym, to wzrost liczby pasażerów będzie zjawiskiem silnym i przez znaczny okres trwałym. Oczekuje się, że do 2020 roku liczba pasażerów w polskich portach lotniczych wzrośnie 3,5-krotnie. Jednocześnie znacznemu wzrostowi ulegnie liczba lotów wykonywanych w polskiej przestrzeni powietrznej – przewiduje się, iż do roku 2015 wzrośnie ona blisko 2,5-krotnie³².

Główne problemy sektora lotniczego to:

Duże potrzeby inwestycyjne związane z gwałtownym wzrostem zapotrzebowania na transport lotniczy. Dynamiczny wzrost liczby pasażerów i operacji lotniczych wymusza konieczność szybkiej realizacji wielu nowych inwestycji infrastrukturalnych. Dotyczy to

³² Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2006 r.

budowy i rozbudowy terminali pasażerskich, pozwalających na obsługę zwiększonej liczby pasażerów, a także budowę i przebudowę pasów startowych i innych obiektów i urządzeń lotniskowych, pozwalających na obsługę większej liczby operacji lotniczych. Niezbędne są także inwestycje w infrastrukturę nawigacyjną wynikające z dynamicznego wzrostu ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, a także z konieczności realizacji europejskich programów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym.

Brak szybkiego i sprawnego dostępu drogowego i kolejowego do portów lotniczych. Większość polskich portów lotniczych jest słabo skomunikowana z obsługiwanyymi przez nie aglomeracjami miejskimi. Szczególnie ważnym problemem jest brak połączeń kolejowych, umożliwiających skomunikowanie portów lotniczych z krajową siecią kolejową, a także szybką koleją miejską.

Potrzeba rozwoju lotnisk obsługujących region Warszawy i Mazowsza. Wobec wyczerpywania się przepustowości operacyjnej portu lotniczego Warszawa-Okęcie pilnym zadaniem jest opracowanie koncepcji rozwoju lotnisk obsługujących ruch lotniczy w rejonie Warszawy i Mazowsza, w tym koncepcji nowego lotniska centralnego. Będzie to stanowiło istotny element „Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”, który zostanie przedstawiony Radzie Ministrów do przyjęcia w grudniu 2006 r.

Konieczność wypełnienia przepisów międzynarodowych i krajowych dotyczących bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa cywilnego. Implementacja w/w regulacji wiązać się będzie z koniecznością poniesienia przez zarządzających lotniskami znacznych nakładów finansowych wynikających z konieczności zakupu niezbędnego sprzętu i urządzeń, jak również realizacji niezbędnych inwestycji.

1.2.2.6. Transport intermodalny

Transport intermodalny wciąż odgrywa w Polsce rolę marginalną. W transporcie kontenerowym w Polsce największy udział ma kolej, która przewiozła w 2005 roku 2,3 mln ton ładunków, co stanowi niewiele ponad 1,5% przewozów kolejowych ogółem.

Obecnie krajowe i międzynarodowe przewozy towarowe, nawet na duże odległości, są w zbyt dużym stopniu realizowane przez transport samochodowy. Przy bardziej aktywnej polityce ze strony państwa, możliwe jest przeniesienie części tych przewozów do transportu kolejowego i morskiego.

Głównym problemem transportu intermodalnego w Polsce jest brak odpowiedniej infrastruktury. Dotyczy to w szczególności braku dostatecznej liczby terminali kontenerowych i centrów logistycznych na liniach kolejowych i w portach morskich. Problemem jest także niezadowalający stan infrastruktury kolejowej, ograniczający poważnie prędkość kursowania pociągów, a także jakość usług oferowanych przez kolej.

1.2.2.7. Inteligentne Systemy Transportowe

W Polsce inteligentne systemy transportowe (IST) wykorzystywane są jeszcze w bardzo niewielkim zakresie, pomimo, że mogą one w istotny sposób przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu, lepszego wykorzystania infrastruktury, zwiększenia wydajności systemów transportowych oraz ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. IST mogą stanowić alternatywę w stosunku do drogich wieloletnich inwestycji infrastrukturalnych. Rozwiązania z zakresu IST mogą też pomóc w zwiększeniu integracji systemu transportowego, poczynając od systemów informacji dla podróżujących, poprzez systemy zarządzania węzłami intermodalnymi, zintegrowane systemy poboru opłat,

systemy zarządzania ruchem pojazdów dostawczych, a skończywszy na systemach informacji o warunkach meteorologicznych.

Zainteresowanie problematyką inteligentnych systemów transportowych (IST) jest w Polsce bardzo ograniczone, co sprawia, że rozwój tej dziedziny jest bardzo powolny, a możliwości, jakie ona daje, są wykorzystywane w bardzo niewielkim stopniu. Istniejące systemy ograniczone są do niewielkiej liczby wzajemnie nieskoordynowanych baz danych, zarówno o charakterze specjalistycznym, jak i baz dostarczających informację dla podróżnych. W Polsce istnieją w tej materii nieliczne przykłady wdrożeń, głównie w zakresie usprawnienia komunikacji miejskiej (np. Poznań).

W tej sytuacji niezbędne jest rozwijanie wszystkich obszarów dotyczących inteligentnych systemów transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem systemów zarządzania ruchem.

1.2.2.8. Transport wodny śródlądowy

Sytuacja śródlądowego transportu wodnego w Polsce jest trudna. Przewozy żeglugi śródlądowej w stosunku do najkorzystniejszego okresu spadły o ponad 10 mln ton. W 2005 roku wynosiły 9,6 mln, w tym przewozy krajowe – 4,5 mln ton. W 2005 r. śródlądowy transport wodny wykonał 0,7% przewozu ładunków ogółem. Udział tej gałęzi w obsłudze portów morskich zmniejszył się czterokrotnie pomimo dużego zapotrzebowania na tego typu przewozy, na przykład w relacji Szczecin-Berlin (odległość z Berlina do Szczecina jest dwa razy krótsza niż z Berlina do Hamburga). Przewozy morsko-rzeczne są incydentalne, zaś przewozy kontenerowe nie są realizowane, pomimo iż pierwsze próby wprowadzenia tej technologii na Odrze podejmowane były już w latach siedemdziesiątych.

Główne bariery rozwoju transportu wodnego w Polsce wynikają przede wszystkim ze stanu infrastruktury dróg wodnych oraz trudnej sytuacji finansowej armatorów, ograniczającej możliwości odnowienia floty rzecznej. Z danych statystycznych wynika, iż w Polsce istnieje ponad 3,6 tys. km dróg żeglownych, jednak długość faktycznie eksploatowanych dróg wodnych drastycznie zmniejszyła się, zaś ich stan po kolejnych powodziach, zwłaszcza w 1997 i 1998 roku, poważnie utrudnia żeglugę śródlądową. Sieć dróg o znaczeniu międzynarodowym to jedynie 206 km.

1.2.3. Energetyka

1.2.3.1. Podstawowe dane na temat sektora energetycznego w Polsce

Struktura zużycia energii pierwotnej i finalnej w Polsce jest ściśle związana z posiadanymi znacznymi zasobami surowców energetycznych: węgla kamiennego i brunatnego oraz w mniejszym zakresie zasobami gazu ziemnego. W porównaniu do krajów UE istotne różnice występują w podsektorze wytwarzania energii elektrycznej, której produkcja oparta jest w 95,4% na węglu kamiennym i brunatnym.

Zgodnie z dokumentem przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 4 stycznia 2005 r. „Polityka energetyczna Polski do 2025 roku” zapotrzebowanie na nośniki energii będzie rosło. W tym okresie przewiduje się wzrost gospodarczy na poziomie blisko 5% PKB rocznie i wzrost zapotrzebowania na energię pierwotną o blisko 40%, w tym na energię elektryczną o ok. 80%.

Prognoza zapotrzebowania na energię pierwotną przedstawiona jest w poniższej tabeli 7. Prognozowana jest zmiana struktury krajowego zużycia energii na korzyść gazu ziemnego i paliw ciekłych.

Przeprowadzona prognoza nie daje jednoznacznej odpowiedzi na temat wielkości eksportu i importu paliw i energii. W związku ze znacznym wzrostem zapotrzebowania na paliwa i energię szacuje się, iż będzie wzrastał import paliw, w szczególności gazu i ropy naftowej.

Tabela 7. Prognoza zapotrzebowania na energię pierwotną [Mtoe]

| Nośnik | 2006 | 2010 | 2015 | 2020 | 2025 |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Węgiel brunatny | 12,68 | 12,7 | 12,8 | 12,2 | 14,0 |
| Węgiel kamienny *) | 45,45 | 45,3 | 44,5 | 48,7 | 50,1 |
| Ropa naftowa *) | 22,21 | 23,1 | 26,5 | 30,4 | 35,7 |
| Gaz ziemny | 12,29 | 15,8 | 19,1 | 21,2 | 23,8 |
| Energia jądrowa | 0,00 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,2 |
| Energia odnawialna | 4,49 | 7,3 | 8,1 | 9,2 | 10,3 |
| Pozostałe paliwa | 0,55 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,6 |
| Saldo energii elektr. | - 0,94 | -0,6 | -0,5 | -0,5 | -0,5 |
| Energia pierwotna | 96,73 | 104,3 | 111,3 | 121,8 | 138,3 |

*) wraz z saldem importowo-eksportowym produktów pochodnych

Źródło: Agencja Rynku Energii S.A.

W sektorze energetycznym do przedsiębiorstw infrastrukturalnych należą przedsiębiorstwa elektroenergetyczne, ciepłownicze, gazownicze i naftowe. W roku 2004 w Polsce było 559³³ podmiotów sektora energii prowadzących działalność w zakresie wytwarzania, przesyłania, dystrybucji paliw i energii, magazynowania paliw gazowych i ciekłych, skraplania i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego, obrotu paliwami i energią. Produkcja sprzedana tego sektora wyniosła ok. 67,85 mld zł, a przeciętne zatrudnienie kształtowało się na poziomie 167,2 tys. osób³⁴.

Stan rozwoju polskiego sektora paliwowo-energetycznego ma istotne znaczenie z punktu widzenia udziału Polski w realizacji celów europejskiej polityki energetycznej określonych na szczycie UE w Brukseli w marcu 2007 roku, tj. zwiększenia bezpieczeństwa dostaw, obniżenia emisji CO₂, wzrostu udziału wykorzystania odnawialnych źródeł energii, w tym wzrostu udziału biopaliw w paliwach transportowych oraz zmniejszenia zużycia energii.

Strategiczne Wytyczne Wspólnoty na lata 2007-2013 w obszarze energii jako priorytet wskazują zmniejszenie uniezależnienia się od tradycyjnych źródeł energii poprzez zwiększenie efektywności energetycznej oraz wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Za niezbędne uznaje się inwestycje w tradycyjne źródła energii w celu zapewnienia bezpieczeństwa dostaw. Priorytety te wpisują się w cele polityki energetycznej państwa, tj. zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, zwiększenie efektywności energetycznej oraz ochronę środowiska przed negatywnymi skutkami działalności energetycznej. Cele te w ramach polityki energetycznej realizowane są m.in. poprzez wsparcie wykorzystania odnawialnych źródeł energii, promowanie i wspieranie wzrostu efektywności energetycznej oraz rozwój systemów przesyłowych i dystrybucyjnych paliw i energii. Działania te zgodne

³³ Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 49 osób i dla których działalność energetyczna jest działalnością podstawową.

³⁴ Źródło: Rocznik statystyczny GUS, 2005.

są z dyrektywami UE dotyczącymi w szczególności odnawialnych źródeł energii (2001/77/WE oraz 2003/30/WE), efektywności energetycznej (2006/32/WE oraz 2004/8/WE) oraz bezpieczeństwa dostaw (2005/89/WE oraz 2006/67/WE). Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko stanowi jedno z narzędzi realizujących zarówno zapisy Strategicznych Wytycznych Wspólnoty oraz polityki energetycznej państwa w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego oraz infrastruktury energetycznej przyjaznej środowisku.

1.2.3.2. Stan infrastruktury rynków energii i bezpieczeństwa dostaw paliw i energii elektrycznej

Podsektor elektroenergetyczny

Podstawowe ograniczenia w zakresie rozwoju rynku energii elektrycznej zostały zdiagnozowane i będą usuwane w ramach „Programu dla elektroenergetyki” przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 27 marca 2006 roku. Program zakłada m.in. wdrożenie uregulowań prawnych zapewniających skuteczną realizację zasady dostępu strony trzeciej (ang. *third party access*, TPA), wydzielenie prawne operatorów systemów dystrybucyjnych, kreowanie silnych podmiotów zdolnych do zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i konkurencji międzynarodowej, zwiększenie zdolności przesyłowych i połączeń transgranicznych, rozwój regionalnych oraz lokalnych rynków energii i energetyki rozproszonej, promocję nowoczesnych technologii wytwarzania i użytkowania energii, wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii do wytwarzania energii elektrycznej oraz wprowadzanie efektywnych systemów ograniczania emisji substancji szkodliwych dla środowiska. W tym sensie program ten obejmuje działania najistotniejsze z punktu widzenia infrastruktury rynku oraz bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej.

Rozwój sieci przesyłowych energii elektrycznej, w tym połączeń transgranicznych jest jednym z koniecznych warunków funkcjonowania wspólnotowego rynku energii elektrycznej oraz wzmocnienia bezpieczeństwa dostaw energii dla odbiorców. Tempo realizacji nowych inwestycji na warunkach komercyjnych jest niewystarczające w stosunku do harmonogramu wprowadzania wspólnotowego rynku energii określonego w dyrektywie 2003/54/WE oraz tempa wzrostu zapotrzebowania na energię. Stąd kwestia stymulowania przez państwo inwestycji sieciowych obecna jest w wielu dokumentach strategicznych krajowych oraz Unii Europejskiej. Dyrektywa 2005/89/WE dotycząca działań na rzecz zagwarantowania bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej i inwestycji infrastrukturalnych zobowiązuje państwa członkowskie do dostarczania sygnałów inwestycyjnych dla operatorów systemów do rozwoju ich sieci w celu zaspokojenia przewidywanego zapotrzebowania na rynku. Dodatkowo w ramach decyzji 2006/262/WE ustanawiającej zbiór wytycznych dla transeuropejskich sieci energetycznych przewiduje się możliwość stworzenia bardziej korzystnych warunków do rozwoju sieci i połączeń transgranicznych o kluczowym znaczeniu z punktu widzenia rozwoju rynku w UE, w tym wskazuje listę projektów o priorytetowym znaczeniu dla Wspólnoty. Wśród tych projektów wskazane zostało połączenie Polska – Litwa oraz linie przesyłowe na kierunku zachód - wschód (Niemcy – Polska – Litwa – Białoruś – Rosja).

Długość linii elektroenergetycznych wynosi ogółem 750 tys. km. System przesyłowy energii elektrycznej składa się z sieci 750, 400 i 220 kV³⁵. Łączna długość tych sieci wynosi ok. 13 tys. km. Przesył energii elektrycznej w Polsce odbywa się również przy pomocy sieci 110 kV, która powinna zasadniczo pełnić rolę sieci dystrybucyjnej. Długość sieci 110 kV wynosi ok. 32,5 tys. km. System dystrybucyjny – łączna długość sieci średniego i niskiego napięcia wynosi blisko 705 tys. km³⁶.

Całkowita zdolność przepustowa połączeń polskiego systemu elektroenergetycznego z krajami UE (Niemcy, Czechy, Słowacja, Szwecja) wynosi 2000-3000 MW³⁷, w zależności od konfiguracji pracy systemu i jest ograniczona zdolnościami przesyłowymi wewnątrz krajowego systemu. Obecna wielkość połączeń transgranicznych spełnia zalecenie Rady Europejskiej wyznaczone w Barcelonie, zgodnie z którym transgraniczne połączenia powinny stanowić do roku 2005 w każdym Państwie Członkowskim co najmniej 10% mocy produkcyjnych. W krajach UE poziom ten jest zróżnicowany, sięgający od 90% w Luksemburgu, do 3% w Wielkiej Brytanii, Estonii, Słowenii oraz na Litwie³⁸. Mimo iż Polska wypełnia jeden ze wskaźników bezpieczeństwa dostaw, o którym mowa powyżej, wielkość naszego kraju i konfiguracja sieci elektroenergetycznych powodują, iż obecny poziom połączeń transgranicznych nie zapewnia efektywnego funkcjonowania rynku energii elektrycznej. Brak połączeń z Litwą, a pośrednio z Łotwą i Estonią, uniemożliwia tworzenie wspólnego europejskiego rynku energii elektrycznej z udziałem tych państw. Ponadto ograniczone połączenia z Ukrainą, a także brak połączeń z Obwodem Kaliningradzkim, istotnie zmniejszają szansę na tworzenie regionalnego rynku energii elektrycznej. Ze względu na położenie w rejonie granicy trzech systemów elektroenergetycznych – tj. zachodnioeuropejskiego (UCTE), wschodnioeuropejskiego (WNP/Kraje Bałtyckie) i skandynawskiego (Nordel) – Polska może, wzmacniając jednocześnie sieć połączeń na granicy zachodniej z Niemcami, uczestniczyć w procesie integracji krajów bałtyckich z rynkiem europejskim.

Podsektor gazu ziemnego.

Długość sieci przesyłowych gazu ziemnego wynosi ok. 14,05 tys. km, natomiast dystrybucyjnych ok. 104 tys. km³⁹. Znaczne obszary kraju nie są zgazyfikowane. Około jedna trzecia gmin nie jest podłączona do sieci gazowej. Poniższa mapa przedstawia sieć dystrybucyjną 6 spółek zależnych od PGNiG S.A.:

Mapa 3. Podłączenie do sieci dystrybucyjnej gazu ziemnego

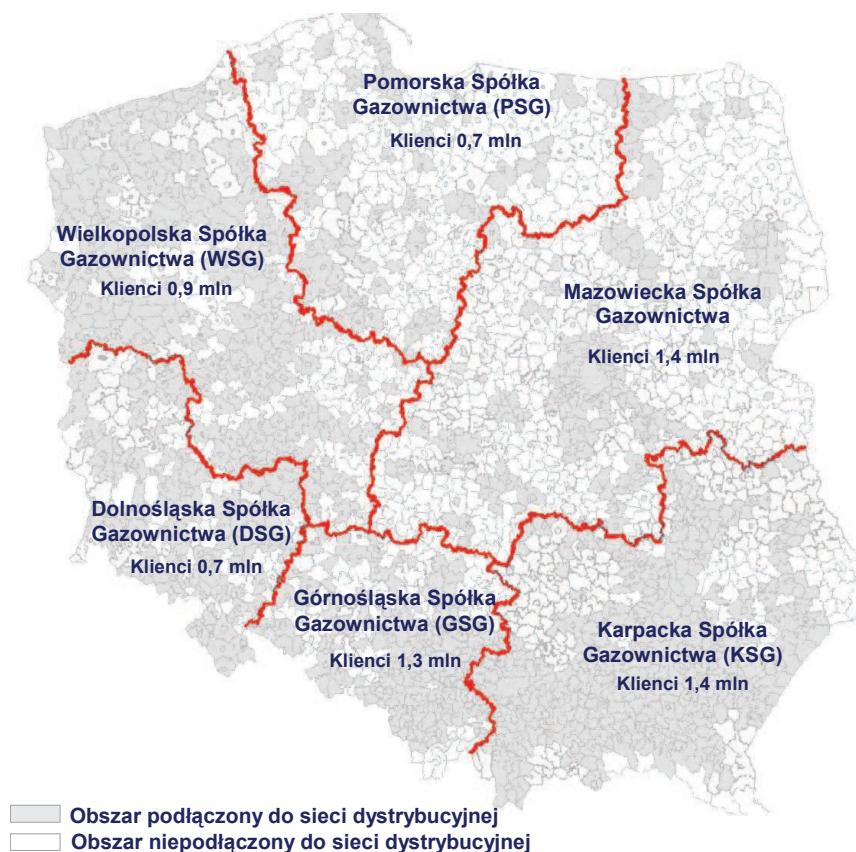
³⁵ Linia 750 kV łączy polski system elektroenergetyczny z systemem ukraińskim; obecnie linia ta nie jest eksploatowana

³⁶ Źródło: Agencja Rynku Energii S.A.

³⁷ Źródło: PSE-Operator S.A.

³⁸ Źródło: Sprawozdanie roczne Komisji Europejskiej w sprawie wprowadzania wewnętrznego rynku gazu i energii elektrycznej, COM(2004) 863.

³⁹ Źródło: Gaz-System S.A.



Źródło: PGNiG S.A

Jednocześnie istniejące systemy dystrybucyjne mają w większości charakter wyspowy (zasilane są z jednego kierunku)⁴⁰. Spośród wszystkich konwencjonalnych źródeł energii, to właśnie popyt na gaz ziemny rośnie najszybciej i zgodnie z prognozami Komisji Europejskiej światowy popyt na gaz do roku 2030 zwiększy się dwukrotnie⁴¹.

Według prognoz Komisji Europejskiej zużycie gazu w UE ma wzrosnąć do roku 2010 o 50% w porównaniu ze stanem dotychczasowym. Aby poprawić bezpieczeństwo energetyczne i zwiększyć konkurencyjność gospodarki, konieczne są inwestycje w sektor gazowy.

Bezpieczeństwo energetyczne poprzez dywersyfikację.

Polska w znacznym stopniu uzależniona jest od dostaw gazu ziemnego z jednego kierunku. Takie uzależnienie stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa energetycznego w przypadku awarii, naturalnych katastrof lub innych zdarzeń zakłócających ciągłość dostaw gazu ziemnego do kraju.

Krajowe zużycie gazu ziemnego w 2005 r. wyniosło 14,4 mld m³, z czego ok. 4,3 mld m³ pochodzi z wydobycia krajowego⁴². Import stanowi około 70% zużywanego w kraju gazu (import z Rosji stanowi ok. 65,5% importowanego gazu, 26% stanowi gaz z Azji Środkowej, 5% z Norwegii, ok. 3,5% z Niemiec⁴³). Ze względu na dominację importu gazu ziemnego

⁴⁰ Źródło: PGNiG S.A.

⁴¹ European Energy and Transport Trends to 2030, January 2003. Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich 2003.

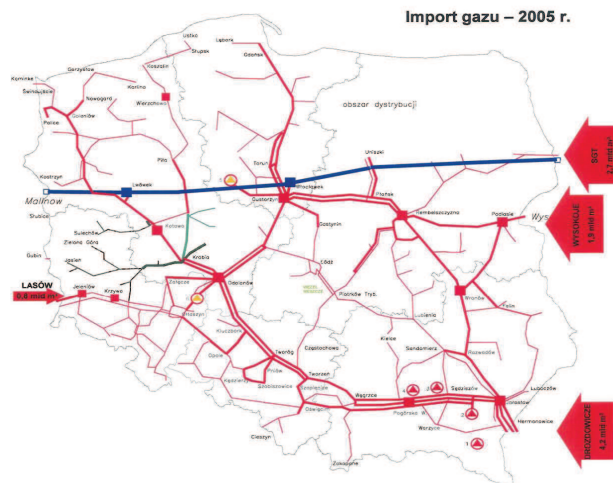
⁴² Źródło: Sprawozdanie Ministra Gospodarki z wyników nadzoru nad bezpieczeństwem zaopatrzenia w gaz ziemny za okres od dnia 3 maja 2005 r. do dnia 30 czerwca 2006 r. (M.P. z 2007 r. Nr 33, poz. 384).

⁴³ Źródło: PGNiG S.A.

z kierunku wschodniego (ok. 91,5%), niezbędna jest rzeczywista dywersyfikacja dostaw gazu do Polski rozumiana jako uzyskanie dostępu do trzeciego (po kierunku wschodnim i wydobywaniu krajowym) trwałego i niezależnego źródła gazu.

Ponadto krajowy system przesyłowy gazu ziemnego jest zorientowany w linii wschód-zachód, co oznacza, że Polska uzależniona jest również od dostaw gazu ze wschodu.

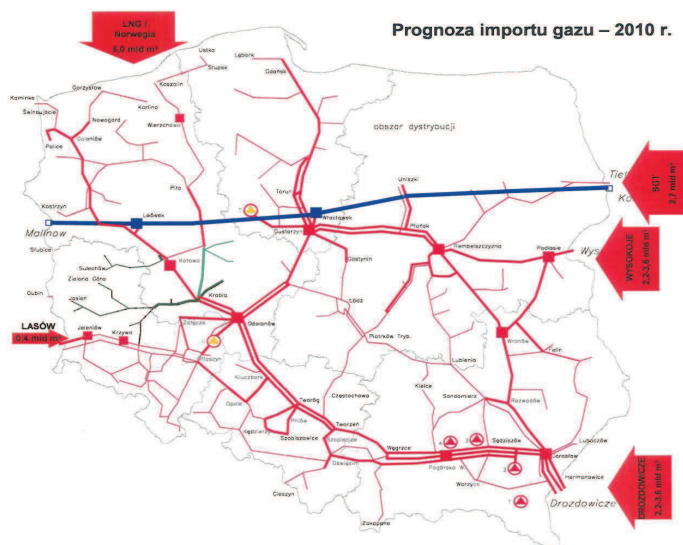
Mapa 4. Import gazu



Źródło: Gaz-System S.A.

Najważniejszymi projektami, które w znacznym stopniu pozwoliłyby na zróżnicowanie źródeł pozyskania gazu ziemnego są: budowa terminala gazu skroplonego (terminal LNG, gazoport) i bezpośrednie połączenie z norweskimi złożami (tzw. kierunek norweski). Należy podkreślić, iż oba te projekty mogą być elementem dywersyfikacji dostaw gazu do Unii Europejskiej, w tym w szczególności do Polski.

Mapa 5. Prognoza importu gazu – 2010 r.



Źródło: Gaz-System S.A.

Bezpieczeństwo energetyczne poprzez zapewnienie ciągłości dostaw.

Wielkość zrealizowanego szczytowego przesyłu paliwa gazowego w 2005 r. wynosiła 60,7 mln m³/dobę⁴⁴. Dla zrealizowania przesyłu gazu na tym poziomie w niektórych fragmentach systemu została wykorzystana maksymalna lub bliska maksymalnej przepustowość gazociągów.

Zakłócenia w dostawach gazu ziemnego do Polski, które miały miejsce na początku 2006 r., spowodowały konieczność wprowadzenia przez OGP Gaz-System Sp. z o.o. – operatora systemu gazociągów – w dniu 26 stycznia 2006 r. ograniczeń w poborze gazu ziemnego przez odbiorców przemysłowych (10. stopień zasilania).

⁴⁴ Źródło: PGNiG S.A.

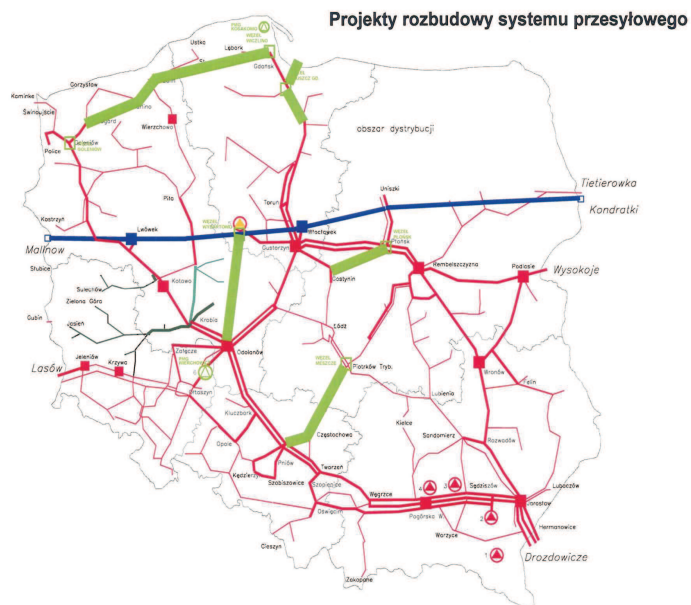
Mapa 6. Krajowy system przesyłowy gazu.



Źródło: Gaz-System S.A.

W celu zapewnienia niezawodności dostaw gazu ziemnego oraz dostatecznych rezerw w celu pokrycia zapotrzebowania krajowego na gaz w okresach szczytowych niezbędna jest dalsza rozbudowa pojemności magazynowych gazu ziemnego oraz rozbudowa i modernizacja systemu przesyłowego i dystrybucyjnego.

Mapa 7. Projekty rozbudowy systemu przesyłowego gazu.



Źródło: Gaz-System S.A.

Łączna pojemność podziemnych magazynów gazu ziemnego wynosi w Polsce około 1,6 mld m³, a maksymalna moc oddawania gazu do systemu 34 mln m³/dobę⁴⁵. Aby zabezpieczyć potrzeby odbiorców na gaz w okresach szczytowych, a także zapewnić możliwość uzupełnienia niedoborów gazu w systemie w przypadku awarii bądź zakłóceń w dostawach konieczne jest zwiększenie pojemności magazynowej o 1,2 mld m³ oraz maksymalnej mocy oddawania gazu do systemu o 16 mln m³/dobę⁴⁶.

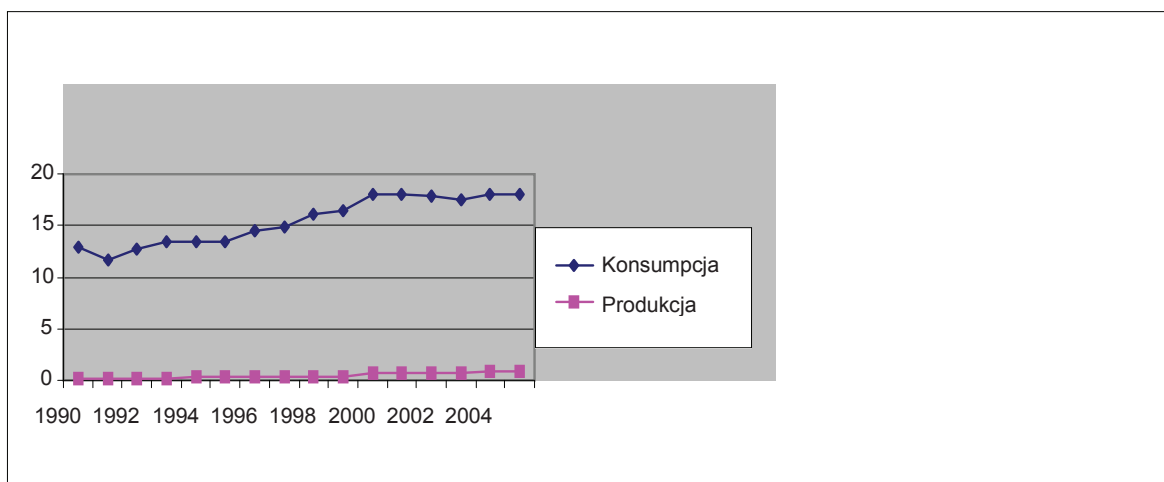
Bez inwestycji w rozbudowę i modernizację systemu przesyłowego oraz rozbudowy pojemności podziemnych magazynów gazu ziemnego już w 2010 r. może okazać się, że ciągłość dostaw gazu do polskich odbiorców nie zostanie zapewniona. Według prognoz zapotrzebowania na gaz ziemny w Polsce w 2010 r. zużycie gazu kształtować będzie się na poziomie 18,8 mld m³.⁴⁷ Przy tych ilościach system przesyłowy, na skutek braków rezerw przepustowości, nie będzie w stanie dostarczyć gazu do wszystkich odbiorców. Niewystarczająca będzie również moc oddawania gazu do systemu (szczególnie podczas szczytowego zużycia w zimie).

W celu zapewnienia nieprzerwanych dostaw gazu ziemnego do Polski gazociągiem tranzytowym w sytuacjach awaryjnych (spadek ciśnienia na wschodniej granicy, zdarzenia losowe, inne awarie), przewiduje się realizację projektu rewersyjnego na gazociągu Jamał – Europa, który pozwoli na przepływ gazu ziemnego z kierunku zachodniego na wschód.

Podsektor naftowy

Krajowe zużycie ropy naftowej w 2005 r. wyniosło ok. 21,5 mln ton⁴⁸. W latach 1990-2004 łączna konsumpcja ropy naftowej wzrosła o około 60%, ze średnim rocznym wzrostem na poziomie około 4,0%.

Wykres 1. Produkcja i konsumpcja ropy naftowej w Polsce w latach 1990 -2005 w mln ton.



Źródło: Ministerstwo Gospodarki

Aby zaspokoić krajowy popyt w 2005 Polski import wyniósł 17,9 mln ton ropy naftowej. Głównym źródłem importu ropy naftowej jest Federacja Rosyjska poprzez rurociąg

⁴⁵ Źródło: PGNiG S.A.

⁴⁶ Prognoza wg PGNiG S.A.

⁴⁷ Polityka energetyczna Polski do 2025 r.

⁴⁸ Gospodarka paliwowo-energetyczna w latach 2003, 2004; GUS Warszawa 2005.

„Przyjaźń”. Niewielkie ilości ropy są także importowane z Kazachstanu, Norwegii, Wielkiej Brytanii, Ukrainy i Czech. W 2005 struktura geograficzna importu ropy naftowej do polskich rafinerii przedstawiała się w sposób następujący:

| | |
|--------------------|--------|
| 1 Rosja | 97,51% |
| 2. Kazachstan | 0,83% |
| 3. Norwegia | 0,72% |
| 4. Wielka Brytania | 0,49% |
| 5. Ukraina | 0,37% |
| 6. Pozostałe | 0,08% |

Infrastruktura transportu ropy naftowej i produktów ropopochodnych nie jest w Polsce dobrze rozwinięta. System rurociągów przesyłowych ropy naftowej składa się z dwóch dużych rurociągów: rurociąg „Przyjaźń” i rurociąg Pomorski. Rurociąg „Przyjaźń” składa się z dwóch odcinków o długości 660 km biegnących od Białorusi przez Płock do granicy niemieckiej, o przepustowości wynoszącej odpowiednio 43 mln ton rocznie na odcinku od granicy z Białorusią do Płocka i 27 mln ton z Płocka do granicy z Niemcami. Rurociąg Pomorski ma długość 234 km i łączy Gdańsk z Płockiem a jego roczna przepustowość wynosi 22 mln ton w kierunku Płock-Gdańsk i 30 mln ton w kierunku Gdańsk-Płock.

Łączna długość rurociągów produktowych w Polsce wynosi 830 km. Istnieją cztery rurociągi produktowe łączące Płock ze zbiornikami produktowymi w:

1. Mościska i Emilianów (na wschód) o przepustowości 1 mln ton rocznie,
2. Koluszki i Boronów (na południe) o przepustowości 3,8 mln ton rocznie z Płocka do Koluszek i o przepustowości 1 mln ton rocznie z Koluszek to Boronowa,
3. Nowa Wieś Wielka i Rejowiec, (na północny zachód) o przepustowości 2,1 mln ton rocznie z Płocka do Nowej Wsi Wielkiej i o przepustowości 1,4 mln ton rocznie z Nowej Wsi Wielkiej do Rejowca,
4. Ostrów Wielkopolski (na południowy zachód) o przepustowości 4 mln ton rocznie.

Istnieje także krótki odcinek łączący magazyn produktowy w Inowrocławiu z rurociągiem produktowym Płock-Nowa Wieś Wielka-Rejowiec o przepustowości 1,4 mln ton rocznie oraz rurociąg produktowy o długości 12 km łączący terminal w Porcie Gdynia ze zbiornikiem produktowym w Gdyni Dębogórze, o przepustowości 3,8 mln ton rocznie.

Właścicielami magazynów ropy naftowej w Polsce są PERN „Przyjaźń” S.A., PKN Orlen S.A., Lotos Group. Łączna pojemność magazynów ropy naftowej wynosi około 5 mln m³. Największymi właścicielami magazynów paliw płynnych w Polsce są OLPP Sp. z o.o., PKN Orlen, Lotos Group oraz IVG Silesia Sp. z o.o. Łączna pojemność magazynów paliw płynnych w Polsce wynosi 2,8 mln m³.

Istniejące magazyny ropy i produktów ropopochodnych wynoszą łącznie około 7,86 mln m³ co jest wielością niewystarczającą w porównaniu do konsumpcji krajowej.

W celu integracji posiadanych zasobów logistyki paliwowej poprzez zgromadzenie w jednym podmiocie kompetencji związanych z różnorodnymi (dotychczas rozproszonymi) usługami logistycznymi, takimi jak: magazynowanie, przeładunek, przesył został utworzony nowy podmiot, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (OLPP). Dokument *Polityka Rządu RP dla przemysłu naftowego w Polsce* przyjęty przez Radę Ministrów dnia 6 lutego 2007 r. uznaje działalność OLPP za strategiczną w obszarze bezpieczeństwa energetycznego. Jego utworzenie umożliwi ponadto dostęp do obecnie istniejących rurociągów przesyłowych stronom trzecim, co zapobiegnie nadmiernemu wzrostowi cen, który byłby możliwy w sytuacji potencjalnie istniejącego monopolu.

Strategiczne położenie Polski w centrum Europy sprawia, że przez jej terytorium biegą główne szlaki zaopatrywania państw UE w pochodzącą z państw b. ZSRR ropę naftową, w tym m.in. północna nitka rurociągu naftowego „Przyjaźń”. Podstawowym zadaniem w zakresie podsektora naftowego, którego realizacja może przynieść obopólne korzyści (zarówno Polsce, jak i całej Unii Europejskiej) jest rozbudowa infrastruktury do przesyłu ropy naftowej przez terytorium Polski do innych krajów UE. Dalszy rozwój infrastruktury niezbędnej do transportu tego surowca zapewni możliwość zwiększenia jego dostaw na rynek unijny w czasie, gdy wyczerpywać się będą złoża największych europejskich producentów.

Mapa 8. Ropociągi i rurociągi produktowe.



Źródło: Ministerstwo Gospodarki.

Dodatkową szansą na dywersyfikację dostaw ropy naftowej do Polski i Unii Europejskiej jest projekt budowy euroazjatyckiego korytarza transportu ropy naftowej, którego elementem jest rurociąg Brody-Płock (projekt Odessa-Brody-Płock), z możliwością jego przedłużenia do Gdańska i dalej do portu Wilhelmshaven (Niemcy), łączącego złoża wysokiej jakości ropy naftowej z regionu Morza Kaspijskiego z odbiorcami w Europie Środkowej i Zachodniej.

1.2.3.3. Efektywność energetyczna w sektorze energetycznym i sektorze publicznym

Efektywność wykorzystania energii w gospodarce.

W ostatnich latach w Polsce obserwowany jest postęp w zmniejszaniu energochłonności gospodarki. Spowodowane jest to w dużej mierze znacznym obniżeniem udziału sektorów energochłonnych w wytwarzaniu PKB. Efektywność energetyczna polskiej gospodarki, mierzona jako stosunek zużycia energii pierwotnej do PKB, jest około 3 razy niższa niż średnia krajów członkowskich UE-25. Według danych statystycznych Eurostat za rok 2004, energochłonność PKB w Polsce kształtowała się na poziomie 0,6 toe/1000 euro⁴⁹, w krajach UE-25 na poziomie około 0,2 toe/1000 euro.

Według danych EUROSTAT w 2004 roku zużycie energii pierwotnej na jednego mieszkańca w Polsce wynosiło 2,31 toe/mieszkańca, a w krajach UE-15 - 3,78 toe/mieszkańca. Oznacza to, że zużycie energii pierwotnej w Polsce odniesione do liczebności populacji jest niemal 40% mniejsze niż w krajach UE-15.

Mimo, że w Polsce osiągnięto znaczący postęp w zakresie poprawy efektywności energetycznej gospodarki, to potencjał w tym zakresie jest nadal bardzo duży. Przeprowadzone w ramach prac nad „Polityką energetyczną Polski do 2025 roku” prognozy zapotrzebowania na energię do 2025 roku wskazują, iż konieczny i możliwy jest dalszy spadek energochłonności PKB do około 50% obecnego poziomu. Przybliżyłoby to Polskę w istotnym stopniu do standardów energochłonności, jakie osiągane są w krajach wysoko rozwiniętych.

W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/32/WE z dnia 5 kwietnia 2006 r.⁵⁰ w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii oraz usług energetycznych, przewiduje się działania administracyjne w celu dostarczenia mechanizmów, zachęt i ram instytucjonalnych, finansowych i prawnych, by usunąć istniejące bariery efektywnego użytkowania energii. Dyrektywa wyznacza dla państw członkowskich uzyskanie indykatywnego wskaźnika oszczędności energii na poziomie 9% do 2016 roku. Wzorcowym przykładem w zakresie działań dla zmniejszenia energochłonności powinien stać się sektor publiczny. Według szacunkowych ocen przeprowadzonych przez Krajową Agencję Poszanowania Energii S.A., Polska ma bardzo duży (min. 18 TWh rocznie) potencjał inwestycji energooszczędnych w sektorze publicznym. Możliwości wykorzystania tego potencjału w obecnej sytuacji, głównie uzasadnione efektywnością ekonomiczną, wynoszą 9 TWh rocznie, co daje możliwość redukcji emisji CO₂ na poziomie ok. 1,33 mln ton.

Według danych GUS wielkość finalnego zużycia energii w Polsce w 2004 roku wyniosła 56,19 Mtoe. Średnie zużycie energii finalnej w Polsce w latach 2001 – 2005 z wyłączeniem instalacji objętych wspólnym systemem handlu emisjami CO₂ wynosi 51,11 Mtoe. Aby

⁴⁹ toe – (ton of oil equivalent) tona ekwiwalentu ropy

⁵⁰ Dz. Urz. UE L 114 z dnia 27 kwietnia 2006 r.

wypełnić minimalne wymagania dyrektywy należałoby oszczędzić minimum 4,6 Mtoe⁵¹ energii finalnej w 9 roku jej obowiązywania. Ograniczenie zużycia będzie wymagało wdrożenia szeregu inwestycji poprawiających sprawność wytwarzania, przesyłania, dystrybucji paliw i energii, a także poprawy użytkowania energii przez odbiorców.

Sprawność wytwarzania energii elektrycznej.

Polski sektor wytwarzania energii elektrycznej wymaga przeprowadzenia niezbędnych programów modernizacji i odbudowy mocy. Ocenia się, że przy istniejących w Polsce ponad 35 tys. MWe mocy wytwórczych i okresie życia instalacji wytwórczej 30-35 lat, corocznie powinno powstawać około 800-1000 MWe nowych zdolności wytwórczych - tylko w celu substytucji kończących pracę instalacji. Zużycie majątku wytwórczego w 63% wiąże się również ze stosunkowo niską, na poziomie 36-38% sprawnością energetyczną urządzeń wytwórczych, decydującą w znacznym stopniu o efektywności ekonomicznej producentów. W ostatnich sześciu latach podjęto, z niewielkim skutkiem, tylko trzy inicjatywy budowy nowych systemowych jednostek wytwórczych o łącznej mocy wytwórczej 1700 MWe. Utrzymujący się w kraju regres w budowie nowych mocy wytwórczych może spowodować, że za 5-7 lat ujawni się brak mocy wytwórczych dla zaspokojenia zapotrzebowania na energię elektryczną⁵². Udział produkcji energii elektrycznej w skojarzeniu w produkcji ogółem, wyniósł w 2004 r. w całym sektorze elektroenergetycznym 17%, przy czym sprawność energetyczna wytwarzania układów skojarzonych jest prawie dwukrotnie wyższa niż w jednostkach kondensacyjnych⁵³.

Dla zapewnienia rosnącego zapotrzebowania na energię elektryczną planuje się m.in. rozwój kogeneracji, wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych, wprowadzenie technologii czystego węgla oraz rozważana jest możliwość budowy elektrowni jądrowej.

Wskazana w poniższej tabeli struktura bilansu energetycznego Polski wykazuje przewagę w stosowaniu paliw stałych: węgla kamiennego i brunatnego. Jest to unikatowa w skali międzynarodowej struktura zużycia nośników energii pierwotnej, która wynika z posiadanych krajowych zasobów energetycznych. Ta monokultura wykorzystania węgla w procesie wytwarzania energii elektrycznej czyni z Polski wyjątek w Europie. Jednak dzięki temu polska energetyka charakteryzuje się znacznym stopniem niezależnienia od zewnętrznych dostawców paliw. Z punktu widzenia krajowego bezpieczeństwa energetycznego ważne jest utrzymanie wysokiego udziału produkcji energii elektrycznej z własnych źródeł energii, również z przeprowadzonych prognoz energetycznych wynika, iż udział węgla w produkcji energii elektrycznej nie ulegnie znacznemu obniżeniu.

Tabela 8. Struktura bilansu energetycznego Polski.

| Węgiel kamienny i brunatny | Ropa naftowa | Gaz ziemny | Energia odnawialna |
|--|--------------|------------|--------------------|
| Struktura zużycia energii pierwotnej w 2005 roku [w %] | | | |
| 61 | 21 | 13 | 5 |
| Struktura wytwarzania energii elektrycznej w 2005 roku [w %] | | | |
| 95,4 | - | 2 | 2,6 |
| Wstępne wyniki prognozy struktury wytwarzania energii elektrycznej na 2015 rok [w %] | | | |
| 88,5 | - | 4 | 7,5 |

Źródło: Na podstawie danych statystycznych i progностycznych Agencji Rynku Energii S.A.

⁵¹ Na podstawie analiz Krajowej Agencji Poszanowania Energii S.A.

⁵² Źródło: „Program dla elektroenergetyki” przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 27 marca 2006 r.

⁵³ Źródło: Agencja Rynku Energii S.A.

Niemniej jednak szerokie wykorzystanie węgla do produkcji energii niesie za sobą duże obciążenie dla środowiska ze względu na emisję gazów cieplarnianych oraz innych substancji szkodliwych. Elektrownie i elektrociepłownie zawodowe odpowiedzialne są za ok. 45% krajowej emisji CO₂, 55% emisji SO₂, oraz 30% emisji NO_x. Obniżenie szkodliwego oddziaływania działalności energetycznej na środowisko jest jednym z podstawowych celów polityki energetycznej państwa. Uwzględniając przyszłą strukturę zapotrzebowania na paliwa przewiduje się rozwój technologii czystego spalania paliw oraz wsparcie instalacji służących do eliminacji emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Ze względu na przewidywaną kontynuację dominacji węgla jako paliwa do produkcji energii elektrycznej planowana jest budowa w Polsce jednego lub dwu obiektów demonstracyjnych dla technologii wychwytu i magazynowania powstającego dwutlenku węgla CO₂ (ang. Carbon Capture and Storage - CCS). Obiekty te będą stanowiły wkład w komercjalizację tej technologii, aby umożliwić powszechne jej zastosowanie po 2020 roku. Powodzenie tego programu jest jednak uzależnione od poziomu wsparcia finansowego dla realizacji i eksploatacji instalacji demonstracyjnych.

W górnictwie węgla kamiennego w trakcie prowadzenia eksploatacji górniczej uwalniane są znaczne ilości metanu, który częściowo jest gospodarczo wykorzystywany w instalacjach energetycznych, a częściowo usuwany do atmosfery. Istotne znaczenie ma również zagospodarowanie metanu uwalnianego z wysypisk śmieci, działalności rolniczej i oczyszczalni ścieków. W 2005 roku moc zainstalowana elektrowni i elektrociepłowni wykorzystujących ten rodzaj metanu wyniosła 34,5 MW. W grudniu 2006 roku Polska przystąpiła do programu *Methane to Market Partnership*, w ramach którego wzmocnione zostaną prowadzone działania w zakresie wykorzystania metanu.

Straty sieciowe

Straty energii elektrycznej stanowią prawie 10% energii wytworzonej brutto. W liczbach bezwzględnych w 2004 r. straty te wyniosły 14 264 GWh energii elektrycznej⁵⁴, co jest równoważne ciągłej pracy elektrowni o mocy ponad 1600 MW z pełną mocą osiągalną przez cały rok. Redukcja strat sieciowych dokonana poprzez wzrost efektywności przesyłu i dystrybucji energii przekładać się będzie na wymierną oszczędność paliw, i zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska.

Dla 15 krajów tzw. „starej” Unii Europejskiej w 2003 roku łączne straty sieciowe energii elektrycznej wynosiły w wartościach bezwzględnych ok. 150 TWh rocznie, co stanowiło 6,5% całkowitego zapotrzebowania na energię elektryczną⁵⁵. Dystans dzielący Polskę i wysoko rozwinięte kraje UE w tym obszarze jest zatem znaczący. Gdyby udało się zmniejszyć straty sieciowe w Polsce do poziomu 6,5% uzyska się oszczędności energii na poziomie 5000 GWh rocznie, co przekłada się na ograniczenia emisji zanieczyszczeń CO₂ o 4 328,4 tys. ton⁵⁶. Stanowi to ok. 2,4% emisji CO₂ z energetyki⁵⁷.

W realiach polskich ograniczenie strat sieciowych w sieciach elektroenergetycznych w największym stopniu można uzyskać m.in. poprzez wymianę transformatorów o niskiej sprawności energetycznej (co daje zmniejszenie strat w tych urządzeniach o ok. 40 - 50%, w

⁵⁴ Źródło: Agencja Rynku Energii S.A.

⁵⁵ Źródło: Krajowa Agencja Poszanowania Energii S.A.

⁵⁶ Obliczono przy założeniu, że oszczędność energii na poziomie 1 GWh rocznie daje ograniczenie emisji o 0,86 tys. ton CO₂. Jest to średni dla Polski wskaźnik emisji CO₂ w stosunku do produkcji energii elektrycznej.

⁵⁷ Wg danych GUS emisja CO₂ z energetyki zawodowej w 2003 roku wyniosła 182,2 tys. ton.

zależności od stanu wymienionego oraz typu nowego transformatora), skracanie bardzo długich ciągów liniowych (w zależności od napięcia, długości linii oraz jej obciążenia - o ok. 5 – 30%) oraz zmianę przekrojów przewodów w celu dostosowania ich do obecnych temperatur pracy sieci (o ok. 20%).⁵⁸

Trwające procesy rozwojowe, wskutek których stale zwiększa się zapotrzebowanie na energię elektryczną oraz wymagania co do jej jakości powodują, że konieczne jest pilne przeprowadzenie modernizacji i rozbudowy sieci dystrybucyjnych dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego na szczeblu lokalnym, w tym przyciągnięcia nowych inwestycji. Wartość majątku linii jest zdekapitalizowana w ponad 70%, natomiast stacji w ok. 80%, przy czym stan dekapitalizacji sieci zwiększył się na przestrzeni ostatnich lat. W strukturze województw różnice w dekapitalizacji majątku dystrybucyjnego wahają się w granicach 64 – 87%.⁵⁹

Pozyskanie finansowania na rozbudowę i unowocześnienie sieci jest bardzo trudne. Potrzeby w zakresie rozbudowy bądź modernizacji sieci elektroenergetycznej przewyższają możliwości finansowe przedsiębiorstw sieciowych. Inwestycje w rozwój sieci na wielu terenach są nierentowne z punktu widzenia przedsiębiorstw energetycznych, będących właścicielami sieci. Szacowany zwrot nakładów na te inwestycje określany jest na dziesiątki lat. Jednocześnie inwestycje te są w obszarze zainteresowania gmin, które zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne⁶⁰ odpowiadają za planowanie i organizację dostaw energii elektrycznej na swoim terenie. Samorządy jednak nie widzą możliwości finansowania inwestycji w rozwój sieci ze środków własnych, gdyż realizacja tych zadań przekracza ich możliwości finansowe.

Inwestycje w zakresie odtworzenia i rozbudowy sieci dystrybucyjnych będą zasadniczo finansowane ze środków operatorów systemów dystrybucyjnych, którzy zgodnie z ustawą – *Prawo energetyczne* odpowiedzialni są za niezawodność funkcjonowania systemu dystrybucyjnego oraz jego rozbudowę. Możliwe jest również wsparcie tego rodzaju projektów z funduszy strukturalnych w ramach regionalnych programów operacyjnych.

W podsektorze dystrybucji ciepła sieciowego straty przesyłowe w Polsce wynoszą ok. 8%. Długość sieci ciepłowniczych wynosi ok. 20 tys. km. W zdecydowanej większości scentralizowane sieci ciepłownicze wymagają modernizacji w celu ograniczenia strat. Ilość wytworzonego ciepła w 2004 roku wyniosła 442 549,5 TJ. Średnia rentowność działalności w sektorze dystrybucji ciepła kształtuje się poniżej 1%.

1.2.3.4. Rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne źródła energii (OZE)

Rozwój energetyki odnawialnej został zaplanowany w „Strategii rozwoju energetyki odnawialnej”, przyjętej przez Sejm 23 w dniu sierpnia 2001 r. W dokumentach „Polityka energetyczna Polski do roku 2025” (dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 4 stycznia 2005 r.) oraz „Program dla elektroenergetyki” – (dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 28 marca 2006 r.) plany wykorzystania odnawialnych zasobów energii zostały wskazane jako działania priorytetowe. Jednym z głównych celów polityki energetycznej Polski jest zapewnienie trwałego zaopatrzenia w energię, który spełniałby

⁵⁸ Źródło: „Ograniczanie strat energii elektrycznej w elektroenergetycznych sieciach rozdzielczych” pod redakcją Jerzego Kulczyckiego. Wyd. PTPiREE, Poznań, 2002 r.

⁵⁹ Źródło: Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej

⁶⁰ Dz. U. z 2006 r. Nr 89, poz. 625.

wymogi związane z ochroną środowiska przy jednoczesnym wzroście gospodarczym. Celem strategicznym polityki państwa jest zwiększenie wykorzystania odnawialnych zasobów energii i uzyskanie 7,5% udziału energii z OZE w bilansie energii pierwotnej w roku 2010⁶¹. Obecnie trwają analizy zmierzające do określenia celu dla Polski na 2020 rok w świetle ustaleń szczytu UE w marcu 2007 r. W Traktacie Akcesyjnym Polska przyjęła cel indykacyjny udziału energii elektrycznej wytworzonej w źródłach odnawialnych w krajowym zużyciu brutto energii elektrycznej na rok 2010 w wysokości 7,5%.

Aby osiągnąć cel w zakresie energii elektrycznej w 2010 r., konieczny jest znaczny wzrost zainstalowanej mocy wytwórczej OZE – w roku 2005 uzyskano 2,6% udział energii elektrycznej wytworzonej w tych źródłach w krajowym zużyciu energii elektrycznej brutto. Zwiększenie dynamiki wykorzystania odnawialnych zasobów wskazuje na potrzebę intensyfikacji działań w zakresie wsparcia rozwoju tego sektora. Do głównych barier rozwoju sektora energetyki odnawialnej należy zaliczyć uwarunkowania ekonomiczne. Dla wyrównania konkurencji, w tym poprawy relacji ekonomicznych energetyki odnawialnej w stosunku do całego sektora energetyki, istnieje potrzeba dodatkowego, finansowego wsparcia inwestycji OZE. Promowanie zwiększenia wykorzystania odnawialnych zasobów energii stanowi jeden z filarów polityki energetycznej kraju.

Z tego względu wdrożony został z dniem 1 października 2005 roku prorynkowy mechanizm wsparcia, jakim jest system zbywalnych świadectw pochodzenia energii elektrycznej wytwarzanej w odnawialnych źródłach energii, mający formułę tzw. zielonych certyfikatów. Na przedsiębiorstwa energetyczne sprzedające energię elektryczną odbiorcom końcowym nałożono obowiązek przedstawiania do umorzenia świadectw pochodzenia energii elektrycznej z OZE w stosunku do ilości energii elektrycznej sprzedanej odbiorcom końcowym. Obowiązek ten powinien być realizowany według następującej ścieżki: 5,1% w 2007 roku, 7,0% w 2008 roku, 8,7% w 2009 roku i w latach 2010-2014 10,4%.⁶²

Istotną barierą w rozwoju energetyki odnawialnej jest niedostateczny poziom rozwoju sieci elektroenergetycznych w stosunku do wzrostu potrzeb przesyłu mocy wynikających z planowanych inwestycji w zakresie OZE. Brak dostatecznie rozwiniętych zdolności przesyłowych skutkuje trudnościami z przyłączeniem nowych jednostek wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych. W takiej sytuacji operator systemu wydając warunki przyłączenia dla nowej inwestycji OZE zobowiązany jest do zwiększenia zdolności przesyłowych systemu poprzez przeprowadzenie kosztowych inwestycji we własnej sieci dedykowanych bezpośrednio przyłączeniu danego źródła. Ze względów ekonomicznych inwestycje te mogą być odkładane w czasie, co tłumi dynamikę rozwoju OZE. Stąd niezwykle ważne jest wsparcie tego rodzaju inwestycji.

W związku z planowanym dynamicznym rozwojem energetyki wiatrowej w Polsce oraz niewielką powierzchnią obszarów charakteryzujących się dobrymi warunkami wietrzności, największe problemy istnieją w zakresie przyłączania farm wiatrowych. Obecnie moc zainstalowana elektrowni wiatrowych w Polsce wynosi 218 MW⁶³. Na 2013 rok przewiduje

⁶¹ Osiągnięcie 7,5% udziału energii elektrycznej wytworzonej ze źródeł odnawialnych w zużyciu energii elektrycznej brutto jest celem tymczasowym, który zostanie skorygowany po zmianie Polityki energetycznej Polski, wynikającej z ustaleń Rady Europejskiej z marca 2007 r.

⁶² Wartości te wynikają z rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 3 listopada 2006 r. *zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu obowiązków uzyskania i przedstawienia do umorzenia świadectw pochodzenia, uiszczenia opłaty zastępczej oraz zakupu energii elektrycznej i ciepła w odnawialnych źródłach energii* (Dz. U. Nr 205, poz. 1510)

⁶³ Dane za maj 2007 r.

się wzrost mocy zainstalowanej do 2000 MW oraz dalszy dynamiczny wzrost mocy w horyzoncie do 2020 roku. Szacuje się, że na terenie samej północnej Polski, gdzie potencjał rozwoju energetyki wiatrowej jest największy, bez wzmocnienia sieci zostanie on wykorzystany zaledwie w 30%. Na tym terenie szacuje się, że obecny system przesyłowy może pozwolić na przyłączenie nie więcej jak 800 – 1000 MW mocy.⁶⁴ Taka sytuacja wynika z faktu, że na tym obszarze występuje zdecydowanie niedostateczny rozwój sieci przesyłowej i dystrybucyjnej. Tereny te są mało zurbanizowane, charakteryzują się niskim nasyceniem przemysłem, dlatego nigdy nie występowały tam tak duże potrzeby rozwojowe sieci elektroenergetycznej.

Podobna sytuacja jest też na innych obszarach Polski, gdzie istnieją korzystne warunki wietrzne. Potrzeba zwiększenia zdolności przesyłowych sieci pojawia się również w przypadku przyłączania małych elektrowni wodnych oraz jednostek wytwarzania energii elektrycznej z biomasy, w tym jednostek kogeneracyjnych.

Np. na terenie Koncernu Energetycznego ENERGA S.A. w celu realizacji inwestycji dotyczących farm wiatrowych o łącznej mocy 2 270 MW, które obecnie ubiegają się o przyłączenie do sieci, niezależne analizy wpływu tych jednostek na pracę krajowego systemu elektroenergetycznego wykazały, że konieczne jest poniesienie przez operatora systemu dystrybucyjnego nakładów inwestycyjnych w kwocie 274,4 mln złotych na wybudowanie oraz modernizację ponad 380 km sieci 110 kV oraz 4 transformatorów⁶⁵. Inwestycje te w 100% są dedykowane przyłączeniu farm wiatrowych.⁶⁶

Aby zapewnić odpowiednie możliwości rozwojowe konieczne jest wsparcie finansowe inwestycji w nowe źródła odnawialne oraz infrastruktury umożliwiającej przyłączenie tych źródeł do sieci elektroenergetycznej.

Ponadto Polska jest zobowiązana do wdrożenia dyrektywy 2003/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie promowania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych⁶⁷, prowadzącej do osiągnięcia w 2010 5,75% udziału biokomponentów w rynku paliw zużywanych w transporcie. Polska nie posiada ugruntowanej tradycji w zakresie wykorzystywania biopaliw, czego wynikiem był gorszy punkt startu w odniesieniu do krajów, w których rynek biokomponentów i biopaliw rozwijał się dynamicznie już od lat. Udział biokomponentów w rynku paliw zużywanych w transporcie w roku 2004 wyniósł zaledwie 0,3%. Fundusze europejskie posłużą do wsparcia rozwoju tego rynku, przyczyniając się do wypełnienia zaleceń dyrektywy 2003/30/WE i zwiększenia ww. udziału do wymaganego poziomu w 2010 r. poprzez nowe inwestycje dotyczące wytwarzania biokomponentów - bioetanolu i estrów, jak również uruchomienia produkcji biopaliw drugiej generacji.

Polska jest krajem o ograniczonych zasobach odnawialnych źródeł energii. Uważa się, że w polskich warunkach największy potencjał do wykorzystania na cele energetyczne mają zasoby biomasy. Niestety istnieją obiektywne ograniczenia w podaży biomasy na te cele: biomasa leśna powinna być w pierwszej kolejności wykorzystywana na cele przetwórcze (produkcja płyt, mebli, itp.). Natomiast uprawy energetyczne nie mogą być rozwijane bez ograniczeń ze względu na ochronę środowiska (m.in. zachowanie bioróżnorodności, zapobieganie zanieczyszczeniom wód).

⁶⁴ Na podstawie danych Polskiej Izby Gospodarczej Energii Odnawialnej.

⁶⁵ Omawiany zakres inwestycji nie uwzględnia kwestii budowy przyłączy.

⁶⁶ Na podstawie danych KE ENERGA S.A.

⁶⁷ Dz. Urz. UE L 123 z dnia 17 maja 2003 r., str. 42.

1.2.4. Kultura

Sferę kultury w sposób umowny można podzielić na dwa zasadnicze komponenty: dziedzictwo kulturowe oraz aktywność kulturalną wyrażoną poprzez aktywność siatki instytucjonalnej (instytucje kultury, szkoły i uczelnie artystyczne) w tym działalność organizacji pozarządowych i podmiotów prywatnych.

Dziedzictwo kulturowe jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na wzrost atrakcyjności Polski dla mieszkańców, inwestorów oraz turystów. Kultura i polski dorobek kulturalny są jednym z głównych elementów wpływających na pozytywny wizerunek kraju, identyfikujący i kształtujący obraz Polski w krajach Europy i świata.). Jest uniwersalnym instrumentem rozwijania współpracy międzynarodowej i kształtowania wspólnej, europejskiej tożsamości kulturowej i społecznej.

Kultura jest także ważnym czynnikiem rozwoju wpływającym na wzrost atrakcyjności kraju dla mieszkańców i inwestorów. Stanowi jeden z głównych czynników rozwoju, zarówno w sensie ekonomicznym (rozwój przemysłów kultury, turystyki; tworzenie miejsc pracy), kształtowania zrównoważonego środowiska człowieka (czynnik zwiększający atrakcyjność miejsca zamieszkania, inwestowania), jak również w wymiarze społecznym (budowa społeczeństwa opartego na wiedzy i kapitału społecznego)⁶⁸.

Inwestycje w kulturę przekładają się ponadto na wzrost atrakcyjności turystycznej kraju i obszaru na którym realizowane są projekty. To kultura jest jednym z głównych czynników determinujących rozwój turystyki.

Obecny stan dziedzictwa kulturowego oraz instytucji kultury i szkolnictwa artystycznego jest niezadowolający. Na podstawie przyjętej przed Radę Ministrów Narodowej Strategii Rozwoju Kultury i jej uzupełnienia można zdefiniować następujące problemy, wyzwania i zagrożenia dla kultury: brak nowoczesnej infrastruktury instytucji kultury, duże zróżnicowanie w dostępie do kultury, braki dokumentacyjne w zakresie inwentaryzacji obiektów zabytkowych, słabo rozwinięte badania w sferze kultury powstającej oraz braki w kolekcjonowaniu i udostępnianiu dzieł sztuki współczesnej, postępująca degradacja zabytków, zły stan infrastruktury szkół i uczelni artystycznych, niski poziom informatyzacji instytucji kultury oraz niska dostępność do zbiorów kultury *on-line*. Oznacza to, iż potencjał Polski w dziedzinie kultury pozostaje w dużym stopniu niewykorzystany, co ogranicza między innymi możliwe do osiągnięcia zyski z turystyki, a także negatywnie wpływa na decyzje lokalizacyjne inwestorów oraz hamuje rozwój przemysłów kultury.

Analiza sektora kultury w Polsce pokazuje, iż do głównych problemów, obok pogarszającego się stanu zabytków, zaliczyć można nierównomierny dostęp do infrastruktury kultury i szkolnictwa artystycznego, jej zły standard, a także niskie wydatki publiczne na kulturę, które według danych na 2004 r., wynoszą 26 euro na mieszkańca i należą do najniższych w Unii Europejskiej. Według stanu danych na 2002 r. największy poziom wydatków na kulturę

⁶⁸ Por. *The economy of culture in Europe*, Study prepared for the European Commission (Directorate-General for Education and Culture), KEA European Affairs, October 2006; *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów dotyczący Europejskiej agendy kultury w dobie globalizacji świata* {SEK(2007) 570}, KOM (2007) 242 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 10.05.2007 r.

wynoszący blisko 234 euro osiągnęła Austria. Za średnią europejską można uznać wydatki na kulturę we Włoszech, które wynoszą ok. 118 euro na mieszkańca.⁶⁹

Ponadto w porównaniu z krajami Unii Europejskiej wpływ sektora kultury jako czynnika kształtującego rozwój gospodarczy jest nadal niewystarczający. Polska pomimo faktu, że zalicza się do dużych państw europejskich generuje w ramach sektora kultury niską wartość dodaną do PKB: 1,2% w 2003 r., w porównaniu z 3,4% we Francji, 3% w Wielkiej Brytanii. Wynik ten jest także słabszy w porównaniu do państw w ramach Grupy Wyszehradzkiej: wartość dodana sektora kultury do PKB w 2003 r. w Czechach – 2,1%, na Słowacji – 2%, na Węgrzech 1,2%.⁷⁰

Dodatkowo pomimo dużego potencjału turystycznego Polski, efekty gospodarcze ruchu turystycznego są niewspółmiernie niskie. Urozmaicenie oferty turystycznej o atrakcje kulturalne, w tym podejmowanie działań na rzecz ochrony dziedzictwa kulturalnego oraz rozwój infrastruktury kultury, są nadal zbyt małe, aby mogły znacznie oddziaływać na wzrost atrakcyjności turystycznej Polski. Według dostępnych danych, województwo małopolskie w 2004 r. odwiedziło blisko 7,2 mln turystów, którzy wydali około 3,3 mld złotych.⁷¹ Według danych Światowej Organizacji Turystyki (WTO), turystyka kulturowa stanowi 20% głównych celów podróży turystycznych do Europy oraz jeden z celów podróży aż 60% odwiedzających Europę.

Polska posiada bogate zasoby dziedzictwa kulturowego o ogromnej wartości i dużym zróżnicowaniu, pomimo faktu, że 70% dziedzictwa kulturowego uległo zniszczeniu w trakcie II Wojny Światowej. Na zasoby te składają się elementy dziedzictwa kulturowego, będącego efektem skomplikowanych procesów cywilizacyjnych, wielokulturowości, otwarcia Polski na mniejszości narodowe, etniczne i religijne oraz tysiącletniej historii państwa. Wyrazem tego jest fakt wpisania wielu polskich zabytków na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO, a także uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii.⁷² Ważnym elementem zasobów kulturowych kraju są gromadzone od wieków dzieła sztuki, zasoby archiwalne i biblioteczne oraz rozwijająca się kultura współczesna, reprezentowana przez uznanych twórców o europejskiej i światowej sławie. Warto podkreślić, że wsparcie inwestycji w obszarze kultury oraz przedsięwzięć kulturalnych jest również zwielokrotniane w otoczeniu przemysłów kulturowych, dając zatrudnienie wysoko kwalifikowanym kadrom i generując znaczącą wartość produktu krajowego brutto o wysokiej wartości dodanej brutto.

Podstawową formą ochrony zabytków pozostaje decyzja wojewódzkiego konserwatora zabytków o wpisie do wojewódzkiego rejestru zabytków. Według danych na koniec 2005 r.⁷³ do rejestru zabytków wpisanych było ponad 62 tys. zabytków nieruchomych i ok. 180 tys. zabytków ruchomych. Obiekty wpisane do rejestru zabytków są bardzo zróżnicowane zarówno pod względem ich wartości materialnej, jak historycznej i symbolicznej. W latach 1999-2004 liczba zabytków ogółem w Polsce wpisanych do rejestru wzrastała i w 2004 r.

⁶⁹ Źródło: www.culturalpolicies.net

⁷⁰ Źródło: The economy of culture In Europe. Study prepared for the European Commission (Directorate-General for Education and Culture), October, s. 66.

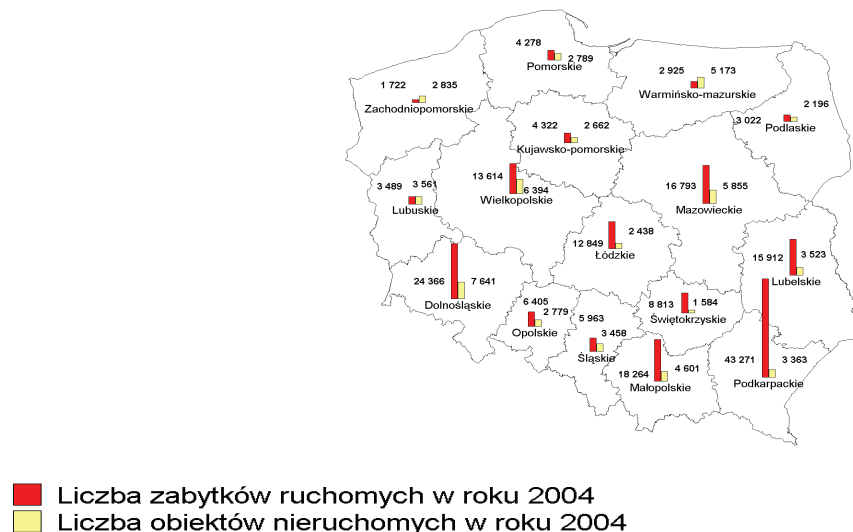
⁷¹ Źródło: Turystyka w Województwie Małopolskim. Raport za rok 2004 r. MOT. s. 1,5.

⁷² Lista zabytków wpisanych na Listę światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO oraz uznanych przez Prezydenta RP za Pomnik Historii dostępna jest dostępna m.in. na stronie internetowej Krajowego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków (<http://www.kobidz.pl>)

⁷³ Źródło: dane historyczne Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

była o 4% wyższa niż w 1999 r.⁷⁴ Opracowany w roku 2004 r. „Raport o stanie zachowania zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków” ukazał niezadowalający stan zachowania wielu z nich. 42% zabytków wpisanych do rejestru zabytków⁷⁶ wymaga remontu zabezpieczającego lub remontu kapitalnego.

Mapa 9. Zabytki wpisane do rejestru zabytków w 2004 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Krajowego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków.

Nieodłącznym elementem kompleksowej ochrony i zachowania dziedzictwa kulturowego są także działania z zakresu konserwacji zabytków ruchomych. Do zabytków ruchomych zalicza się m.in. muzealia, archiwalia, starodruki, księgozbiory czy zbiory filmowe. Instytucje posiadające w swoich zbiorach zabytki ruchome wymagają szczególnego wsparcia w zakresie poprawy warunków ich przechowywania (zapewnienie odpowiednich warunków klimatycznych, opakowanie, zabezpieczenia przeciwpożarowe i przeciwkradzieżowe) oraz konserwacji (wyposażenie pracowni konserwatorskich w niezbędny sprzęt).

W Polsce funkcjonuje ok. 13 tys. instytucji kultury prowadzonych przez samorządy (w tym ok. 6,5 tys. instytucji samodzielnych)⁷⁵. W rejestrze ministra właściwego ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego na koniec 2005 r. znajdowało się 37 narodowych instytucji kultury, 10 instytucji współprowadzonych wraz z samorządami, zaś w rejestrze samorządów 11 instytucji współprowadzonych przez ministra właściwego ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego⁷⁶.

Z danych GUS wynika, że w Polsce w latach 1998–2004 zmniejszyła się liczba instytucji artystycznych, do których zalicza się teatry i instytucje muzyczne: opery, operetki, filharmonie i orkiestry. W 2004 r. zmniejszyła się także w porównaniu do 2003 r. liczba zorganizowanych przez nie przedstawień i koncertów (o 651), oraz liczba widzów i słuchaczy (o 197,7 tys.). Teatry i instytucje muzyczne w 2004 r. zorganizowały 45,5 tys. przedstawień

⁷⁴ Źródło: Uzupełnienie do Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na lata 2004-2013, MK. Warszawa 2005, s. 23.

⁷⁵ Źródło: Dane Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

⁷⁶ Źródło: Dane historyczne Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

i koncertów, w których uczestniczyło 9,3 mln widzów i słuchaczy, tj. o 2,1% mniej niż w 2003 r.⁷⁷

Od kilku lat systematycznie zmniejsza się także liczba bibliotek (w 2004 r. o 74 w porównaniu z 2003 r.). W roku 2004 funkcjonowało w skali kraju 8 653 bibliotek wraz z filiami. Najliczniejszą grupę czytelników stanowiły dzieci i młodzież do lat 19 (47,0% zbiorowości czytelników) oraz osoby w wieku 25-44 lata (20,7%)⁷⁸.

Sieć instytucji kultury charakteryzuje natomiast duża liczba domów i ośrodków kultury oraz klubów i świetlic (te ostatnie dominują w środowiskach wiejskich). Według stanu na rok 2003 w skali kraju funkcjonowało 3716 domów i ośrodków kultury oraz klubów i świetlic.

W Polsce obserwuje się także tendencję rozwoju sieci muzeów. W roku 2004 działało w Polsce 668 muzeów (wraz z oddziałami muzealnymi), z czego 476 (w tym 133 oddziały) stanowiły muzea samorządowe. 57 muzeów (w tym 31 oddziałów) prowadziły jednostki administracji rządowej – wśród nich 44 muzea (w tym 29 oddziałów) znajdowało się w gestii Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Ponadto działały również 102 muzea (w tym 7 oddziałów) należące do sektora prywatnego i pozarządowego, w tym między innymi 36 muzeów organizacji społecznych i politycznych, 26 muzeów prowadzonych przez kościoły i związki wyznaniowe, 11 muzeów fundacji i 11 osób fizycznych. W 2004 r. zwiększyła się też ich aktywność wystawiennicza. 668 muzeów zaprezentowało 4 171 wystaw (w 2003 r. - 4 083). Muzea i wystawy muzealne zwiedziło 17 505 tys. osób (o 3,7% więcej niż w 2003 r.)⁷⁹.

Dostępność do instytucji kultury, a także stopień korzystania z nich wskazuje zróżnicowanie przestrzenne w skali kraju. Prowadzi to w konsekwencji do nierównomiernego dostępu do placówek kulturalnych w różnych regionach Polski. Ponadto w Polsce w zasadzie nie występują instytucje określane jako „nowoczesne muzea”, które na świecie w sposób innowacyjny i interaktywny prezentują dorobek cywilizacyjny, w tym dorobek kultury, a ich silną funkcją jest wszechstronna edukacja widza oraz możliwość wyboru przez niego zakresu przekazywanych informacji i łączenie rekreacji i innych form wypoczynku.

Ważnym elementem infrastruktury kultury jest także sieć szkół i uczelni artystycznych. Instytucje te nie tylko kształcą w zakresie kultury, ale także spełniają rolę aktywnych instytucji kultury odpowiedzialnych za dostarczanie społeczeństwu dóbr i usług kultury. Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego prowadzi lub nadzoruje 596 szkół artystycznych oraz 18 publicznych uczelni artystycznych. W 2005 r. w instytucjach tych uczyło się blisko 80 tys. uczniów i ponad 14 tys. studentów⁸⁰. Polskie uczelnie artystyczne ze względu na wysoką jakość nauczania cieszą się większym zainteresowaniem zagranicznych studentów.

Istotnym zadaniem jest także wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) w kulturze. Szczególnie dotyczy to rozwoju zasobów cyfrowych w dziedzinie zasobów bibliotecznych, archiwalnych oraz zasobów wirtualnych muzeów. W istotnym stopniu wpłynie to na poprawę jakości świadczenia usług kulturalnych, zwiększy ich dostępność i pozwoli efektywniej wykorzystywać najcenniejsze zasoby kulturowe. Poziom zaawansowania rozwoju usług publicznych wśród krajów EU-25 wynosi 68%, w tym

⁷⁷ Uzupełnienie do Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na lata 2004-2013. MK, Warszawa 2005. s. 57-58.

⁷⁸ „Kultura w 2005 r.”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006 r., s.8, 10.

⁷⁹ „Kultura w 2005 r.”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006 r., s.12.

⁸⁰ „Kultura w 2005 r.”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006 r., s. 25, 28.

w Polsce 35%. Poziom pełnej interaktywności usług publicznych *on-line* kształtuje się na poziomie 40%, w tym w Polsce – 9% (3. pozycja od końca)⁸¹.

Na podstawie obserwowanych trendów demograficznych, wzrastającego poziomu wykształcenia czy poprawy sytuacji materialnej społeczeństw europejskich przewidzieć można wzrost zainteresowania turystyką kulturową, co będzie miało przełożenie na wzrost liczby podróży krajowych mieszkańców Polski oraz przyjazdów turystów zagranicznych.

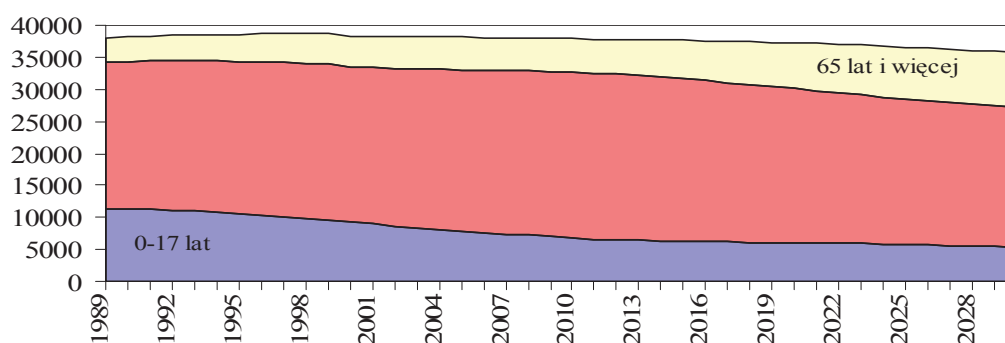
1.2.5. Ochrona zdrowia

Podniesienie poziomu atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów wymaga zapewnienia dla inwestorów i mieszkańców odpowiedniego poziomu infrastruktury społecznej, w tym także służącej ochronie zdrowia oraz zapewnienia dostępu do opieki zdrowotnej opartej na nowoczesnych standardach. Jednak w chwili obecnej system ochrony zdrowia w Polsce, charakteryzujący się m.in. złym stanem infrastruktury powoduje, że wzrost poziomu bezpieczeństwa zdrowotnego następuje w sposób powolny. Dodatkowo, nie jest on adekwatny do wymagań wynikających ze struktury problemów zdrowotnych społeczeństwa, a z drugiej strony, do obecnie zauważalnych zmian w sytuacji demograficznej kraju. Znacznym mankamentem jest też niewystarczająco rozbudowany system ratownictwa medycznego, czego rezultatem jest nadmiernie wysoki odsetek zgonów oraz przypadków długotrwałej niezdolności do pracy po wypadkach drogowych, katastrofach budowlanych, czy też innych nagłych stanach zagrożenia zdrowia spowodowanych np. chorobami układu krążenia.

1.2.5.1. Struktura demograficzna i kondycja zdrowotna społeczeństwa

W Polsce od kilku lat obserwuje się ujemny przyrost naturalny, zwiększanie liczby osób w wieku poprodukcyjnym oraz liczby osób w wieku produkcyjnym niemobilnym (mężczyźni w wieku 45-64 lata, kobiety w wieku 45-59 lat)⁸². Prognoza ludności do roku 2030 wskazuje na stopniowe zmniejszanie się ogólnej liczby ludności, zwiększanie liczby osób w wieku poprodukcyjnym, a od 2010 roku zmniejszanie liczby ludności w wieku produkcyjnym (dla mężczyzn 18-64 lata, dla kobiet 18-59 lat)⁸³. W 2030 roku udział osób starszych w łącznej liczbie ludności osiągnie poziom około 24%, co oznacza, że prawie co czwarty Polak będzie miał co najmniej 65 lat.⁸⁴

Wykres 2. Struktura ludności w Polsce w latach 1989-2002 oraz prognoza do 2030 r. (w tys.)



⁸¹ Dane w oparciu o badania *Web-based survey on electronic public services* przeprowadzone na zlecenie KE przez Cap/Gemini, lipiec 2004 r.

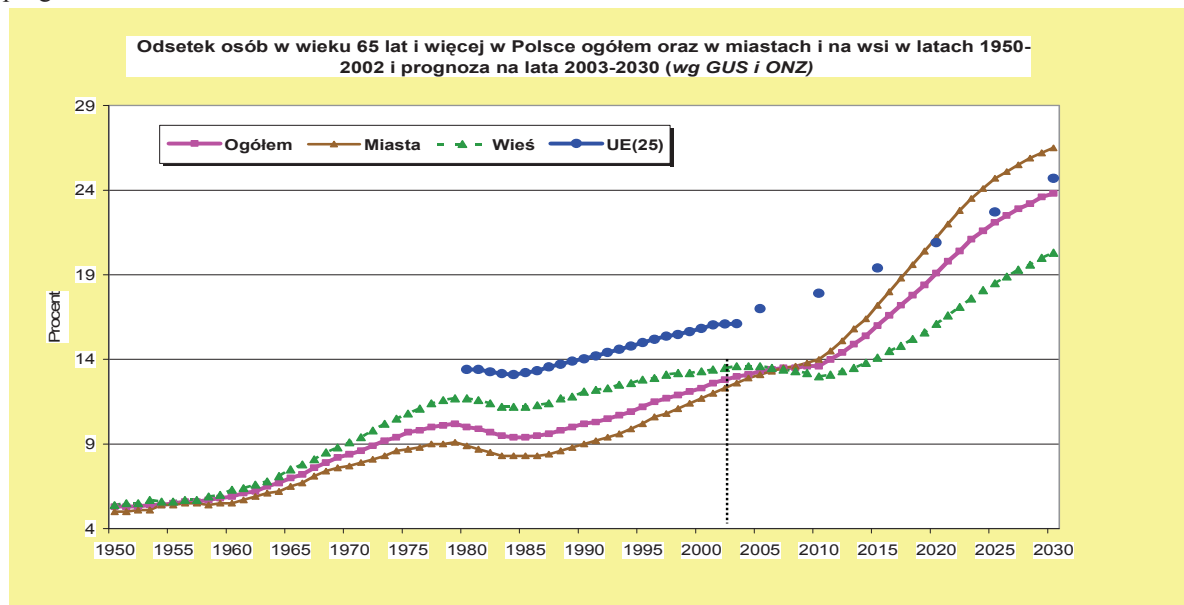
⁸² Źródło: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2005.

⁸³ Ibidem

⁸⁴ Narodowy Program Zdrowia na lata 2007-2015, s.11.

Źródło: Strategia Rozwoju Ochrony Zdrowia w Polsce na lata 2007-2015

Wykres 3. Odsetek osób w wieku 65 lat i więcej w Polsce ogółem oraz w miastach i na wsi w latach 1950-2002 i prognoza na lata 2003-2030.



Źródło: Narodowy Program Zdrowia na lata 2007-2015.

Innym ważnym problemem, istotnym także z punktu widzenia rynku pracy, jest sytuacja zdrowotna polskiego społeczeństwa. Poziom umieralności w Polsce jest wyższy od przeciętnego w krajach UE⁸⁵ we wszystkich grupach wiekowych z wyjątkiem młodych kobiet (15-29 lat). W najbardziej niekorzystnej sytuacji są mężczyźni w wieku 30-59 lat oraz dzieci w wieku poniżej 15 roku życia, u których występuje o 10% większe ryzyko zgonu niż w przypadku ich rówieśników z krajów UE. Szacuje się, że obecnie Polacy żyją przeciętnie o około 4,4 lat krócej niż mieszkańcy krajów UE. W porównaniu z czołówką krajów UE wiek dożywania Polaków jest niższy o ok. 3,5 roku dla kobiet i ponad 8 lat dla mężczyzn (tab. 9).

Tabela 9. Szacunkowa długość trwania życia w wybranych krajach w 2005 r.

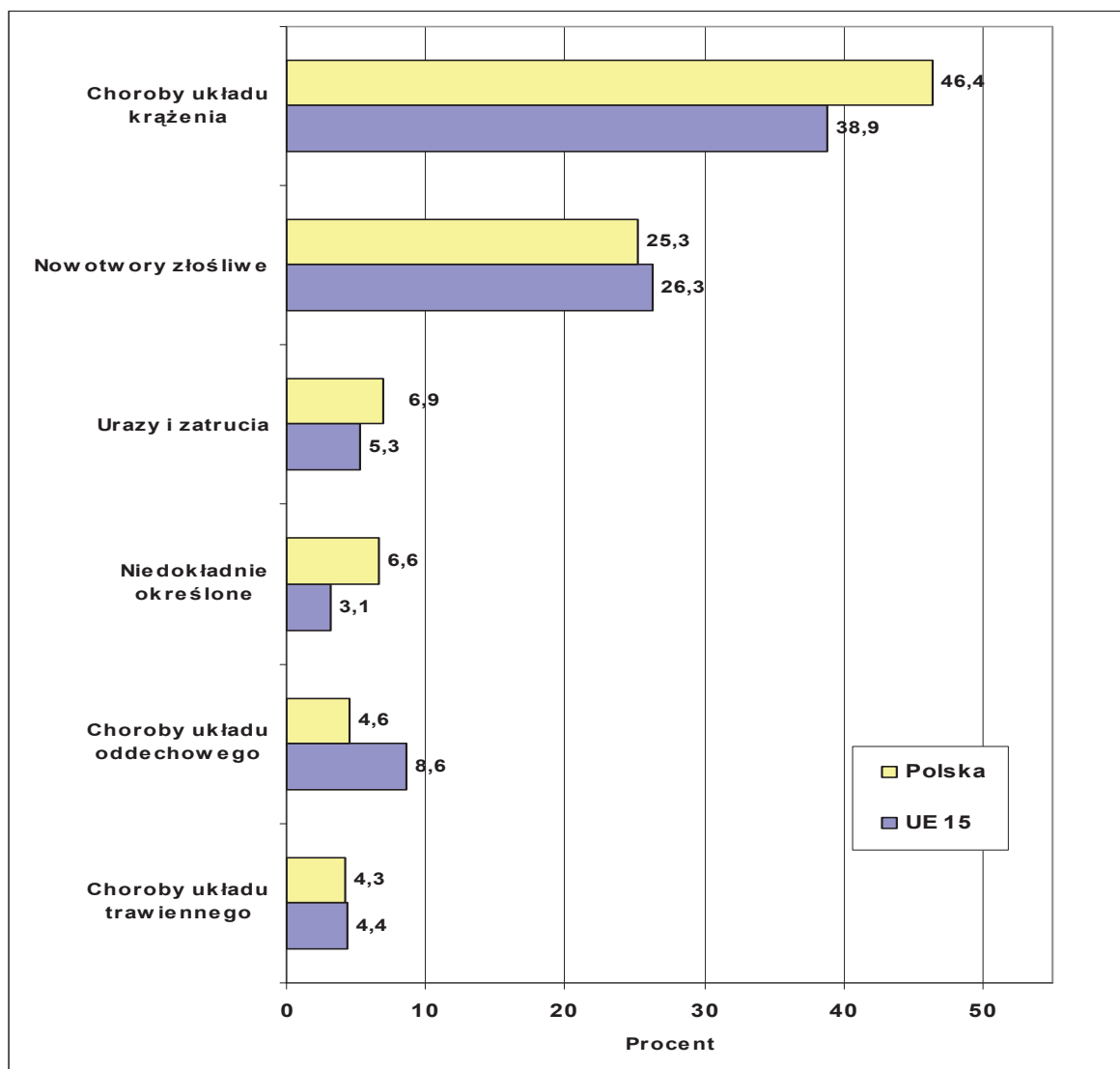
| | Kobiety | Mężczyźni |
|-----------------|---------|-----------|
| Polska | 79,4 | 70,8 |
| Czechy | 79,1 | 72,9 |
| Portugalia | 81,4 | 74,9 |
| Dania | 80,2 | 75,6 |
| Grecja | 81,5 | 78,6 |
| Niemcy | 81,8 | 76,2 |
| Estonia | 78,1 | 67,3 |
| Holandia | 81,6 | 77,2 |
| Wielka Brytania | 81,1 | 76,9 |
| Włochy | 83,2 | 77,6 |
| Szwecja | 82,8 | 78,4 |

⁸⁵ Baza WHO, HFA Database (Biuro Regionalne WHO w Kopenhadze). Polska: opracowanie PZH.

Źródło: Eurostat, 2006 r.

W 2004 r. główną przyczyną zgonów Polaków w wieku produkcyjnym były choroby układu krążenia⁸⁶, a poziom umieralności jest w Polsce o około 80% wyższy od przeciętnego w UE. Wśród mężczyzn duża nadwyżka zgonów w stosunku do krajów UE występuje również w przypadku zewnętrznych przyczyn zgonów tj. wypadków.

Wykres 4. Struktura procentowa głównych przyczyn zgonów w Polsce i 15 krajach UE w 2004 r.



Źródło: Opracowanie Centrum Systemów Informacyjnych Ochrony Zdrowia na podstawie WHO *European Mortality Database*, 2007 r.

Głównymi przyczynami niezdolności do pracy w 2004 r. były: choroby układu krążenia (20,7%), zaburzenia psychiczne (15,5%), nowotwory (13,8%), choroby układu kostnowstawowego (13,5%) oraz choroby układu nerwowego (8,4%). Udział wypadków przy pracy wynosił 4,3%, a chorób zawodowych 1,4%. W roku 2004 w porównaniu do roku 2003

⁸⁶ Źródło: Dane GUS za rok 2004 (Mały Rocznik Statystyczny Polski 2005).

rzadziej stwierdzano poprawę stanu zdrowia (zmniejszenie udziału osób uznanych za zdolne do pracy)⁸⁷.

1.2.5.2. System ochrony zdrowia w Polsce

System ochrony zdrowia w Polsce charakteryzuje się wieloma problemami, w tym złym stanem infrastruktury i migracją kadr medycznych, co wynika głównie z niedofinansowania sektora ze środków publicznych.

Z dniem 1 stycznia 1999 roku wprowadzono w Polsce reformę systemu ochrony zdrowia (ustawą z dnia 6 lutego 1997 r. o powszechnym ubezpieczeniu zdrowotnym)⁸⁸ mającą na celu przede wszystkim oddzielenie dwóch dotychczas pełnionych przez państwo funkcji - organizatora systemu ochrony zdrowia od funkcji płatnika, a tym samym wprowadzenie do systemu mechanizmów rynkowych, czyli konkurencję świadczeniodawców o pacjenta, a także stworzenie systemu ubezpieczeń zdrowotnych.

Reforma systemu opieki zdrowotnej wykreowała trzech ściśle ze sobą powiązanych partnerów:

1. organizatorów systemu, tworzących podstawy organizacyjno – prawne i kontrolne systemu – Parlament, Rząd i jednostki samorządu terytorialnego;
2. świadczeniodawców – czyli podmioty, które w świetle obowiązujących przepisów prawa udzielają świadczeń zdrowotnych;
3. płatników – obecnie przede wszystkim Narodowy Fundusz Zdrowia, ale również budżet państwa oraz budżety samorządów terytorialnych.

Do celów wprowadzenia ubezpieczeń zdrowotnych należało m.in. wyodrębnienie środków na ochronę zdrowia z ogólnej puli środków budżetowych i finansowanie świadczeń zdrowotnych z funduszy pochodzących ze składek na ubezpieczenie zdrowotne.⁸⁹

Niemniej jednak, jedną z podstawowych słabości systemu ochrony zdrowia w Polsce pozostaje niski poziom finansowania. Ochrona zdrowia finansowana jest z kilku źródeł, zarówno publicznych, jak i prywatnych. Głównym i silnie dominującym źródłem dopływu środków są składki na ubezpieczenie zdrowotne. Drugim pod względem wielkości źródłem publicznego zasilania ochrony zdrowia jest budżet państwa. Wśród prywatnych źródeł finansowania ochrony zdrowia istotne znaczenie mają środki gospodarstw domowych oraz nakłady pracodawców, prywatnych ubezpieczeń zdrowotnych, organizacji charytatywnych.⁹⁰

Nakłady na ochronę zdrowia cechuje tendencja wzrostowa, jednakże tempo wzrostu nie jest wystarczające. Świadczy o tym m.in. porównywanie do wysokości nakładów ponoszonych w innych państwach (Wykres 5), z którego wynika, iż w 2006 r. wydatki na system ochrony zdrowia były w Polsce o jedną trzecią mniejsze niż w Republice Czeskiej, o ponad połowę mniejsze niż w Portugalii, Hiszpanii czy Grecji oraz prawie czterokrotnie mniejsze niż we Francji, Austrii czy Belgii.

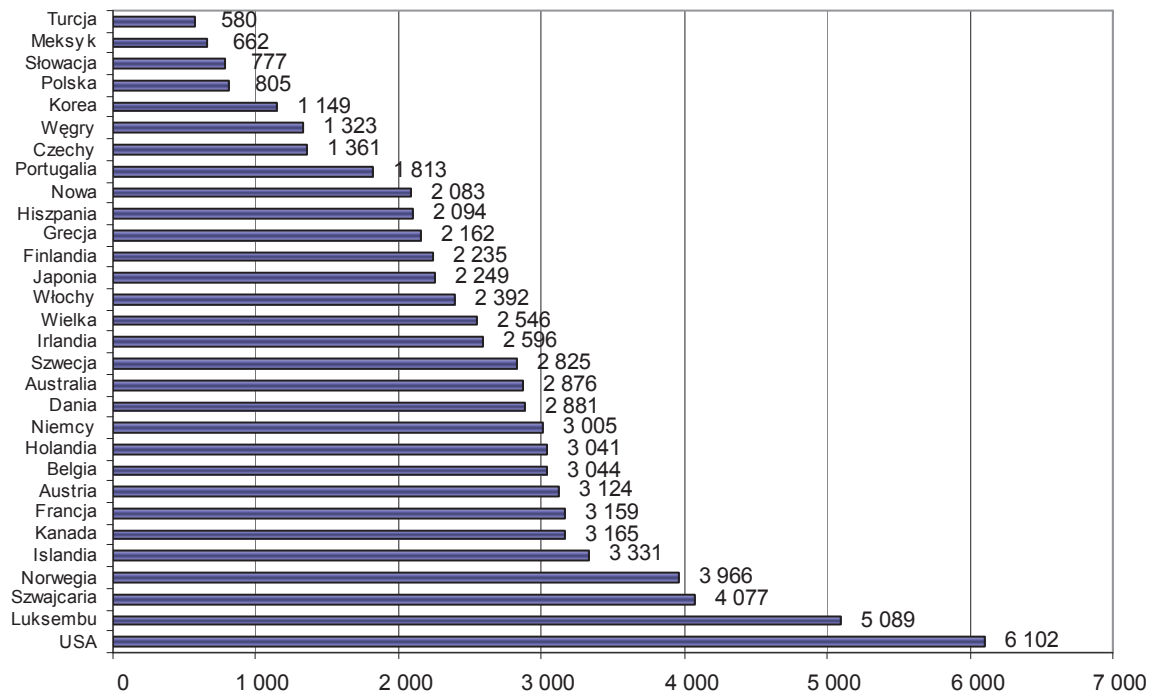
Wykres 5. Wydatki całkowite na ochronę zdrowia *per capita* w 2004 r. (w USD PPP)

⁸⁷ Źródło: Orzecznictwo lekarskie o niezdolności do pracy w 2004 r. Zakład Ubezpieczeń Społecznych 2005.

⁸⁸ Dz. U. Nr 28, poz. 153, z późn. zm.

⁸⁹ Strategia Rozwoju Ochrony Zdrowia w Polsce na lata 2007-15, s. 29.

⁹⁰ Strategia Rozwoju Ochrony Zdrowia w Polsce na lata 2007-15, s. 31.



Źródło: OECD Health Data 2006, OECD, Paris, June 2006.

Do słabych stron systemu ochrony zdrowia w Polsce należy także brak ustalonych norm w zakresie dostępności do świadczeń zdrowotnych. W związku z tym podjęto m.in. działania przygotowania koszyka gwarantowanych świadczeń opieki zdrowotnej tj. określenia wykazu świadczeń zdrowotnych oraz poziomu zaopatrzenia w leki i środki medyczne gwarantowane przez państwo w ramach powszechnego ubezpieczenia zdrowotnego. Ma to na celu stworzenie podstawowej puli świadczeń medycznych, która pozwoli na uzyskanie lepszych efektów leczniczych w ramach tego samego budżetu oraz pozwoli na szybsze wprowadzenie nowoczesnych, skutecznych i opłacalnych technologii medycznych, czyli umożliwi efektywniej wykorzystać środki ubezpieczonych.⁹¹

System ochrony zdrowia cechuje także nierównomierna alokacja zasobów ochrony zdrowia. Problem ten dotyczy zarówno infrastruktury technicznej (szczegóły w pkt 1.2.5.3) jak i kadr medycznych. Konsekwencją tej sytuacji jest m.in. ograniczony dostęp do świadczeń zdrowotnych, w szczególności wysokospecjalistycznych na terenach wiejskich i małomiasteczkowych.

Należy jednak podkreślić, iż pomimo niskich nakładów na system ochrony zdrowia, cechuje go wysoka efektywność. Świadczy o tym chociażby fakt, iż udało się obniżyć wskaźnik umieralności noworodków w roku 2004 do wartości 5 zgonów na 1000 urodzeń żywych (wg WHO w 2004 roku średni wskaźnik dla wszystkich krajów europejskich wyniósł 10 zgonów na 1000 urodzeń żywych).⁹²

⁹¹ Strategia Rozwoju Ochrony Zdrowia w Polsce na lata 2007-15, s. 36.

⁹² World Health Statistics 2007, WHO 2007, s. 22-30.

Dodatkowo, wysoki poziom kwalifikacji polskiej kadry medycznej wpływa także na duży potencjał wchłaniania przez system ochrony zdrowia nowoczesnych technologii. Przy ograniczonych zasobach finansowych na ochronę zdrowia, nakłady na zakup nowoczesnych technologii nie są wysokie, jednakże istnieją ośrodki badawcze i akademickie korzystające z najnowszych rozwiązań technologicznych. Inwestycje w nowoczesny sprzęt medyczny wymagają jednak odpowiednich kwalifikacji od kadry medycznej użytkującej ten sprzęt.

1.2.5.3. Infrastruktura ochrony zdrowia zapewniająca świadczenie wysokospecjalistycznych usług medycznych.

Poprawa sytuacji zdrowotnej Polaków wymaga działań ukierunkowanych na poprawę dostępności do opieki zdrowotnej oraz jakości świadczeń zdrowotnych, co wiąże się m.in. z koniecznością poprawy stanu infrastruktury zdrowotnej.

W 2005 r. liczba szpitali w Polsce wynosiła 781, w tym 170 szpitali niepublicznych. Łóżka w szpitalach niepublicznych stanowią 4,2% ogółu łóżek w szpitalach w Polsce⁹³.

Tabela 10. Szpitale ogółem w Polsce w latach 1999-2005

| | Publiczny / Niepubl. | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| Liczba szpitali | Publiczne | 738 | 714 | 696 | 685 | 664 | 643 | 611 |
| | Niepubliczne | 18 | 38 | 78 | 64 | 103 | 147 | 170 |
| | Ogółem | 756 | 752 | 774 | 749 | 767 | 790 | 781* |
| Liczba łóżek | Publiczne | 199 489 | 189 707 | 185 444 | 185 013 | 181 674 | 175 631 | 171 278 |
| | Niepubliczne | 692 | 1 583 | 3 361 | 5 490 | 5 780 | 7 649 | 8 215 |
| | Ogółem | 200 181 | 191 290 | 188 805 | 190 503 | 187 454 | 183 280 | 179 493 |
| Wskaźnik liczby łóżek na 10 tys. mieszkańców | Ogółem | 51,8 | 49,5 | 48,9 | 49,8 | 49,1 | 48,0 | 47 |

* bez filii

Źródło: Centrum Systemów Informacyjnych Ochrony Zdrowia, Biuletyn statystyczny 2006, Warszawa 2006.

Średni wiek budynków użytkowanych przez szpitale kliniczne i instytuty wynosi 48 lat – 21,7% budynków została wybudowana przed pierwszą wojną światową, 14,9% w okresie międzywojennym, 21,2% w latach 1940-1969, 28,8% w latach 1970-1989 i 12,2% po roku 1990. Spośród tych budynków 12,5% jest pod opieką konserwatora zabytków, a w przypadku 6,3% budynków nie jest możliwe przeprowadzenie modernizacji, celem dostosowania budynków do aktualnych przepisów prawa^{94,95}.

Infrastruktura techniczna systemu ochrony zdrowia oprócz budynków obejmuje także urządzenia techniczne oraz medyczne. Ich dobra jakość, w tym dobry stan techniczny jest warunkiem niezbędnym dla efektywnego działania systemu ochrony zdrowia. Z analiz liczby i stanu aparatury medycznej funkcjonującej w publicznych zakładach opieki zdrowotnej wynika, że występuje nierównomierne nasycenie aparaturą w skali kraju, a jej znaczna część jest przestarzała. Najgorsza sytuacja dotyczy sprzętu do rentgenodiagnostyki. Według stanu

⁹³ Źródło: Biuletyn Statystyczny Ministerstwa Zdrowia 2006, CSIOZ, <http://www.csioz.gov.pl/biuletyn.htm>

⁹⁴ Źródło: Ministerstwo Zdrowia, 2006.

⁹⁵ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 22 czerwca 2005 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać pod względem fachowym i sanitarnym pomieszczenia i urządzenia zakładu opieki zdrowotnej. (Dz. U. Nr 116, poz. 985 z późn. zm.).

na dzień 30 listopada 2004 r. stacjonarne aparaty RTG w Polsce miały przeciętnie 16 lat, przenośne 13 lat. Podobny problem obserwuje się w przypadku urządzeń do sterylizacji – ich średni wiek wynosił 12 lat. Najmłodsze są urządzenia do rezonansu magnetycznego (średni wiek - 5 lat), co wynika w dużej mierze ze stosunkowo niedawnego upowszechnienia tej technologii diagnostycznej (Tabela 11).

Tabela 11. Średni wiek aparatury medycznej w Polsce

| Nazwa aparatury | Liczba urządzeń | Średni wiek aparatury (w latach) |
|--|-----------------|----------------------------------|
| Akceleratory liniowe | 120 | 7 |
| Analizatory, chemia kliniczna, automatyczne wieloparametrowe diagnostyczne kombajny biochemiczne | 6543 | 10 |
| Aparaty RTG (poza przenośnymi) | 4606 | 16 |
| Aparaty RTG (przenośne) | 1294 | 13 |
| Brachyterapia, systemy typu 'remote afterloading' (urządzenia do brachyterapii) | 56 | 9 |
| Echokardiografy (ultrasonografy kardiologiczne) | 1571 | 10 |
| Gammakamery | 106 | 11 |
| Litotryptory | 113 | 8 |
| Mammografy | 508 | 8 |
| Maszyny do hemodializy (stanowiska do hemodializy) | 2839 | 7 |
| Rezonans magnetyczny | 78 | 5 |
| Sterylizatory parowe (gazowe) | 9771 | 12 |
| Tomografy komputerowe | 264 | 7 |
| Zestawy do angiografii | 153 | 8 |

Źródło: dane własne Ministerstwa Zdrowia (stan na dzień - 30.11.2004 r.).

Braki w podstawowej infrastrukturze instytucji świadczących usługi wysokospecjalistyczne pokazują wyraźnie, iż infrastruktura ta nie odpowiada potrzebom nowoczesnego systemu ochrony zdrowia i wymaga pilnej modernizacji.

Tabela 12. Sprzęt medyczny w szpitalach ogólnych, w podziale na regiony/województwa

| Region / Województwo | | Sprzęt medyczny typu: | | | | | |
|----------------------|------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
| | | Aparat RTG z torem wizyjnym | | Tomograf komputerowy | | Rezonans magnetyczny | |
| | | liczba aparatów | wskaźnik ^u | liczba aparatów | wskaźnik ^u | liczba aparatów | wskaźnik ^u |
| POLSKA | 2004 | 893 | 2,3 | 209 | 0,5 | 52 | 0,1 |
| | 2005 | 972 | 2,5 | 221 | 0,6 | 52 | 0,1 |
| CENTRALNY | | 176 | 2,3 | 53 | 0,7 | 16 | 0,2 |
| POŁUDNIOWY | | 239 | 3,0 | 52 | 0,7 | 14 | 0,2 |
| WSCHODNI | | 159 | 2,4 | 40 | 0,6 | 4 | 0,1 |
| PÓŁNOCNO-ZACHODNI | | 157 | 2,6 | 31 | 0,5 | 8 | 0,1 |
| POŁUDNIOWO-ZACHODNI | | 87 | 2,2 | 15 | 0,4 | 4 | 0,1 |
| PÓŁNOCNY | | 154 | 2,7 | 30 | 0,5 | 6 | 0,1 |
| Dolnośląskie | | 68 | 2,4 | 11 | 0,4 | 3 | 0,1 |
| Kujawsko-Pomorskie | | 58 | 2,8 | 11 | 0,5 | 3 | 0,1 |
| Lubelskie | | 63 | 2,9 | 13 | 0,6 | 1 | 0,0 |
| Lubuskie | | 23 | 2,3 | 6 | 0,6 | 1 | 0,1 |
| Łódzkie | | 55 | 2,1 | 17 | 0,7 | 4 | 0,2 |
| Małopolskie | | 101 | 3,1 | 23 | 0,7 | 5 | 0,2 |
| Mazowieckie | | 121 | 2,3 | 36 | 0,7 | 12 | 0,2 |
| Opolskie | | 19 | 1,8 | 4 | 0,4 | 1 | 0,1 |
| Podkarpackie | | 42 | 2,0 | 14 | 0,7 | 2 | 0,1 |
| Podlaskie | | 32 | 2,7 | 6 | 0,5 | 0 | 0,0 |
| Pomorskie | | 63 | 2,9 | 15 | 0,7 | 3 | 0,1 |
| Śląskie | | 138 | 2,9 | 29 | 0,6 | 9 | 0,2 |
| Świętokrzyskie | | 22 | 1,7 | 7 | 0,5 | 1 | 0,1 |
| Warmińsko-Mazurskie | | 33 | 2,3 | 4 | 0,3 | 0 | 0,0 |
| Wielkopolskie | | 79 | 2,3 | 17 | 0,5 | 4 | 0,1 |
| Zachodniopomorskie | | 55 | 3,2 | 8 | 0,5 | 3 | 0,2 |

^u wskaźnik na 100 tys. ludności

Źródło: Biuletyn Statystyczny 2006 Ministra Zdrowia, Centrum Systemów Informatycznych Ochrony Zdrowia

Brak jest również pełnego zintegrowanego systemu informatycznego w szpitalach i zakładach opieki zdrowotnej, który zapewniłby decydentom i innym podmiotom odpowiedzialnym za ochronę zdrowia kompleksowy zasób informacji. Struktura obecnego systemu informacyjnego, zarówno w sferze funkcjonalnej, informacyjnej jak i technicznej, nie stanowi uporządkowanego układu, a relacje łączące poszczególne elementy infrastruktury są słabe i niewystarczające. System informacyjny ochrony zdrowia tworzy obecnie blisko 100 rejestrów i ewidencji medycznych mających podstawę prawną (rejestry publiczne). Istnieje również kilkaset innych baz danych, które utworzone zostały na potrzeby badań naukowych, ale również wykorzystywane są jako źródła informacji. Powszechnym zjawiskiem jest powielanie i niespójność danych w rejestrach. Dane z rejestrów często nie mogą być udostępnione, gdyż nie są do tego przygotowane systemy informatyczne je obsługujące. Większość rejestrów funkcjonuje również jako autonomiczne rejestry pierwotne.⁹⁶ Poważnie utrudnia to współpracę pomiędzy jednostkami ochrony zdrowia, a także ogranicza spójność i efektywność systemu.

⁹⁶ Źródło: Strategia Rozwoju Ochrony Zdrowia w Polsce na lata 2007 – 2015, s. 30-31.

1.2.5.4. Ratownictwo medyczne w Polsce

W roku 2005 odnotowano w Polsce:

1. 48100 wypadków drogowych, w których zginęło ponad 5444 osoby, a 61191 osób zostało rannych⁹⁷; średnio w 100 wypadkach zginęło w Polsce 11,3 osoby, wobec przeciętnego wskaźnika w krajach Unii Europejskiej – 2,7⁹⁸,
2. 84402 poszkodowanych w wypadkach przy pracy, w tym 470 ofiar śmiertelnych, 960 poszkodowanych w wypadkach ciężkich⁹⁹,
3. 132 katastrofy budowlane, w których zginęło 16 osób, a 54 zostały ranne¹⁰⁰.

W Polsce działa obecnie 1410 zespołów ratownictwa medycznego wyposażonych w ambulanse z nadwoziem typu furgon¹⁰¹. Stan dróg w Polsce oraz obciążenie wezwaniami¹⁰² sprawiają, że czas eksploatacji środków transportu jest krótszy niż w innych krajach Unii Europejskiej. Według danych wojewodów, w roku 2006 w systemie ratownictwa medycznego użytkowanych jest ponad 300 samochodów wymagających bezwzględnie wymiany ze względu na znaczne zużycie (przebieg powyżej 300 tys. km, rok produkcji – 2000 i wcześniej). Koszt jednego ambulansu typu „W” z wyposażeniem przedziału medycznego wynosi minimum 300 tys. zł. Dla usprawnienia funkcjonowania systemu należy zakupić 600 samochodów w okresie 2007-2013. Istotnym elementem sprawnego systemu ratownictwa medycznego jest transport z wykorzystaniem śmigłowców. Istnieją potrzeby związane z budową lub remontem baz lotniczego pogotowia ratunkowego oraz z budową lub remontem lądowisk dla helikopterów – w bezpośrednim sąsiedztwie szpitalnych oddziałów ratunkowych. Obecnie w Polsce istnieje 16 stałych baz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz jedna baza sezonowa. Ponadto w całym kraju są użytkowane 92 lądowiska zlokalizowane przy szpitalach, spośród których jedynie 29 jest przystosowanych do lądowania w nocy. Docelowo ma funkcjonować 20 baz stałych oraz 332 lądowiska dla helikopterów.¹⁰³

Duże znaczenie dla systemu ratownictwa medycznego ma również stworzenie sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz dostosowanie już powstałych oddziałów do wymogów rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 15 marca 2007 r. w sprawie szpitalnego oddziału ratunkowego.¹⁰⁴ Część oddziałów ratunkowych spośród już funkcjonujących (249)¹⁰⁵ wymaga dalszego doposażenia i dostosowywania do wymagań określonych we właściwych przepisach. Około 100 szpitalnych oddziałów ratunkowych wymaga gruntownej rozbudowy lub modernizacji. Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie

⁹⁷ Źródło: Dane GUS za rok 2005 (Mały Rocznik Statystyczny Polski 2006).

⁹⁸ Źródło: Dane za rok 2005 (CARE – Europejska Baza Danych o Wypadkach Drogowych, Komisja Europejska DG TREN).

⁹⁹ Źródło: Dane GUS za rok 2005 (Mały Rocznik Statystyczny Polski 2006).

¹⁰⁰ Źródło: Dane Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego (Katastrofy budowlane w 2005 roku i analiza katastrof w latach 1995-2005),

¹⁰¹ Źródło: Narodowy Fundusz Zdrowia 2006.

¹⁰² W roku 2004 średnio 75,1 wyjazdów na 1000 ludności. Źródło: Dane GUS za rok 2004 (Rocznik Statystyczny RP 2005).

¹⁰³ Źródło: Ministerstwo Zdrowia, 2007.

¹⁰⁴ Dz. U. Nr 55, poz. 365, z późn. zm.

¹⁰⁵ Źródło: Rejestr ZOZ (dane z kwietnia 2006), CSIOZ.

Medycznym¹⁰⁶, stanowi, że jednostkami systemu ratownictwa medycznego są szpitalne oddziały ratunkowe oraz zespoły ratownictwa medycznego, zaś z systemem współpracują jednostki organizacyjne szpitali wyspecjalizowane w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego, ujęte w wojewódzkim planie działania systemu. Świadczenia w oddziałach ratunkowych są udzielane bez skierowania wszystkim osobom znajdującym się w stanie nagłego zagrożenia życia lub zdrowia, które zgłosiły się na leczenie lub zostały przewiezione przez pogotowie ratunkowe. Dla sprawnego funkcjonowania zintegrowanego systemu ratownictwa medycznego niezbędne jest wsparcie dla funkcji powiadamiania służb ratowniczych o zdarzeniach nagłych. Ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym przewiduje utworzenie w tym celu wojewódzkich centrów powiadamiania ratunkowego, które będą miały za zadanie przyjmowanie zgłoszeń z numeru alarmowego 112 i kierowanie ich do właściwej jednostki Policji, Państwowej Straży Pożarnej i pogotowia ratunkowego, zgodnie z wymogami określonymi w obowiązujących przepisach prawa.

1.2.5.5. Kadra medyczna

Kadra medyczna w Polsce może pochwalić się ogólnie wysokim poziomem kwalifikacji. Kształcenie kadr medycznych jest prowadzone głównie na poziomie wyższym, chociaż uzyskanie tytułu zawodowego w niektórych zawodach medycznych jest możliwe również na poziomie systemu oświaty (tj. na poziomie średnim). W przypadku kluczowych zawodów, jak lekarz, pielęgniarka, farmaceuta istnieje obowiązek ciągłego podnoszenia kwalifikacji. W tym celu stworzony został szeroki katalog form doskonalenia zawodowego – od kształcenia specjalizacyjnego do kursów medycznych. Dokonujące się zmiany w środowiskowych uwarunkowaniach zdrowia, pojawienie się chorób o dużym wymiarze społecznym, a także aktualne wskaźniki dotyczące stanu zdrowia społeczeństwa stawiają w szczególności przed osobami wykonującymi zawód medyczny konieczność stałej aktualizacji wiedzy i umiejętności. Mając na uwadze powyższe został w Polsce wprowadzony, na poziomie ustawowym, obowiązek stałego doskonalenia kwalifikacji zawodowych. Dzięki temu, wiedza i kwalifikacje lekarzy podlegają stałej aktualizacji, zarówno w zakresie rozwoju medycyny, jak i postępu technologicznego, co przekłada się na wysoką jakość udzielanych świadczeń zdrowotnych. Przyczyni się to do poprawy wykrywalności chorób cywilizacyjnych i zawodowych, a tym samym wpłynie na poprawę zdrowia Polaków i wydłużenie ich aktywności zawodowej.

Oprócz oczywistych korzyści dla stanu zdrowia społeczeństwa, konsekwencją wysokich kwalifikacji polskiej kadry medycznej jest także zjawisko migracji pracowników medycznych (lekarzy i pielęgniarek) do innych państw członkowskich, nasilone w wyniku akcesji Polski do Unii Europejskiej. Jest to istotnym czynnikiem wpływającym na pogorszenie się sytuacji w systemie ochrony zdrowia w kraju. Zjawisko to wynika przede wszystkim z niezadowalającego wynagrodzenia personelu medycznego oraz możliwości, jakie powstały po przystąpieniu Polski do Wspólnot w zakresie swobodnego przepływu osób.

Od chwili akcesji do Unii Europejskiej izby lekarskie wydały 6007 zaświadczeń na potrzeby uznania kwalifikacji zawodowych za granicą, co stanowi 5,16% lekarzy posiadających prawo wykonywania zawodu¹⁰⁷. Przeważająca większość lekarzy zainteresowanych podjęciem pracy

¹⁰⁶ Dz. U. Nr 191, poz. 1410.

¹⁰⁷ Stan na kwiecień 2007 r. (dane własne Ministerstwa Zdrowia).

za granicą posiada kwalifikacje specjalisty w danej dziedzinie medycyny. Największy procent dotyczy lekarzy ze specjalizacją w zakresie: anestezjologii i intensywnej terapii (15,69%), chirurgii plastycznej (14,79%), chirurgii klatki piersiowej (12,84%) oraz medycyny ratunkowej (11,14%). Są to w większości wąskie specjalności, deficytowe zarówno w Polsce jak i w wielu innych krajach, często wymagające specjalnych predyspozycji i wieloletniego zdobywania umiejętności. W przypadku pielęgniarek, liczba wydanych zaświadczeń wynosi 4999, co stanowi 1,81% pielęgniarek posiadających prawo wykonywania zawodu¹⁰⁸. Skutkiem migracji jest pogłębiający się deficyt kadr medycznych. W celu oszacowania skali tego zjawiska, dokonano oceny braków kadrowych w zawodach medycznych (na podstawie badań ankietowych). W przypadku lekarzy, liczba wolnych etatów w zakładach opieki zdrowotnej wynosi 4113, w przypadku pielęgniarek - 3229. W 2005 r. w Polsce ogólna liczba lekarzy posiadających prawo wykonywania zawodu wynosiła 126 576, a więc wskaźnik na 1000 ludności wynosił około 3,3. Liczba lekarzy pracujących w zakładach opieki zdrowotnej wynosiła 76 046¹⁰⁹ - wskaźnik na 1000 ludności wynosił 2,0. Najwięcej lekarzy na 1000 ludności pracowało w województwach łódzkim (2,4), mazowieckim (2,3), śląskim (2,1). Najmniej w województwach warmińsko-mazurskim (1,5), opolskim (1,6), wielkopolskim (1,7). Ogólna liczba pielęgniarek posiadających prawo wykonywania zawodu wynosiła w 2005 roku 273 810, a więc wskaźnik na 1000 ludności wynosił ok. 7,2. W zakładach opieki zdrowotnej liczba pracujący wynosiła 178 790¹¹⁰ pielęgniarek – wskaźnik pielęgniarek na 1000 ludności był równy 4,7. Najwyższy wskaźnik zanotowano w województwie śląskim (5,4), lubelskim (5,2), świętokrzyskim (5,0), podlaskim (4,9) a najniższy w województwie warmińsko-mazurskim (4,0), opolskie (4,1), wielkopolskim (4,1), zachodniopomorskim (4,2).

1.2.6 Infrastruktura szkolnictwa wyższego

Założenia odnowionej Strategii Lizbońskiej oraz w szczególności opracowany przez KE w ramach Procesu Bolońskiego dokument „Rola uniwersytetów w Europie wiedzy”¹¹¹ podkreślają, że szkolnictwo wyższe odgrywa zasadniczą rolę w rozwoju gospodarki opartej na wiedzy. Szkolnictwo wyższe, jego jakość oraz dostosowanie do wymogów rynku pracy, jest jednym z czynników determinujących rozwój gospodarczy poprzez zwiększanie atrakcyjności osiedleńczej i lokalizacyjnej dla inwestorów i mieszkańców. Brak odpowiedniej liczby wykwalifikowanych specjalistów, zwłaszcza jeśli chodzi o dziedziny matematyczno-przyrodnicze i techniczne, powoduje konieczność ich poszukiwania poza granicami kraju, co w konsekwencji może prowadzić do spowolnienia procesu inwestycji w Polsce i zagrożenia dla realizacji kluczowych dla kraju inwestycji infrastrukturalnych.

Infrastruktura polskich szkół wyższych, ze względu na ogromne zaniedbania w przeszłości, a także ograniczone możliwości wsparcia jej rozbudowy i modernizacji przez władze

¹⁰⁸ Stan na sierpień 2006 r. (dane własne Ministerstwa Zdrowia).

¹⁰⁹ Wg podstawowego miejsca zatrudnienia (źródło: Centrum Systemów Informacyjnych Ochrony Zdrowia, Biuletyn Statystyczny 2006). Ponadto w 2005 r. liczba lekarzy pracujących w zakładach MSWiA wynosiła 1386 w zakładach MON – 2883. Źródło: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2006, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

¹¹⁰ Wg podstawowego miejsca zatrudnienia. (źródło: Centrum Systemów Informacyjnych Ochrony Zdrowia Biuletyn Statystyczny 2006). W 2005 r. liczba pielęgniarek pracujących w zakładach MSWiA wynosiła 3014 a w zakładach MON – 4059. Źródło: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2006, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

¹¹¹ Dodatkowo także: Komunikat Komisji, *Mobilizowanie potencjału umysłowego Europy: umożliwianie uniwersytetom wniesienie pełnego wkładu do Strategii Lizbońskiej*, Bruksela, dn. 20.04.2005, COM(2005) 152 końcowy.

publiczne w ostatnich latach, jest niedostatecznie rozwinięta, a przez to niedostosowana do współczesnych wymogów w zakresie kształcenia. Rosnące potrzeby w tej dziedzinie są silnie zdeterminowane przez gwałtowny wzrost liczby studentów. W roku akademickim 2005/2006 w szkołach wyższych wszystkich typów szkół kształciło się 1953,8 tys. studentów (w tym 10092 cudzoziemców); w porównaniu z rokiem akademickim 1990/1991 liczba studentów wzrosła o 1550,0 tys. osób (384%). W okresie ostatnich piętnastu lat współczynnik skolaryzacji brutto wzrósł blisko czterokrotnie z 12,9 w roku akademickim 1990/1991 do 48,9 w roku akademickim 2005/2006. Jednocześnie uczelnie systematycznie rozszerzały ofertę edukacyjną oraz dostosowywały tryb kształcenia do zwiększonego napływu osób studiujących. Rezultatem przyspieszonego rozwoju szkolnictwa był zwłaszcza rozwój nauczania w trybie zaocznym, wieczorowym, podyplomowym i doktoranckim.

Jednakże, rosnącym aspiracjom edukacyjnym społeczeństwa nie towarzyszył w minionych latach dostatecznie szybki rozwój infrastruktury uczelnianej, w tym budowa nowych, odpowiednio wyposażonych sal dydaktycznych oraz rozwój infrastruktury informatycznej. Braki w infrastrukturze uczelni publicznych dotyczą wszystkich kierunków kształcenia, jednak szczególnie uwidaczniają się na kierunkach ścisłych i technicznych, których realizacja jest najbardziej kosztochłonna.

Niektóre dyscypliny (przede wszystkim nauki społeczne, biznes, prawo) stwarzają uczelniom większe szanse samodzielnego pozyskiwania środków. Ponadto kierunki studiów, których prowadzenie wymaga stosunkowo niewielkich nakładów na infrastrukturę, rozwijają się dynamicznie szczególnie w ramach sektora prywatnego szkolnictwa wyższego.

W najgorszej sytuacji, mimo strategicznego znaczenia dla kraju, znajdują się uczelnie prowadzące kierunki techniczne. Często dysponują przestarzałym wyposażeniem i aparaturą dydaktyczno-badawczą odznaczającą się wysokim stopniem zużycia, co istotnie wpływa na obniżenie jakości ich oferty edukacyjnej. Koszty modernizacji i prowadzenia inwestycji są w tym obszarze na tyle duże, że przekraczają możliwości samych uczelni. Powstrzymują też skutecznie sektor prywatny przed zaangażowaniem się w tworzenie szkół tego typu.

W latach dziewięćdziesiątych wzrastały nakłady z budżetu państwa na szkolnictwo wyższe, liczone jako odsetek PKB z 0,65 w 1994 do ponad 0,99 w 2005 r. (tj. 9 676,5 tys. zł). Jednakże biorąc pod uwagę dynamiczny wzrost liczby studentów, wydatki przeliczone na studenta znacznie się zmniejszyły. Środki na funkcjonowanie szkół wyższych przeznaczane są przede wszystkim na tzw. działalność dydaktyczną (koszty osobowe, koszty organizacji zajęć) oraz na pomoc materialną dla studentów, fundusz pożyczek i kredytów.

Ogólny udział środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę jest w Polsce bardzo ograniczony. W szkolnictwie wyższym szacunkowo jedynie 5,1% z publicznych środków na szkolnictwo wyższe przeznaczane jest na wydatki majątkowe, co w porównaniu ze średnią 27 badanych krajów należących do OECD wynoszącą 11,6% stawia Polskę na przedostatnim miejscu.¹¹²

W odniesieniu do dynamicznie rozwijającego się sektora szkół prywatnych w niekorzystnym położeniu pozostaje znaczna liczba uczelni publicznych (zwłaszcza technicznych), których rozwój w ostatnich latach był ograniczony niskimi nakładami inwestycyjnymi. Pomimo zmniejszenia się liczby uczelni technicznych, odsetek osób studiujących na tych uczelniach wzrósł w ciągu ostatnich 15 lat ponad 4-krotnie. Wzrost liczby studentów nie korespondował

¹¹² OECD, „*Thematic review on tertiary education*” - Poland country note –June 2007.

jednak z wielkością nakładów na rozwój infrastruktury dydaktycznej uczelni. Jest to sytuacja wysoce niekorzystna z punktu widzenia efektywności i skuteczności procesu kształcenia.

Szczególnie nakłady inwestycyjne uczelni technicznych w przeliczeniu na osobę kształtują się na znacząco niższym poziomie w porównaniu z innymi typami uczelni publicznych, zwłaszcza uniwersytetami. Proporcja taka jest tym bardziej niepokojąca, gdyż kierunki techniczne należą do kierunków kształcenia o najwyższych wskaźnikach kosztocłonności¹¹³, a tok studiów wymaga równolegle do zajęć dydaktycznych, przejścia specjalistycznego kształcenia laboratoryjnego.

Tabela 13. Liczba szkół i studentów oraz nakłady inwestycyjne w wybranych typach uczelni publicznych.

| | Liczba szkół | | Liczba studentów | | Nakłady inwestycyjne w 2005 r. | |
|---|--------------|-----------|------------------|-----------|--------------------------------|-------------------------------------|
| | 1990/1991 | 2005/2006 | 1990/1991 | 2005/2006 | w odsetkach 2005 = 100 | średnio na 1 studenta (w PLN) |
| Uniwersytety | 11 | 18 | 141 tys. | 563 tys. | 35,4 | 1066 |
| Wyższe szkoły techniczne | 30 | 22 | 76 tys. | 331 tys. | 19,4 | 991 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Szkoly wyższe i ich finanse”, Główny Urząd Statystyczny, 2006 r.

Ponadto, tzw. bieżące wydatki majątkowe na inwestycje w obszarze szkolnictwa wyższego realizowane z budżetu państwa w ramach resortowego planu inwestycyjnego Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego pozostają od lat na bardzo niskim poziomie. W 2006 r. na dofinansowanie kilkudziesięciu zadań w szkolnictwie wydatkowano kwotę 372,2 mln zł, w ramach której znaczący udział mają dotacje na zadania w dwóch programach wieloletnich i jednej inwestycji wieloletniej w uczelniach publicznych Wrocławia, Krakowa oraz Poznania. Część środków przeznaczona została na współfinansowanie wydatków na rzecz projektów z udziałem środków UE w ramach ZPORR 2004-2006 - „Regionalna infrastruktura edukacyjna”.

Należy tutaj zaznaczyć, że pierwsze doświadczenia z wykorzystania funduszy strukturalnych przez szkoły wyższe w latach 2004-2006 będą mieć duże znaczenie dla efektywnej absorpcji środków finansowych w ramach nowej perspektywy finansowej.

¹¹³ rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 2 kwietnia 2007 r. w sprawie wskaźników kosztocłonności poszczególnych kierunków, makrokierunków i studiów międzykierunkowych studiów stacjonarnych oraz stacjonarnych studiów doktoranckich w poszczególnych dziedzinach nauki, Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 435.

Tabela 14. Wielkość całkowitych nakładów inwestycyjnych dla sektora szkolnictwa wyższego

| LATA | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Ogółem (w mln zł) | 1 575,8 | 1 690,6 | 1 541,4 | 1 478,9 | 1 785,8 | 1958,7 |
| Szkoły wyższe publiczne (całkowite nakłady wg GUS) | 1 317,1 | 1 357,9 | 1 265,5 | 1 142,5 | 1 452,2 | 1690,7 |
| Szkoły wyższe niepubliczne (całkowite nakłady wg GUS) | 258,7 | 322,7 | 275,9 | 336,4 | 333,6 | 268,0 |
| Wydatki majątkowe z Budżetu Państwa (część 38 budżetu) | 357,0 | 251,4 | 272,0 | 283,0 | 462,0 | 288,0 |

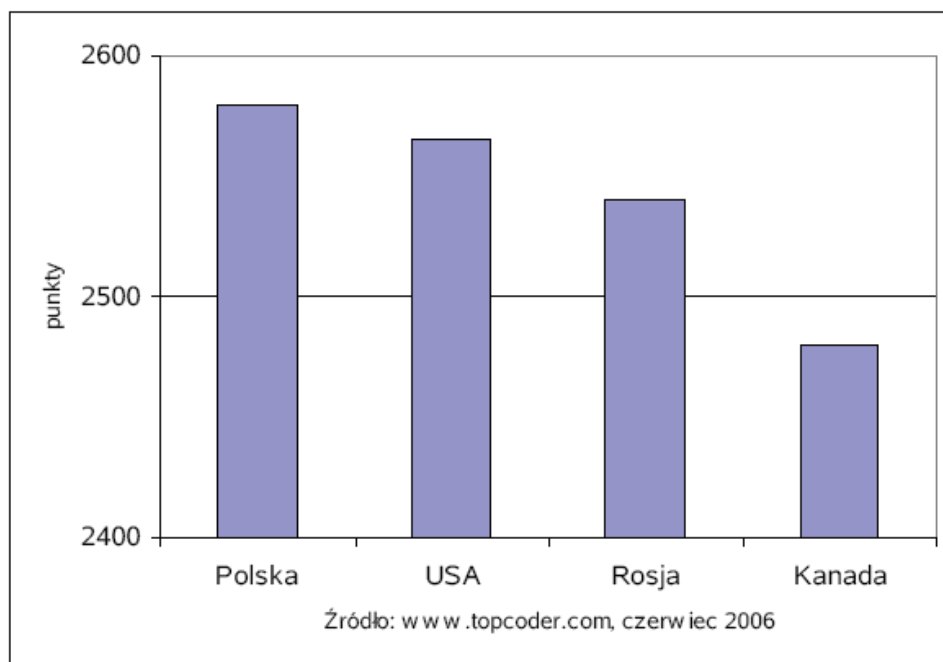
Źródło: Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

Dekapitalizacja infrastruktury spowodowana utrzymującymi się niskimi nakładami oraz uwarunkowana szybkim postępem naukowo-technicznym nie pozwala na pełne wykorzystanie możliwości kapitału intelektualnego, jaki znajduje się w strukturach szkolnictwa wyższego. Główny potencjał dydaktyczny i badawczy wspierający kształcenie jest skoncentrowany w uniwersytetach, akademiach oraz politechnikach znajdujących się w największych aglomeracjach (w szczególności śląskiej, warszawskiej, łódzkiej, poznańskiej, gdańskiej, szczecińskiej, krakowskiej, wrocławskiej), przy czym uczelnie te oddziałują na obszar znacznie przekraczający granice jednego regionu. Wykwalifikowana kadra tych uczelni gwarantuje wysoki poziom nauczania i prowadzenia badań naukowych, czego przykładem mogą być sukcesy młodych polskich informatyków w czołowych konkursach informatycznych na świecie. (por. wykres 6)

Obok zaniedbań infrastrukturalnych, kluczowym problemem szkolnictwa wyższego jest niedofinansowanie procesu dydaktycznego, w tym przede wszystkim zbyt niskie wynagrodzenia nauczycieli akademickich. Innym problemem sektora szkolnictwa jest brak wykształconych mechanizmów promowania jakości w dydaktyce i działalności badawczo-rozwojowej. Problemy te powodują ucieczkę pracowników do innych działów gospodarki, a także wieloletowość, która wpływa negatywnie na jakość kształcenia studentów. Istotną słabością jest także niekorzystna struktura wiekowa kadry charakteryzująca się stosunkowo niewielką liczbą młodych wykładowców. Przeszkodą jest m.in. długa droga awansu zawodowego, szczególnie jeśli chodzi o uzyskiwanie tytułu profesora. Dodatkowym poważnym zagrożeniem dla szkolnictwa jest stale zmniejszająca się liczba młodzieży w wieku 18-24 lat uwarunkowana czynnikami demograficznymi. Zmiany te będą dotyczyć przede wszystkim szkolnictwa niepublicznego i mniejszych ośrodków akademickich.

Obecnie zauważalnym trendem staje się migracja młodzieży w poszukiwaniu atrakcyjniejszych warunków dla zdobywania wykształcenia za granicą pozostającą w dużym związku z migracją zarobkową młodych dobrze wykształconych osób. Unowocześnienie bazy dydaktycznej oraz większe otwarcie uczelni na programy międzynarodowe może jednak przeciwdziałać temu zjawisku.

Wykres 6. Liczba zdobytych punktów przez polskich informatyków w konkursach informatycznych.



Budowa infrastruktury i poprawa ogólnej sytuacji finansowej uczelni nie dokonuje się równolegle, co ma wpływ na niską efektywność starań o poprawę konkurencyjności systemu szkolnictwa wyższego, a także niski poziom współpracy z sektorem gospodarki oraz utrzymujące się słabe powiązania z rynkiem pracy.

Zauważalna jest słaba współpraca pomiędzy uczelniami, częściowo wynikająca z dużej autonomii polskich uczelni wyższych. Przejawia się ona zwłaszcza w zakresie wymiany doświadczeń, mających na celu poszukiwanie nowych form organizacji studiów, wymiany informacji oraz studentów.

Od roku akademickiego 1999/2000 notuje się systematyczny spadek udziału studentów na kierunkach inżynieryjno-technicznych w stosunku do ogółu studentów. Obecnie odsetek studiujących w tej grupie kierunków studiów wynosi 7,9% (lata 2005/2006). Zauważalny jest niższy udział kształcących się kobiet w tej grupie kierunków wynoszący 17,9% (GUS). Najmniejszy odsetek kobiet studiował na kierunkach informatycznych (11%) natomiast kobiety przeważają wśród ogólnej liczby studentów kierunków medycznych (76,3%) oraz biologicznych (81,9%). W roku akademickim 2004/2005 absolwenci kierunków ekonomicznych i administracyjnych stanowili 31,3%, kierunków pedagogicznych - 15,6%, kierunków społecznych - 14,5%, humanistycznych - 7,1%, a inżynieryjno-technicznych - 5,7% ogółu absolwentów.¹¹⁴ Taka struktura kształcenia nie pozostaje bez wpływu na bezrobocie wśród ludzi młodych. W coraz większym stopniu wiąże się ono z kierunkiem ukończonych studiów oraz wynika z niedopasowania oferty edukacyjnej szkolnictwa wyższego do wymagań rynku pracy. Cechą odróżniającą Polskę od innych krajów UE jest niższy (w 2004 r. 21,5%, wobec 25,8%, średnio w UE) odsetek studentów matematyki, kierunków ścisłych i technicznych.

¹¹⁴ Szkoły wyższe i ich finanse w 2005 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006 r.

W konsekwencji, sprostanie wymogom odnowionej strategii lizbońskiej w odniesieniu do wspierania innowacyjności gospodarki oraz wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej często napotyka przeszkody w postaci braku wysoko wykwalifikowanych pracowników mogących podjąć zatrudnienie w przemysłach nowoczesnych technologii.

Tabela 15. Studenci i absolwenci kierunków ścisłych i technicznych w Polsce i Europie

| | Studenci kierunków ścisłych i technicznych jako procent wszystkich studentów w 2004 r. | Absolwenci kierunków ścisłych i technicznych jako procent wszystkich absolwentów w 2004 r. | Absolwenci kierunków ścisłych i technicznych na 1000 osób w wieku 20-29 lat w 2004 r. |
|-----------|--|--|---|
| | % | % | Osób |
| UE25 | 25,8 | 23,6 | 12,7 |
| UE15 | 26,9 | 25,4 | 13,6 |
| Polska | 21,5 | 14,9 | 9,4 |
| Finlandia | 38,3 | 39,1 (2003) | 17,4 (2003) |
| Irlandia | 28,7 | 28,3 | 23,1 |

Źródło: EUROSTAT

Zaniedbania inwestycyjne uczelni wyższych dotyczą także infrastruktury społeczeństwa informacyjnego, głównie technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) wykorzystywanych w procesie dydaktycznym. Jak się wydaje, jest to po części wynikiem ogólnego niedoinwestowania sfery ICT w Polsce. W 2004 r. poziom inwestycji w ICT *per capita* w naszym kraju kształtował się na poziomie 100, w porównaniu do Czech (238), Węgier (189) oraz 732 dla krajów Europy Zachodniej. Jak pokazują dane statystyczne, dostęp do internetu miało w Polsce tylko 30% gospodarstw domowych. Dla osiągnięcia celów strategii lizbońskiej w obszarze szkolnictwa wyższego na przeszkodzie stoi umiejętność wykorzystania na potrzeby dydaktyki nowoczesnych narzędzi informatycznych oraz technologii informacyjnych i komunikacyjnych.

Budowa gospodarki opartej na wiedzy, wymaga wspierania kierunków kształcenia najbardziej perspektywicznych z punktu widzenia rozwoju konkurencyjnych dziedzin gospodarki (głównie nauk ścisłych i technicznych), jak też podnoszenia umiejętności korzystania z nowoczesnych technik informacyjnych i komunikacyjnych. Tymczasem obecny system kształcenia w Polsce cechuje niskie dostosowanie do potrzeb gospodarki rynkowej, zarówno w odniesieniu do wspierania określonych profili i kierunków kształcenia, jak też działań horyzontalnych, a zwłaszcza rozwoju i upowszechnienia narzędzi społeczeństwa informacyjnego. Dostęp do nowoczesnych technik kształcenia, w tym rozwój ICT na potrzeby dydaktyki, jest jedną z barier w zrównaniu poziomu edukacji oraz zwiększenia szans absolwentów na rynku pracy

Jak pokazują badania, bardzo niewiele uczelni w Polsce posiada odrębną, formalnie przyjętą strategię rozwoju ICT. Również stopień implementacji nowoczesnych technologii w dydaktykę odbywa się w nie więcej niż 5% polskich uczelni.¹¹⁵ Podobnie niewiele jest systemowych wdrożeń informatycznych w zakresie zarządzania uczelniami i budowania społeczności cyfrowej wśród studentów, zwłaszcza promujących współpracę pomiędzy uczelniami. Na aktualny stan informatyzacji polskich uczelni składa się brak systemowej wizji włączenia szkolnictwa wyższego w proces budowy społeczeństwa informacyjnego, dominacja rozwiązań dziedzinowych, o niewielkim stopniu wzajemnej integracji oraz niski

¹¹⁵ M. Dąbrowski, „Uczelnie wobec rozwoju technologii społeczeństwa wiedzy”, www.fundacja.edu.pl/organizacja/_referaty/41.pdf

poziom wsparcia rozwiązaniami informatycznymi podstawowych procesów realizowanych w uczelniach (nauczania i działalności naukowo-badawczej). Niski jest także stopień wykorzystania ICT jako narzędzi efektywnego kształcenia. Skutkuje to tym, iż proces kształcenia nie przebiega w sposób optymalny z punktu widzenia potrzeb współpracy z otoczeniem gospodarczym oraz budowania przewagi konkurencyjnej uczelni na rynku edukacyjnym. Jak dotychczas uczelnie wyższe nie stały się także katalizatorem większych zmian w otoczeniu gospodarczym.

1.2.7 Sytuacja administracji publicznej odpowiedzialnej za wdrażanie środków z Funduszu Spójności i funduszy strukturalnych

Od lat dziewięćdziesiątych w Polsce rozpoczęto realizację programów pomocowych początkowo finansowanych ze środków przedakcesyjnych (m.in. Phare, ISPA). Natomiast po akcesji Polski do Unii Europejskiej rozpoczęto wdrażanie funduszy strukturalnych w formie programów operacyjnych oraz Inicjatyw Wspólnotowych. Środki pochodzące z budżetu unijnego były przeznaczone na rozwój regionalny oraz podniesienie konkurencyjności kraju w wymiarze europejskim. Interwencja obejmowała m.in. budowę infrastruktury technicznej. W ramach każdego z programów realizowane były priorytety lub projekty pomocy technicznej. Właśnie pomoc techniczna miała na celu głównie wsparcie instytucji w zakresie wdrażania, kontroli, monitoringu, ewaluacji oraz informacji i promocji programów. Można zatem powiedzieć, że od lat dziewięćdziesiątych polska administracja zdobywała cenne doświadczenia we wdrażaniu programów pomocowych UE.

W 2003 roku nastąpił gruntowny przełom związany z rozpoczęciem procesu wdrażania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. Pojawianie się nowych zasad wdrażania było dla nieodpowiednio przygotowanej administracji publicznej, poza pewnymi wyjątkami, zupełnie nowym doświadczeniem oraz wyzwaniem. Dodatkowym czynnikiem utrudniającym prawidłową realizację programów była presja całościowej absorpcji pomocy strukturalnej. Taka sytuacja rodziła obawy dotyczące skuteczności i jakości wdrażania pomocy UE. Dlatego też konieczne okazały się działania zmierzające do jak najlepszego przygotowania pracowników administracji do zarządzania instrumentami strukturalnymi w latach 2004-2006.

W ramach poszczególnych programów operacyjnych realizowano wcześniej przewidziane działania szkoleniowo-edukacyjne mające na celu podniesienie poziomu wykształcenia i kwalifikacji zawodowych pracowników zajmujących się wdrażaniem funduszy strukturalnych. Wdrażano projekty zwiększające poziom i jakość wyposażenia technicznego, jak również projekty, w ramach których tworzono i doskonalono systemy kontroli i koordynacji wdrażania poszczególnych programów. Proces stopniowej rozbudowy systemu funduszy strukturalnych spowodował znaczny wzrost liczby urzędników zaangażowanych w proces obsługi wdrażania funduszy strukturalnych 2004-2006 w Polsce. Z drugiej strony istniejący zasób kadrowy charakteryzował się dużą rotacją pracowników. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń we wdrażaniu funduszy można zdefiniować następujące problemy związane z zarządzaniem personelem oraz problemy związane z odpowiednim wyposażeniem instytucji zaangażowanych we wdrażanie funduszy:

- niewystarczająca ilość zasobów ludzkich,
- wysoka rotacja pracowników na stanowiskach niższego i średniego szczebla,
- brak długofalowych strategii zarządzania personelem,
- brak dostatecznego doświadczenia we wdrażaniu funduszy strukturalnych wśród nowozatrudnionych pracowników,

- wysoka wartość wiedzy i doświadczenia osób wdrażających fundusze strukturalne, co powoduje dużą fluktuację zatrudnienia a tym samym intensywny odpływ kadr do sektora prywatnego,
- niewystarczająca ilość odpowiedniego wyposażenia sprzętowego,
- brak w pełni funkcjonującego informatycznego systemu monitoringu.

Powyższe problemy powodują, iż potencjał osób zajmujących się wdrażaniem funduszy strukturalnych nie został dotychczas w pełni wykorzystany, co może wystąpić także przy realizacji programów UE.

Uwzględniając powyższe oraz fakt, że środki dostępne w latach 2007-2013 są wielokrotnie wyższe niż alokacja dla Polski w latach 2004-2006, skuteczne ich wykorzystanie jest uzależnione od zapewnienia odpowiednio licznych i dobrze przygotowanych zasobów ludzkich. Biorąc pod uwagę wstępne analizy, można przypuszczać, że indykatorywna liczba pracowników zatrudnionych w instytucjach zaangażowanych w zarządzanie POIiŚ kształtować się będzie na poziomie nie mniejszym niż 700 osób. Liczba szkoleń oraz innych form podnoszenia kwalifikacji pracowników powinna być adekwatna do ilości personelu, jaki ostatecznie zostanie zaangażowany w wykonywanie powyższych zadań.

1.3. Analiza i ocena dotychczas wykorzystanego wsparcia

1.3.1. Alokowane środki

I. Alokowane środki - podsektor wodno-ściekowy¹¹⁶

PHARE¹¹⁷

Kwota: ok. 216 mln €

Fundusze unijne 2004-2006 (ISPA/FS oraz ZPORR)

Kwota – 4 435 mln €¹¹⁸

Finansowanie krajowe oraz współfinansowanie krajowe projektów unijnych¹¹⁹

Kwota – 9 881,7 mln zł

II. Alokowane środki - podsektor odpadowy¹²⁰

PHARE¹²¹

Kwota: ok. 17 mln €

Fundusze unijne 2004-2006 (w tym ISPA/FS oraz ZPORR)

Kwota FS – 189,4 mln €¹²²

Finansowanie krajowe oraz współfinansowanie krajowe projektów unijnych¹²³

Kwota – 546,9 mln zł

III. Alokowane środki - podsektor przeciwdziałania zagrożeniom i monitoringu środowiska¹²⁴

PHARE

Kwota: ok. 13 mln €

Finansowanie krajowe¹²⁵ **oraz współfinansowanie krajowe projektów unijnych**

¹¹⁶ Dane podane dla projektów unijnych oraz finansowania krajowego nie są rozłączne.

¹¹⁷ Dane na podstawie informacji dotyczących PHARE CBC, JHA, SSG. Są to sumy szacunkowe ze względu na fakt, iż w niektórych przypadkach Fundusz Małych Projektów nie został rozbity na poszczególne projekty, a w ramach SSG niektóre projekty dotyczyły kilku sektorów. Na podstawie danych przekazanych z Władzy Wdrażającej Program Współpracy Przygranicznej PHARE oraz publikacji MRR i PARP *Phare. Spójność Społeczno-Gospodarcza. Podsumowanie Programu*.

¹¹⁸ 4 038,8 mln € - koszt kwalifikowany projektów wodno-ściekowych w ramach FS – na podstawie danych IZ FS; 396,5 mln € - umowy o dofinansowanie podpisane do końca 2006 r. dla projektów wodno-ściekowych w ramach działania 1.2 (w pozostałych działaniach wspierane są w większości przypadków projekty, których nie dotyczą zobowiązania Traktatu Akcesyjnego, zaś w działaniu 1.2 przyjęto podział 89% na projekty wodno-ściekowe za informacją z Ministerstwa Środowiska) ZPORR – na podstawie Załącznika nr 1 Sprawozdania ZPORR na II półrocze 2006 (PLN przeliczone wg kursu EBC z grudnia 2006, tj. 3,8243).

¹¹⁹ W przypadku sektora ochrony środowiska dane dotyczące finansowania krajowego pochodzą z danych z budżetu państwa, danych 16 WFOŚiGW oraz NFOŚiGW. Ponadto, dane te nie obejmują środków własnych JST oraz spółek komunalnych, jak również te prezentowane dla lat 2000-2002 dotyczą wyłącznie NFOŚiGW. Dane WFOŚiGW obejmują swym zakresem wyłącznie działania objęte KPOŚK.

¹²⁰ Dane podane dla projektów unijnych oraz finansowania krajowego nie są rozłączne.

¹²¹ Przypis jak w przypadku PHARE dla podsektora wodno-ściekowego.

¹²² 152,4 mln € - koszt kwalifikowany projektów odpadowych w ramach FS – na podstawie danych IZ; 37 mln € - umowy o dofinansowanie podpisane do końca 2006 r. dla projektów odpadowych w ramach działania 1.2 (w pozostałych działaniach wspierane są w większości przypadków projekty, których nie dotyczą zobowiązania Traktatu Akcesyjnego, zaś w działaniu 1.2 przyjęto podział ok. 11% na projekty odpadowe za informacją z Ministerstwa Środowiska) ZPORR – na podstawie Załącznika nr 1 Sprawozdania ZPORR na II półrocze 2006 (PLN przeliczone wg kursu EBC z grudnia 2006, tj. 3,8243).

¹²³ Przypis jak w przypadku finansowania krajowego dla podsektora wodno-ściekowego.

¹²⁴ Nie zostaną podane dane z funduszy unijnych ze względu na fakt, iż ewentualne działania były finansowane w ramach działań obejmujących swoim zasięgiem więcej działań z zakresu ochrony środowiska.

Kwota – 713,7 mln zł

IV. Alokowane środki - podsektor przedsięwzięć do wymogów ochrony środowiska¹²⁶

Fundusze unijne 2004-2006 (SPO WKP)

Kwota – 510 mln €

Finansowanie krajowe¹²⁷ oraz współfinansowanie krajowe projektów unijnych

Kwota – 2 680,2 mln zł

V. Alokowane środki - podsektor ochrony przyrody¹²⁸

PHARE

Kwota: ok. 4,3 mln €

Finansowanie krajowe¹²⁹ oraz współfinansowanie krajowe projektów unijnych

Kwota – 304,6 mln zł

VI. Alokowane środki - sektor transportu

PHARE¹³⁰

Kwota: ok. 352 mln €

Fundusze unijne 2004-2006 (w tym ISPA/FS, ZPORR, SPOT) oraz współfinansowanie krajowe

Kwota – 6,86 mld €¹³¹

Finansowanie krajowe

Kwota: ok. 10 979,3 mln zł

VII. Alokowane środki - sektor energetyczny

Fundusze unijne 2004-2006 (ZPORR) oraz współfinansowanie krajowe

Kwota – 55 mln €

Finansowanie krajowe¹³²

Kwota: 3 210,7 mln zł

VIII. Alokowane środki - sektor kultury

Fundusze unijne 2004-2006 (ZPORR) oraz współfinansowanie krajowe

Kwota – 341 mln €

Finansowanie krajowe

Kwota – 551,7 mln zł

IX. Alokowane środki - sektor ochrony zdrowia

Fundusze unijne 2004-2006 (ZPORR) oraz współfinansowanie krajowe

Kwota: 204 mln €

¹²⁵ Bez danych z KZGW i RZGW.

¹²⁶ Dane podane dla projektów unijnych oraz finansowania krajowego nie są rozłączne.

¹²⁷ Z danych NFOŚiGW.

¹²⁸ Nie zostaną podane dane z funduszy unijnych ze względu na fakt, iż ewentualne działania były finansowane w ramach działań obejmujących swoim zasięgiem więcej działań z zakresu ochrony środowiska.

¹²⁹ Z danych NFOŚiGW.

¹³⁰ Bez grantu małych projektów, bez przejść granicznych.

¹³¹ ZPORR – 1,63 mld €, SPOT - 1,65 mld €, FS – 3,577 mld €.

¹³² Dane z NFOŚiGW oraz BGK.

Finansowanie krajowe

Kwota – 3 339 mln zł

X. Alokowane środki - sektor infrastruktury szkolnictwa wyższego¹³³

Fundusze unijne 2004-2006 (ZPORR) oraz współfinansowanie krajowe

Kwota: 195,2 mln €

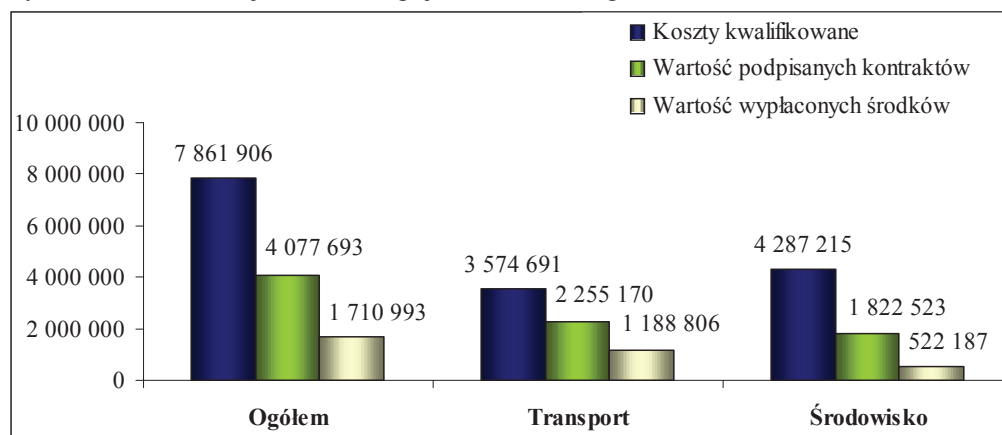
Ogólne nakłady inwestycyjne w szkołach wyższych (obejmują również środki unijne)¹³⁴

Kwota: 8 223 mln zł

1.3.2. Stan wykorzystania środków unijnych (stan na koniec grudnia 2006 r.)

1.3.2.1. Fundusz Spójności¹³⁵

Wykres 7. Stan realizacji Funduszu Spójności na koniec grudnia 2006 r.



Źródło: MRR

Stosunek wydatkowanych środków przez beneficjentów do alokacji wyniósł 21,76% - w sektorze transportu było to 33,26%, natomiast w sektorze środowiska 12,18%. Stosunek środków otrzymanych z KE (płatności) do całkowitej kwoty dofinansowania z FS wyniósł 23,93% - w sektorze transportu osiągnął 32,23%, a w sektorze środowiska zaledwie 15,83%.

1.3.2.2. ZPORR¹³⁶

Sektor ochrony środowiska

Wykorzystanie środków na 31.12.2006¹³⁷:

- EFRR 316 mln euro,
- współfinansowanie krajowe 126 mln euro,
- ogółem 442 mln euro.

¹³³ Dane podane dla projektów unijnych oraz finansowania krajowego nie są rozłączne.

¹³⁴ Dane pochodzą z publikacji GUS „Szkoły wyższe i ich finanse” za 2005 rok, wobec czego nie obejmują danych do końca 2006 r.

¹³⁵ Dane na podstawie informacji z IZ FS.

¹³⁶ Źródło: Sprawozdanie z realizacji programu ZPORR – II półrocze 2006, MRR marzec 2007

¹³⁷ Wartość refundacji z kont programowych. Źródło: Instytucja Zarządzająca ZPORR - MRR.

Kontraktacja na poziomie 95%.

W ramach Programu przekazano dotacje na projekty infrastrukturalne w zakresie kanalizacji, oczyszczalni ścieków, składowisk odpadów, a także na projekty dotyczące poprawy jakości zarządzania środowiskiem i poprawy dostępu do informacji o środowisku. Działania prowadzono na obszarach miejskich i wiejskich, w tym na obszary podlegające restrukturyzacji i obszary zdegradowane.

Sektor transportu, również gałęzie zrównoważonego transportu

Wykorzystanie środków na 31.12.2006¹³⁸:

- EFRR 460 mln euro,
- współfinansowanie krajowe 190 mln euro,
- ogółem 650 mln euro.

Kontraktacja na poziomie 96%.

W ramach Programu udzielono dotacji na projekty w zakresie regionalnego i lokalnego układu transportowego, transportu publicznego w aglomeracjach, w tym na obszarach wiejskich i restrukturyzowanych.

Sektor energetyczny

Wydatkowano **30 mln euro**, zaś pozostała alokacja zostanie rozdysponowana zgodnie z zasadą n+2.

Zakontraktowano 80% alokacji.

Wsparto rozwój infrastruktury do produkcji i przesyłu energii ze źródeł odnawialnych (energia wiatrowa, wodna, kolektory słoneczne i ogniwa fotowoltaiczne, energia uzyskiwana z wykorzystania biomasy i inne).

Sektor kultury

Wykorzystanie stan na 31.12.2006¹³⁹:

- EFRR 61 mln euro,
- współfinansowanie krajowe 31,4 mln euro,
- ogółem 92,4 mln euro.

Kontraktacja na poziomie 95%.

Wsparcie dotyczyło ochrony dziedzictwa kulturowego, a także modernizacji infrastruktury związanej z kulturą, jak sale koncertowe i wystawowe, amfiteatry, a także systemów informacji kulturalnej.

Sektor ochrony zdrowia

¹³⁸ Wartość refundacji z kont programowych.

¹³⁹ Wartość refundacji z kont programowych.

Wykorzystanie stan na 31.12.2006¹⁴⁰:

- EFRR 87,4 mln euro,
- środki krajowe 32,8 mln euro,
- ogółem 120,2 mln euro.

Kontraktacja na poziomie 97%.

Wzmocniono infrastrukturę regionalnych ośrodków diagnostycznych i terapeutycznych zapewniających specjalistyczną opiekę medyczną udzielaną zarówno w formie stacjonarnej, jak i ambulatoryjnej. Ponadto podniesiono standard świadczonych usług medycznych przez lokalne ośrodki zdrowia, a tym samym poprawiła się dostępność do usług zdrowotnych dla mieszkańców obszarów wiejskich i małych miast.

Sektor infrastruktury szkolnictwa wyższego

Wykorzystanie stan na 31.12.2006¹⁴¹:

- EFRR 75,8 mln euro,
- współfinansowanie krajowe 32,8 mln euro,
- ogółem 108,6 mln euro.

Kontraktacja na poziomie 95%

Wsparcie skierowane było na wsparcie obiektów infrastruktury społeczno-edukacyjnej służącej do prowadzenia działalności dydaktycznej na poziomie wyższym oraz działalności rozwojowej, naukowo-badawczej powiązanej z dydaktyką na poziomie wyższym.

1.3.2.3. SPO TRANSPORT

Wykorzystanie środków na 31.12.2006¹⁴²:

- EFRR 183 mln euro,
- współfinansowanie krajowe 84 mln,
- ogółem 267 mln euro.

Kontraktacja na poziomie 76%.

Wsparcie skupiono na znalezieniu alternatywy dla zbyt intensywnego rozwoju transportu drogowego, a także zapewnieniu bezpieczeństwa w polskim transporcie. Realizowano inwestycje kolejowe, a także te służące transportowi morskemu, a zwłaszcza żeglugi bliskiego zasięgu. W zakresie bezpieczeństwa drogowego budowano i modernizowano odcinki autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg krajowych polegającą na przystosowaniu nawierzchni dróg i mostów do nacisków 11,5 t/oś – począwszy od dróg sieci TEN-T oraz innych dróg o dużym ruchu samochodów ciężarowych. Poprawiono warunki przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu poprzez m.in. budowę obwodnic miast.

¹⁴⁰ Wartość refundacji z kont programowych.

¹⁴¹ Wartość refundacji z kont programowych.

¹⁴² Zestawienie wartości płatności zrealizowanych od początku realizacji programu na rzecz beneficjentów i odpowiadające im współfinansowanie krajowe. Dane na podstawie sprawozdania rocznego z realizacji programu Sektorowy program operacyjny transport na lata 2004-2006 w roku 2006, MRR maj 2007 r.

1.3.2.4. SPO Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw

Wykorzystanie środków na 31.12.2006¹⁴³:

- EFRR 21 mln euro,
- współfinansowanie krajowe 50 mln euro,
- ogółem 71 mln euro.

Kontraktacja na poziomie 88%.

W ramach Programu przekazano dotacje małym, średnim i dużym przedsiębiorcom na projekty w zakresie inwestycji koniecznych do uzyskania pozwolenia zintegrowanego, w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, w zakresie ochrony powietrza, zakresie gospodarki odpadami przemysłowymi i niebezpiecznymi.

1.3.3. Wnioski wynikające z dotychczasowego wdrażania projektów w ramach sektorów znajdujących się w PO Infrastruktura i Środowisko

Dotychczasowe wnioski wynikające z wdrażania projektów infrastrukturalnych wskazują, iż kluczową rolę w trakcie realizacji inwestycji odgrywa stopień przygotowania projektu. Większość problemów podczas wdrażania projektów związana jest z ich słabym przygotowaniem, a zwłaszcza brakiem gruntów, współfinansowania, dokumentacji technicznej, środowiskowej, czy przetargowej.

Ponadto, można wskazać na dodatkowe problemy pojawiające się na etapie wdrażania:

- liczne protesty i odwołania w ramach prowadzonych postępowań o udzielenie zamówień publicznych doprowadzają do opóźnień lub konieczności powtarzania postępowań,
- problemy z prowadzeniem postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w sytuacji gdy nie zostały one przeprowadzone na etapie przygotowywania projektu, a KE uznała je za celowe.

Biorąc powyższe wnioski pod uwagę Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przygotowało program naprawczy, aby usprawnić wykorzystanie środków w latach 2004-2006. Wnioski te służą także do lepszego przygotowania systemu wdrażania programów operacyjnych w latach 2007-2013. Efektem ww. Programu jest zwiększenie absorpcji środków.

1.3.4. Efekty inwestycji

W przeważającej części środki pochodzące z UE zostały przeznaczone na projekty infrastrukturalne w obszarze transportu i ochrony środowiska, co wynika z ogromnych potrzeb inwestycyjnych w tej dziedzinie. W wyniku realizacji programów współfinansowanych z funduszy strukturalnych zbudowano, bądź zmodernizowano 1 631 km dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, 1 286 km wodociągów i 1 240 km sieci kanalizacyjnej¹⁴⁴. Poprawie uległa dostępność komunikacyjna regionów, jak również podniosła się jakość miejskich systemów transportowych, w tym systemu transportu publicznego. Natomiast w przypadku dróg krajowych zmodernizowano jedynie 25,9 km, w

¹⁴³ Wartość refundacji z kont programowych. Źródło: Informacja miesięczna nt. stanu realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw, lata 2004-2006, wg stanu na dzień 31 grudnia 2006 r., MRR.

¹⁴⁴ Według stanu na koniec grudnia 2006 r. Źródło: Instytucja Zarządzająca PWW.

stosunku do zaplanowanych 350 km.¹⁴⁵ Głównym powodem niskiego stanu wykorzystania środków UE jest specyfika projektów realizowanych w ramach programu, charakteryzujących się długim cyklem inwestycyjnym, a także skomplikowany system prawny oraz bariery instytucjonalne. Wsparcie skupiono na znalezieniu alternatywy dla zbyt intensywnego rozwoju transportu drogowego, a także zapewnieniu bezpieczeństwa w polskim transporcie. Realizowano inwestycje kolejowe – przebudowano 19 km linii kolejowych, a także te służące transportowi morskemu, a zwłaszcza żeglugi bliskiego zasięgu. W zakresie bezpieczeństwa drogowego budowano i modernizowano odcinki autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg krajowych polegającą na przystosowaniu nawierzchni dróg i mostów do nacisków 11,5 T/oś – począwszy od dróg sieci TEN-T oraz innych dróg o dużym ruchu samochodów ciężarowych. Poprawiono warunki przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu poprzez m.in. budowę obwodnic miast. W zakresie wdrażania i monitoringu środków poprawy bezpieczeństwa na drogach krajowych likwidowano miejsca niebezpieczne, inwestowano w odpowiednie oznakowanie, wyposażenie i informację, w działania ratownicze na drogach krajowych, rozwój systemu zarządzania ruchem oraz systemy poprawy bezpieczeństwa ruchu, poprawę skuteczności działań prewencyjnych policji ruchu drogowego.¹⁴⁶

Infrastruktura energetyczna była wspierana ze środków UE w zakresie odnawialnych źródeł energii. Infrastruktura społeczna w obszarze kultury, ochrony zdrowia oraz szkolnictwa wyższego była wspierana przede wszystkim w ramach projektów o zasięgu regionalnym i lokalnym.

Dzięki zrealizowanym inwestycjom infrastrukturalnym istotnie poprawiły się warunki życia oraz działalności (atrakcyjności) podmiotów gospodarczych w Polsce. Stale podnosi się atrakcyjność inwestycyjna Polski, o czym świadczy wysoki poziom inwestycji zagranicznych, lokowanych na obszarach odpowiednio wyposażonych w infrastrukturę techniczną. Poprawia się dostępność komunikacyjna zarówno dużych metropolii, będących biegunami wzrostu gospodarczego w Polsce, jak i obszarów dotychczas słabo dostępnych komunikacyjnie. Rozwój i poprawa jakości połączeń komunikacyjnych decyduje o sprawnym przepływie towarów i osób oraz wpływa pozytywnie na wewnętrzną spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną kraju. Projekty służące modernizacji i rozbudowie infrastruktury ochrony środowiska wpłynęły nie tylko na realizację przez Polskę zobowiązań międzynarodowych, ale także na poprawę stanu przyrody podnoszącą poziom i komfort życia mieszkańców oraz eliminującą wysokie koszty społeczne i środowiskowe katastrof naturalnych.

Największą i najbardziej efektywną grupą beneficjentów ubiegających się o dofinansowanie realizacji projektów ze środków funduszy strukturalnych stanowią jednostki samorządu terytorialnego. Drugą w kolejności grupę beneficjentów stanowi administracja rządowa oraz jednostki wykonujące zlecone zadania administracji rządowej, jak i państwowe jednostki budżetowe. Na trzecim miejscu pod względem udziału w ogóle środków objętych umowami plasują się przedsiębiorcy.

1.4. Zagrożenia dla realizacji

¹⁴⁵ Źródło: Sprawozdanie roczne z realizacji programu Sektorowy program operacyjny transport na lata 2004-2006 w roku 2006, MRR maj 2007 r.

¹⁴⁶ Źródło: Informacja nt. wdrażania SPO Transport – przegląd projektów SPOT, MRR marzec 2007 r.

Wczesna identyfikacja potencjalnych zagrożeń dla prawidłowej realizacji programu powinna pozwolić na identyfikację możliwych do wykonania działań zapobiegawczych oraz wskazać na obszary, które w procesie monitorowania wykonania programu powinny być szczególnie monitorowane.

Identyfikacja najważniejszych problemów oraz barier została wykonana w ramach oceny szacunkowej projektu programu na podstawie analizy wniosków sformułowanych podczas konsultacji społecznych projektu POIiŚ, wywiadów grupowych zorganizowanych dla każdego sektora interwencji POIiŚ oraz weryfikacji wyników oceny szacunkowej NSRO. Uwzględniono również wyniki wywiadów przeprowadzonych wśród pracowników instytucji Zarządzających ZPORR, Sektorowego Programu Operacyjnego Transport oraz Funduszu Spójności. Zidentyfikowane problemy i bariery można podzielić na trzy grupy:

1. wynikające z uwarunkowań zewnętrznych,
2. wynikające z uwarunkowań wewnętrznych,
3. związane z przyjętymi rozwiązaniami POIiŚ oraz problemami ujawnionymi w okresie wdrażania funduszy przedakcesyjnych i strukturalnych (1999-2006). W tej grupie dokonano dodatkowego podziału na problemy zidentyfikowane w określonych etapach procesu wdrażania programu:
 - kontekst programu,
 - proces aplikacyjny,
 - proces wdrażania programu,
 - proces zakończenia realizacji programu.

1.4.1 Zagrożenia wynikające z uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych

Jako podstawowe zagrożenie dla realizacji programu w ramach oceny szacunkowej POIiŚ wskazano ograniczone możliwości wykorzystania dostępnych w ramach POIiŚ środków finansowych ze względu na trudności z pozyskaniem odpowiednich wykonawców dla realizacji projektowanych inwestycji. Jest to wynikiem bardzo małej ilości wykonawców na rynku. Podaż wykonywanych przez nich usług nie jest proporcjonalna do popytu. Duży deficyt wykwalifikowanej siły roboczej jest spowodowany wyjazdem wielu ekspertów za granicę. Firmy polskie są już przeciążone dużą ilością przetargów oraz ilością realizowanych kontraktów. Odbija się to na jakości wykonywanych usług, z drugiej strony nie pozostawiając większego wyboru zamawiającym podczas przetargów, w których bardzo często zgłasza się jeden wykonawca. Z uwagi na ograniczoną ilość „dużych firm wykonawczych”, szczególnie zagrożona może być terminowa realizacja dużych projektów infrastrukturalnych.

Jako potencjalne zagrożenie wskazać można również zagrożenia budżetowe, zarówno na szczeblu centralnym jak i regionalnym, które mogą skutkować brakiem środków na współfinansowanie krajowe inwestycji.

1.4.2 Bariery i problemy związane z przyjętymi rozwiązaniami oraz doświadczeniami Polski w zakresie wdrażania środków przedakcesyjnych i strukturalnych

W zakresie wynikającym z **kontekstu programu** wskazano na potencjalne konsekwencje złożonej struktury programu, które może skutkować w przewlekłości procedur, trudnościach komunikacyjnych i koordynacyjnych. Wskazano również w szczególności na zagrożenie zmienności przepisów i procedur podczas realizacji, brak elastyczności procedur, stosunkowo niewielką liczbę doświadczonych pracowników zwłaszcza we wczesnym okresie programowania, odpływ wykwalifikowanych pracowników wynikający z niewystarczająco konkurencyjnych wynagrodzeń.

Badania ankietowe wskazały, że ponad 40% beneficjentów do najważniejszych barier realizacji projektów zalicza finansową realizację projektów (przygotowanie wniosków o płatność, opóźnienia w realizacji płatności), a prawie 40% napotkało problemy związane z przygotowaniem wniosku. Około 30% beneficjentów wskazało na nieprawidłowo funkcjonujący system przepływu informacji.

Ważnym zagrożeniem są również kwestie związane z wytyczeniem obszarów w sieci Natura 2000, które jeszcze nie zostały wytyczone przez Ministerstwo Środowiska. W związku z tym, jeśli sprawa z ostatecznym wytyczeniem i zatwierdzeniem obszarów sieci Natura 2000 przedłuży się, może się pojawić spora przeszkoda, gdyż projekty planowane do realizacji w ramach POIiŚ mogą znajdować się na obszarach chronionych.

W ramach **procesu aplikacyjnego** wskazano na zagrożenia, które mogłyby się pojawić przy niedostatecznie czytelnym systemie oceny wniosków o dofinansowanie. Szczególnym zagrożeniem jest nieodpowiedni dobór ekspertów oceniających projekty, a także nieodpowiednie określenie kryteriów oceny.

W ramach **procesu wdrażania** programu zagrożeniem może być brak umiejętności planowania, realizacji projektów i przewidywania w nich ryzyka wystąpienia opóźnień, który bardzo często powoduje, że beneficjenci nie dotrzymują pierwotnych harmonogramów. To z kolei powoduje opóźnienia i konieczność zmian harmonogramów na poziomie programów, a to wpływa na konieczność zmiany prognoz wykorzystania środków. W poprzednim okresie programowania beneficjenci mieli największe problemy związane z procesem aplikacyjnym, realizacją finansowa inwestycji oraz słabością systemu przepływu informacji. Powyższe problemy wynikają głównie ze słabości instytucjonalnej beneficjentów oraz małej ilości wykwalifikowanym kadr w tej dziedzinie. Potencjalne opóźnienia mogą wynikać także z późnego zakończenia procedur dotyczących pomocy publicznej.

W odniesieniu do **zakończenia realizacji programu** wskazano na zagrożenia wynikające z niedostatecznych działań ewaluacyjnych, przy ograniczonym doświadczeniu instytucji zaangażowanych we wdrażanie w realizację takich działań.

1.4.3 Program naprawczy zwiększający absorpcję funduszy

W dn. 6 grudnia 2005 r. Rada Ministrów przyjęła Program naprawczy zwiększający absorpcję funduszy strukturalnych w ramach NPR 2004-2006, opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w porozumieniu z Ministerstwem Finansów. Dokument przewidywał podjęcie działań krótko- i długoterminowych, służących osiągnięciu głównego celu tj. poprawie absorpcji środków strukturalnych w ramach NPR 2004-2006. Realizacja tych działań została przypisana, według kompetencji, Ministerstwu Rozwoju Regionalnego, Ministerstwu Finansów bądź też miała charakter zadań wspólnych dla tych ministerstw.

Podjęte przez administrację rządową działania dotyczyły zmian instytucjonalnych związanych z zarządzaniem i wdrażaniem programów operacyjnych, wypracowania mechanizmów

wzmacniających nadzór właściwych ministrów nad instytucjami wdrażającymi określone działania, przeprowadzenia kompleksowej rewizji przyjętych procedur w systemie zwłaszcza aplikowania o środki unijne oraz ich rozliczania, tak by zmniejszyć obciążenia po stronie beneficjentów i instytucji obsługujących te procesy. Ponadto przeprowadzono szereg zmian w otoczeniu prawnym, regulującym różne aspekty wykorzystania środków UE oraz podjęto kroki w celu stabilizacji sytuacji kadrowej w jednostkach z i spoza administracji różnych szczebli odpowiedzialnych za wykonywanie określonych zadań związanych z wdrażaniem NPR 2004-6. Bieżącym elementem zarządzania finansowego programami okazały się także realokacje przyznanych kwot na działania zapewniające ich pełną absorpcję.

Wśród najważniejszych zmian znalazły się:

1. utworzenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pełniącego rolę instytucji zarządzającej dla programów operacyjnych i Funduszu Spójności,
2. nowelizacja ustawy o Narodowym Planie Rozwoju, wprowadzająca w szczególności usprawnienie polegające na odstąpieniu od konieczności regulowania kluczowych dokumentów w formie aktów prawnych w randze rozporządzenia,
3. nowelizacja ustawy Prawo zamówień publicznych upraszczająca procedury w tym zakresie,
4. uproszczenie i zwiększenie przejrzystości procedur w poszczególnych programach.

1.5. Analiza SWOT – mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia w poszczególnych sektorach

Analiza SWOT dla sektora ochrony środowiska

| Mocne strony | Słabe strony |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Bogactwo zasobów przyrodniczych, duża różnorodność gatunkowa, ekosystemowa i krajobrazowa • Duża powierzchnia obszarów cennych przyrodniczo • Duża różnorodność genowa, gatunkowa, ekosystemowa i krajobrazowa • Duży udział lasów w strukturze użytkowania • Dobre rozpoznanie zasobów naturalnych • Prowadzenie zrównoważonej gospodarki • Niewielka presja na środowisko na dużej części kraju • Systematyczna poprawa jakości wód • Szybko wdrażane zmiany technologiczne (czystsza produkcja) | <ul style="list-style-type: none"> • Niska jakość wód powierzchniowych • Niewystarczający system oczyszczania ścieków w stosunku do skali użytkowania wody • Niedostateczny system zabezpieczeń przed katastrofami naturalnymi zwłaszcza powodzią i suszami • Niskie tempo rekultywacji i zagospodarowania terenów zdegradowanych, zdewastowanych i skażonych • Złe funkcjonowanie, a często brak, zintegrowanych systemów gospodarki odpadami • Nieefektywny system prognozowania i reagowania na katastrofy naturalne i przeciwdziałania poważnym awariom przemysłowym • Zbyt długi czas oczekiwany przez administrację różnego szczebla na dane o stanie środowiska i ich ocenę, niezbędne do zarządzania środowiskiem od momentu wykonania pomiaru • Niska motywacja ekonomiczna do działań proekologicznych • Słabe rozpoznanie walorów przyrodniczych w rejonach gdzie występują lub mogą wystąpić konflikty pomiędzy zamierzeniami inwestycyjnymi a wymogami ochrony środowiska • Brak hierarchicznego systemu planowania przestrzennego • Ograniczona zdolność samorządów do współfinansowania kosztownych inwestycji w zakresie komunalnej infrastruktury ochrony środowiska • Ograniczona zdolność i wola obywateli do ponoszenia pełnych kosztów ochrony środowiska w gospodarce komunalnej • Niewystarczająca skuteczność narzędzi planistycznych i weryfikacji wykonalności projektów, co utrudnia optymalizację wydatkowania środków na cele ochrony środowiska • Słabo wykształcone mechanizmy prowadzenia dialogu społecznego • Słabość kadr ochrony środowiska i duża jej rotacja w administracji publicznej • Brak wystarczającego zabezpieczenia brzegów morskich przed erozją |

| Szanse | Zagrożenia |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Dostępność do środków unijnych, pozwalających na dokonanie zasadniczej przebudowy infrastruktury technicznej w Polsce • Szybki rozwój innowacyjności prowadzący do zmniejszenia materiałochłonności • Działanie mechanizmów rynkowych powodujących wzrost opłacalności odzysku odpadów • Rosnąca ranga problematyki środowiska (w koncepcji rozwoju) • Uwzględnianie zasady zrównoważonego rozwoju w planowaniu przestrzennym • Istnienie dobrze rozwiniętego i prężnie działającego ruchu organizacji pozarządowych w dziedzinie ekologii | <ul style="list-style-type: none"> • Wzrost presji na środowisko przyrodnicze i środowisko człowieka oraz warunki życia związany z rozwojem gospodarczym i rozwojem transportu, zwłaszcza drogowego, a także z propagowanym modelem konsumpcji • Wzrost liczby i natężenia anomalii pogodowych powodujących powodzie, susze i pożary • Zagrożenie Morza Bałtyckiego spowodowane możliwością awarii i zanieczyszczeniem morza |

Analiza SWOT dla sektora transportu

| Mocne strony | Słabe strony |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Dobrze rozwinięta sieć kolejowa z relatywnie równomiernym rozmieszczeniem przestrzennym • Wysoki udział kolei w przewozie ładunków • W pełni zliberalizowany, konkurencyjny rynek przewozów drogowych • Dynamiczny rozwój rynku przewozów lotniczych • Wzrastający potencjał przeładunkowy portów morskich | <ul style="list-style-type: none"> • Niedostateczne połączenia transportowe na głównych korytarzach transportowych (TEN-T) • Zły stan infrastruktury kolejowej wpływający negatywnie na prędkość i komfort podróżowania oraz atrakcyjność w przewozach ładunków • Wyeksploatowany i przestarzały tabor kolejowy ograniczający konkurencyjność usług kolejowych i wykorzystanie parametrów technicznych modernizowanych linii • Brak połączeń autostradami i drogami ekspresowymi głównych ośrodków życia gospodarczego, w tym w szczególności w Polsce wschodniej • Wyczerpywanie przepustowości dróg i ich rosnące zatłoczenie • Niskie standardy techniczne istniejących dróg (niedostosowanie do nośności 115 kN/oś, niski poziom ich utrzymania) • Brak lub w niewystarczającym stopniu wykształcone układy dróg wysokiej klasy w otoczeniu ośrodków metropolitalnych • Prowadzenie ruchu przez tereny zabudowane • Brak zintegrowanych systemów transportu publicznego w obszarach metropolitalnych, słabe wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych (zarządzanie ruchem, systemy dynamicznej informacji, systemy taryfowe) • Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego • Niska jakość usług kolei i trudności z jej finansowaniem • Niedostosowanie infrastruktury transportu lotniczego do rosnącego popytu • Brak szybkiego i sprawnego dostępu drogowego i kolejowego do portów lotniczych • Słabo rozwinięty dostęp do portów morskich, zarówno od strony lądu jak |

| Mocne strony | Słabe strony |
|---|---|
| | <p>i morza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przestarzała infrastruktura portowa • Brak nowoczesnych usług portowych • Brak infrastruktury transportu intermodalnego w portach i przy liniach kolejowych • Pogarszający się stan śródlądowych dróg wodnych • Słabo wykształcone funkcje metropolitalne w największych polskich miastach |
| Szanse | Zagrożenia |
| <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa połączeń transportowych Polski z krajami UE poprzez wykorzystanie środków UE • Wykorzystanie tranzytowego położenia Polski • Wzrastająca rola polskich portów morskich w transycie ładunków relacji kraje skandynawskie - kraje basenu Morza Śródziemnego • Poprawa połączeń międzyregionalnych, w tym połączeń pomiędzy największymi aglomeracjami miejskimi poprzez wykorzystanie środków UE | <ul style="list-style-type: none"> • Niedokończona restrukturyzacja kolei • Niedocenianie roli transportu publicznego • Niski poziom konkurencji przekładający się na jakość usług i wady oferty przewozowej kolei i transportu publicznego • Nierównomierny i niezadawalający rozwój funkcji metropolitalnych |

Analiza SWOT dla sektora energetyki

| Mocne strony | Słabe strony |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki potencjał produkcyjny sektora energetycznego w gospodarce • Istnienie zasobów krajowych gazu ziemnego, którego wydobycie pokrywa obecnie ok. 35% krajowego zapotrzebowania • Wykorzystanie potencjału wzrostu efektywności energetycznej w Polsce wynikającego z trendów zmian struktury sektorowej oraz transferu technologii i technik innowacyjnych • Istnienie kilku instrumentów finansowych na inwestycje proefektywnościowe, m.in. funduszu termomodernizacji | <ul style="list-style-type: none"> • Niski udział energii odnawialnej w bilansie energetycznym • Niewykorzystany potencjał inwestycji energooszczędnych w sektorze publicznym • Duże straty przesyłu i różnice bilansowe energii elektrycznej • Niski udział produkcji energii elektrycznej w skojarzeniu • Zła jakość sieci dystrybucji energii elektrycznej • Niska sprawność urządzeń wytwórczych w elektroenergetyce • Brak połączeń międzysystemowych przesyłowych sieci elektroenergetycznych dla zapewnienia funkcjonowania regionalnego rynku energii elektrycznej w krajach bałtyckich • Zbyt niska dywersyfikacja dostaw gazu ziemnego • Zbyt niska pojemność magazynowych zbiorników gazu • Niedostatecznie rozwinięta infrastruktura transportu ropy naftowej i produktów ropopochodnych • Brak rozwiniętej infrastruktury do transportu ropy naftowej drogą lądową umożliwiającą przesył ropy od dostawców innych niż dotychczasowi. • Niedostatecznie rozwinięta sieć rurociągów do przesyłu produktów ropopochodnych. • Niedostateczna pojemność magazynów ropy i produktów ropopochodnych. |
| Szanse | Zagrożenia |
| <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa efektywności energetycznej zwiększającej opłacalność i redukującej ujemny wpływ sektora na środowisko • Racjonalizacja i zmniejszenie wydatków publicznych na energię stanowiąca korzystny wzorzec również o wydzwieku społecznym • Wykorzystanie tranzytowego położenia Polski w zakresie przesyłu paliw i energii • Zmniejszenie kosztów szczytowej przepustowości gazociągów dzięki zwiększeniu pojemności magazynowych gazu i przepustowości sieci gazu/ropy | <ul style="list-style-type: none"> • Brak dywersyfikacji dostaw nośników energii • Trudności związane z restrukturyzacją energochłonnych gałęzi przemysłu • Wzrost cen energii • Bariery podażowe w pozyskaniu biomasy • Brak realizacji w wystarczającym zakresie inwestycji sieciowych zwiększających moc przesyłową systemu na potrzeby odbioru energii elektrycznej z jednostek OZE • Starzenie się majątku wytwórczego energii elektrycznej |

Analiza SWOT dla sektora kultury i dziedzictwa kulturowego

| Mocne strony | Słabe strony |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Silne zróżnicowanie regionalne kultury mające duży wpływ synergiczny na atrakcyjność Polski 2. Dziedzictwo kulturowe o światowym i europejskim znaczeniu <ul style="list-style-type: none"> - Uznani na świecie twórcy kultury i ich dorobek - Wysoki poziom kształcenia w szkołach i uczelniach artystycznych | <ul style="list-style-type: none"> • Postępująca degradacja zabytków • Braki dokumentacyjne w zakresie inwentaryzacji zabytków • Silne zróżnicowanie w dostępie do kultury – nierówność lokalizacji geograficznej siatki instytucji kultury • Zły stan techniczny infrastruktury instytucji kultury • Niskie nasycenie kraju instytucjami kultury określonymi mianem „nowoczesnych muzeów” • Słabe nasycenie instytucji kultury technologią ICT, co ogranicza dostęp do oferty kulturalnej • Słabość infrastruktury szkół i uczelni artystycznych • Słabo rozwinięte badania w sferze kultury • Braki w kolekcjonowaniu i udostępnianiu dzieł sztuki współczesnej • Spadek wiedzy o kulturze i umiejętności jej odbioru. |

| Szanse | Zagrożenia |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Rosnąca indywidualizacja potrzeb odbiorców kultury, wzrost jakości życia i czasu wolnego • Rozwój przemysłów kultury i wzrost roli kultury w tworzeniu PKB oraz miejsc pracy • Rozwój kapitału społecznego • Wzrost atrakcyjności Polski jako miejsca wypoczynku, inwestycji, zamieszkania i pracy | <ul style="list-style-type: none"> • Zmniejszenie atrakcyjności kulturalnej kraju dla turystów, twórców i inwestorów spowodowane brakiem infrastruktury niezbędnej do obsługi ruchu turystycznego a także złym stanem technicznym zabytków i instytucji kultury • Spadek poczucia tożsamości narodowej oraz regres cywilizacyjny spowodowany spadkiem kompetencji kulturalnych społeczeństw |

Analiza SWOT dla sektora ochrony zdrowia

| Mocne strony | Słabe strony |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Wysoko wykwalifikowana kadra medyczna oraz naukowo-dydaktyczna • Wysoka efektywność sektora, w stosunku do posiadanych środków • Istnienie powszechnego ubezpieczenia zdrowotnego • Wysoki potencjał wchłaniania nowoczesnych technologii | <ul style="list-style-type: none"> • Niski poziom finansowania ochrony zdrowia • Dekapitalizacja infrastruktury ochrony zdrowia, transportu sanitarnego oraz aparatury diagnostyczno-terapeutycznej, zagrażająca bezpieczeństwu pacjentów • Nieadekwatna do potrzeb zdrowotnych alokacja zasobów ochrony zdrowia • Brak zintegrowanego systemu informacyjnego w sektorze zdrowia • Nieustalone normy/standardy w zakresie dostępności do świadczeń |
| Szanse | Zagrożenia |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie poziomu finansowania ochrony zdrowia ze środków publicznych i prywatnych, związane ze wzrostem gospodarczym i rosnącą świadomością społeczną • Poprawa koncentracji środków poprzez stworzenie sieci szpitali • Poprawa wczesnej diagnostyki chorób zawodowych i cywilizacyjnych poprzez unowocześnienie bazy diagnostycznej i podwyższenie kwalifikacji personelu medycznego • Wejście w życie na początku 2007 r. ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym • Stworzenie koszyka świadczeń gwarantowanych • Prywatyzacja sektora usług medycznych | <ul style="list-style-type: none"> • Niepowodzenie w reformowaniu sektora ochrony zdrowia • Pogorszenie stanu bezpieczeństwa zdrowotnego obywateli • Odływ młodej i wysoko wykwalifikowanej kadry medycznej za granicę |

Analiza SWOT dla sektora szkolnictwa wyższego

| Mocne strony | Słabe strony |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki popyt na edukację i wysoka świadomość wartości edukacji wśród młodzieży • Duże zaangażowanie kapitału prywatnego w rozwój szkolnictwa wyższego • Dynamiczny rozwój sektora edukacyjnego w Polsce na poziomie wyższym i znaczący wzrost współczynnika skolaryzacji • Zróżnicowana oferta edukacyjna na studiach publicznych (zaoczne, wieczorowe, podyplomowe, doktoranckie) • Wykwalifikowana kadra akademicka w niektórych wiodących ośrodkach o uznanym dorobku naukowym przekładająca się na osiągnięcia polskich studentów w wybranych dziedzinach - wysoka jakość polskiego studenta (np. informatyka) | <ul style="list-style-type: none"> • Zły stan infrastruktury uczelni publicznych ze szczególnym uwzględnieniem kierunków technicznych • Niedofinansowanie procesu dydaktycznego w sektorze publicznym szkolnictwa wyższego • Brak zaangażowania sektora prywatnego w kształcenie na kierunkach technicznych • Brak mechanizmów promowania jakości w dydaktyce oraz działalności badawczo-naukowej • Bardzo słaba współpraca między uczelniami w Polsce • Słabo rozwinięta infrastruktura informatyczna szkolnictwa wyższego • Braki strategicznego planowania rozwoju uczelni – obowiązujących strategii informatyzacji uczelni (strategie uczelni) |
| Szanse | Zagrożenia |
| <ul style="list-style-type: none"> • Efektywne wykorzystanie środków w ramach funduszy strukturalnych • Wykorzystanie wniosków z wdrażania funduszy strukturalnych w poprzednim okresie programowania • Zwiększenie powiązań pomiędzy uczelniami a przedsiębiorcami poprzez wspólne programy praktyk i staży • Szybki rozwój technik informacyjnych i komunikacyjnych oraz wykorzystanie metod nauczania na odległość w uczelniach • Większe otwarcie uczelni na programy międzynarodowe wymuszające dostosowanie do standardów europejskich • Restrukturyzacja i harmonizacja systemów szkolnictwa wyższego w ramach Procesu Bolońskiego | <ol style="list-style-type: none"> 1. Duża fluktuacja nauczycieli akademickich i potencjalnych przyszłych pracowników ze szkolnictwa wyższego 2. Wolniejsze tempo wzrostu liczby kadry akademickiej o najwyższych kwalifikacjach w stosunku do tempa wzrostu liczby studentów 3. Utrzymująca się niekorzystna struktura wiekowa kadry akademickiej 4. Zbyt niskie, ogólne nakłady z budżetu państwa na rozwój szkolnictwa wyższego 5. Migracja młodzieży w poszukiwaniu atrakcyjniejszych warunków dla zdobywania wykształcenia za granicą 6. Zmniejszenie liczby młodzieży w wieku 18-24 lat uwarunkowane czynnikami demograficznymi |

Analiza SWOT dla pomocy technicznej

| Mocne strony | Słabe strony |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Podnoszenie jakości usług publicznych,• Łatwy dostęp do wyspecjalizowanych instytucji szkoleniowych i edukacyjnych umożliwiające korzystanie z kierunkowych szkoleń, kursów i studiów podyplomowych,• Doświadczenie we wdrażaniu funduszy w innych państwach członkowskich UE zdobyte w czasie zagranicznych szkoleń, spotkań, staży i konferencji itp.,• Skuteczne wykorzystanie dostępnych środków finansowych w celu realizacji projektów wspomagających wdrażanie i zarządzanie funduszami strukturalnymi. | <ul style="list-style-type: none">• Rotacja kadr zajmujących się funduszami strukturalnymi i związana z tym konieczność ciągłego wdrażania i podwyższania kwalifikacji nowozatrudnionych pracowników,• Pojawienie się w systemie wdrażania POIiŚ instytucji nie posiadających dostatecznego doświadczenia we wdrażaniu programów pomocowych UE,• Niska atrakcyjność pracy w administracji dla doświadczonych i wykwalifikowanych specjalistów,• Mała elastyczność w prowadzeniu polityki personalnej w administracji publicznej,• Niska innowacyjność administracji publicznej we wprowadzaniu zmian w zarządzaniu oraz zmian organizacyjnych,• Wysoki poziom komplikacji procedur oraz zasad wdrażania i zarządzania funduszami strukturalnymi,• Niewystarczające wykorzystanie możliwości zmian technicznych: zakupu sprzętu, stworzenia specjalistycznych narzędzi informatycznych,• Opóźnienie wdrożenia systemu informatycznego monitoringu i kontroli powodujące wykorzystywanie mało wydajnych rozwiązań informatycznych,• Duże uszczegółowienie regulacji prawnych powodujące małą elastyczność rozwiązań, których celem jest skuteczne wdrażanie i zarządzanie funduszami strukturalnymi. |
| Szanse | Zagrożenia |

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Możliwość wykorzystania doświadczeń nabytych podczas wdrażania funduszy strukturalnych w ramach programów na lata 2004-2006 oraz doświadczeń z przygotowań poprzednich programów operacyjnych • Wzrost wiedzy i świadomości społecznej na temat funduszy strukturalnych ułatwiający działania informacyjne i promujące fundusze oraz dostęp do nowych grup społecznych • Lepsza wymiana informacji i doświadczeń pomiędzy pracownikami wszystkich departamentów odpowiedzialnych za wdrażanie poszczególnych programów operacyjnych • Stworzenie bazy danych dobrych praktyk i doświadczeń, najsukcesywniejszych i najbardziej efektywnych rozwiązań dotychczas stosowanych – co ograniczy odpływ wiedzy z systemu wdrażania • Stworzenie bazy ekspertów – specjalistów w zakresie funduszy strukturalnych, którzy przekazywaliby swoje doświadczenie i wiedzę nowo zatrudnionym pracownikom • Wdrożenie nowoczesnych rozwiązań z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi, • Profesjonalizacja instytucji szkoleniowych i edukacyjnych – przygotowanie programów edukacyjnych lepiej odpowiadających na potrzeby szkoleniowe pracowników instytucji zarządzających i wdrażających fundusze strukturalne • Wykorzystanie potencjału technicznego i organizacyjnego na poziomie wszystkich instytucji wdrażających i zarządzających do działań promocyjnych i informacyjnych • Pełne wdrożenie systemu informatycznego monitoringu i kontroli usprawni system monitoringu, ewidencji i kontroli wydatków. | <ul style="list-style-type: none"> • Wysoka atrakcyjność osób zajmujących się funduszami strukturalnymi na rynku pracy – przechodzenie pracowników zajmujących się wdrażaniem POIiŚ do lepiej opłacanej pracy w firmach komercyjnych • Realizacja podobnych lub wykluczających się działań (szczególnie w zakresie promocji i informacji) przez różne podmioty zajmujące się pomocą techniczną w poszczególnych instytucjach wdrażających fundusze strukturalne • Nadmiernie rozbudowane i niespójne ramy prawne systemu wdrażania instrumentów strukturalnych |
|---|---|

2. STRATEGIA ROZWOJU

2.1. Cele programu i ich zgodność z krajowymi dokumentami programowymi i regulacjami unijnymi

Z przeprowadzonej analizy SWOT Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wynika, iż jedną z głównych barier hamujących rozwój gospodarczy Polski i jej regionów jest brak dobrej i sprawnej infrastruktury technicznej oraz społecznej. Sytuacja taka przyczynia się do niewielkiej liczby znaczących inwestycji zagranicznych tworzących nowe miejsca pracy. Stwierdzenie to potwierdzają opinie zagranicznych przedsiębiorców zainteresowanych inwestowaniem w Polsce¹⁴⁷. W świetle tego w celu stworzenia dogodnych warunków dla lokalizacji nowych inwestycji w Polsce niezbędne jest zapewnienie dobrej i sprawnej komunikacji. Ważny jest także rozwój pozostałej podstawowej infrastruktury technicznej oraz społecznej sprzyjającej poprawie stanu środowiska naturalnego, warunków zdrowotnych, a także podnoszeniu poziomu umiejętności i wykształcenia kadry technicznej, zapewniając jednocześnie możliwość aktywnego wypoczynku (atrakcje kulturalne).

Rozwój podstawowej infrastruktury technicznej i społecznej w latach 2007-13 jest warunkiem wstępnym osiągnięcia wszystkich celów określonych w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia (NSRO) 2007-2013 wspierających wzrost gospodarczy i zatrudnienie – Narodowej Strategii Spójności, od którego zależy sukces w pozostałych obszarach interwencji: w zakresie zasobów ludzkich, innowacyjnej gospodarki. Poza tym zgodnie z założeniami NSRO w ujęciu regionalnym duże inwestycje realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko stanowią będą szkielet, wokół którego będą realizowane projekty w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych oraz PO Rozwój Polski Wschodniej.

Biorąc pod uwagę założenia NSRO oraz wyniki analizy SWOT głównym celem Programu jest:

Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej

Główny cel Programu realizować będzie dwa cele horyzontalne wymienione w NSRO, tj.:

1. *„Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej, mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski”*,
2. *„Wzrost konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałanie ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej”*.

¹⁴⁷ Zob. np.: „Rzeczpospolita”, nr 244 z dnia 18 października 2006 r. str. B1.

Pierwszy cel horyzontalny NSRO wspierany będzie poprzez realizację infrastruktury technicznej i społecznej w zakresie sektora transportu, środowiska, energetyki, kultury, szkolnictwa wyższego oraz ochrony zdrowia. Będą to głównie duże inwestycje, mające kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego kraju. Natomiast drugi cel wspierany będzie przede wszystkim poprzez wyodrębnione w ramach osi priorytetowej VI działania mające na celu włączenie w system transportowy kraju największych ośrodków miejskich Polski wschodniej. Stanowi to uzupełnienie działań realizowanych w ramach PO Rozwój Polski Wschodniej. Przeznaczenie środków skierowanych na połączenie transportowe najważniejszych ośrodków miejskich Polski wschodniej zapobiegnie pogłębianiu się różnic pomiędzy regionami, które są najbiedniejsze w UE, a pozostałymi regionami Polski. Poza tym cel ten wspierany będzie pośrednio również poprzez inwestycje w sektory, w których interweniować będzie program.

NSRO jest instrumentem realizacji Strategii Rozwoju Kraju (SRK) na lata 2007-2015, dokumentu nadrzędnego wobec innych krajowych dokumentów strategicznych. Zgodnie z celem głównym SRK, którym jest „*Podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski: poszczególnych obywateli i rodzin*” oraz celem strategicznym NSRO, którym jest „*Tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz wzrost poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej*” Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko będzie podstawowym elementem realizacji Priorytetu 2 Strategii Rozwoju Kraju – „*Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*”.

PO Infrastruktura i Środowisko jest również ważnym instrumentem realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej, a wydatki na cele priorytetowe UE spełniające kryteria określone w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1083/2006 *ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999*¹⁴⁸ stanowią w ramach programu **68,42%** całości wydatków. Tabela przedstawiająca wkład poszczególnych osi priorytetowych w realizację Strategii Lizbońskiej znajduje się w rozdziale 5.4.

Plan działań będący załącznikiem do Komunikatu Komisji Europejskiej w sprawie przyjęcia Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (opublikowany 10 czerwca 2009 r.) zawiera zestaw obszarów priorytetowych. Tam, gdzie znajduje to uzasadnienie, przewiduje się koordynację bądź wspólne działania istotne dla powodzenia Strategii w ramach właściwych osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Wkład POIiŚ w osiągnięciu celów Strategii będzie opisany w ramach sporządzanych co roku sprawozdań z realizacji programu.

Zgodnie z ustaleniami Rady Europejskiej w Göteborgu, ważnym elementem programu będą też działania wpływające w korzystny sposób na środowisko. Są to m.in. działania wspierające ograniczenie zmian klimatycznych i wzrost znaczenia „zielonej” energii, usprawnienie i zwiększenie efektywności oraz bezpieczeństwa systemu transportowego (m.in. poprzez wsparcie systemów transportu publicznego i kolejowego).

Program będzie również jednym z instrumentów wkładu Polski w realizację celów postawionych przez Unię Europejską w marcu 2007 r. w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w efektywny kosztowo sposób nie zmniejszający konkurencyjności polskiej gospodarki. Najważniejszy efekt będą miały działania dla zwiększenia efektywności sektora

¹⁴⁸ Dz. Urz. UE L. 210 z dnia 31 lipca 2006 r., str. 25.

energetycznego, wsparcie dla odnawialnych źródeł energii i inne działania zwiększające efektywność energetyczną, a także inwestycje zapewniające, że niezbędny rozwój sieci transportowej dokonuje się w sposób zrównoważony dzięki inwestycjom w czysty transport publiczny, transport kolejowego i inne gałęzi transportu o relatywnie niższym poziomie emisji. Tam, gdzie ma to uzasadnienie z punktu widzenia zakresu interwencji, będzie badany wpływ poszczególnych działań na ograniczanie wysokości emisji. Jeśli natomiast w trakcie realizacji programu ocena wykaże, że pewne działania w ramach programu są niezbędne dla realizacji konkretnych zobowiązań w zakresie klimatu, które podjęła, lub które podejmie w przyszłości Polska, możliwa będzie odpowiednia zmiana jego zapisów.

Prognoza Oddziaływania Programu na Środowisko wskazała, że poza działaniami mającymi korzystny wpływ na środowisko istnieje możliwość potencjalnych konfliktów pomiędzy rozwojem systemu transportowego, a ochroną przyrody. Kwestią do oceny pozostaje ich skala i skuteczność działań ograniczających negatywne skutki. Jednakże, jak wskazano w Prognozie Oddziaływania na Środowisko, konflikty te nie powinny zasadniczo wpływać na funkcjonalność istniejącego systemu ochrony przyrody (nie będą mieć charakteru powszechnego), natomiast ich wpływ na bioróżnorodność w skali kraju wydaje się być niewielki¹⁴⁹.

Należy zwrócić uwagę, iż pomimo znaczącej alokacji funduszy UE w ramach programu środki te nie są wystarczające do wypełnienia zobowiązań akcesyjnych Polski w takich obszarach jak ochrona środowiska, czy energetyka. Program jest jednym z wielu źródeł finansowania działań przyczyniających się do wdrożenia zobowiązań wynikających ze stosownych regulacji. Wypełnienie zobowiązań akcesyjnych realizowane będzie również poprzez środki krajowe (publiczne jak i prywatne), które zgodnie z unijną zasadą dodatkowości mogą być uzupełniane przez środki UE w ramach programów regionalnych, czy sektorowych. Wobec powyższego środki w ramach Programu będą uzupełniać, a nie zastępować fundusze krajowe w tych dziedzinach. Dzięki temu program stanowić będzie jedno (**a nie jedyne**) z wielu narzędzi wspomagających wypełnienie tych zobowiązań.

Zgodnie z celem głównym programu wybór osi priorytetowych odpowiada obszarom, które mają podstawowe znaczenie dla wzrostu atrakcyjności Polski i jej regionów. Połączenie wszystkich osi priorytetowych programu w jednym dokumencie wynika z ich wzajemnej komplementarności. Przyczynia się też do lepszego i efektywniejszego zarządzania programem, zapewniając w szczególności:

- ujednoczenie i wprowadzenie jednakowych standardów systemu zarządzania i kontroli,
- możliwość bardziej elastycznego reagowania w przypadku niezbędnych zmian w trakcie realizacji programu (np. przesuwanie kwot w ramach osi priorytetowych),
- zapewnienie strategicznego wyboru projektów i odejście od wąskiej, sektorowej strategii na rzecz wspólnej polityki rozwoju,
- zapewnienie spójnego podejścia i właściwego stosowania polityk horyzontalnych UE, w szczególności w zakresie oceny oddziaływania na środowisko,
- wykorzystanie potencjału zbudowanego w latach 2004-2006 w odniesieniu do Funduszu Spójności oraz EFRR do nowych obszarów wsparcia.

¹⁴⁹ Odpowiednie zapisy określające wpływy na środowisko (pozytywne i negatywne) zawarte są w Prognozie Oddziaływania na Środowisko.

Dla zwiększenia inwestycji zagranicznych, spójności terytorialnej i atrakcyjności regionów nie wystarczy zapewnić tylko dobrej i sprawnej infrastruktury transportowej, ponieważ nie zachęci ona potencjalnych inwestorów do tworzenia nowych miejsc pracy. Żeby stworzyć warunki dla zatrudnienia w danym regionie wysoko kwalifikowanych specjalistów inwestycjom transportowym muszą towarzyszyć inwestycje w infrastrukturę ochrony środowiska, energetyki, kultury, szkolnictwa wyższego, czy zdrowia.

W ramach polityki spójności UE, PO Infrastruktura i Środowisko realizuje działania w zakresie zwiększania atrakcyjności Polski jako Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej poprzez poprawę dostępności, zapewnienie odpowiedniej jakości i poziomu usług i ochronę potencjału środowiska – jeden z trzech podstawowych priorytetów wskazanych w Strategicznych Wytocznych Wspólnoty dla spójności na lata 2007-2013¹⁵⁰.

Osie priorytetowe finansowane ze środków Funduszu Spójności są zgodne z określonymi w Traktacie celami tego funduszu, a realizowane projekty w ramach transportowych sieci transeuropejskich są zgodne z rozporządzeniem dotyczącym Funduszu Spójności¹⁵¹. W sektorze środowiska osie priorytetowe są spójne z Szóstym Programem Działań na Rzecz Ochrony Środowiska¹⁵².

Stosownie do postanowień art. 6 Traktatu (TWE) i art. 17 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko będzie realizował zasadę zrównoważonego rozwoju poprzez wspieranie inwestycji związanych bezpośrednio oraz pośrednio z ochroną środowiska:

1. Działania związane bezpośrednio z ochroną środowiska: projekty z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami i rekultywacji, działania związane ze zwiększeniem bezpieczeństwa ekologicznego, działania mające na celu dostosowanie polskich przedsiębiorstw do wymogów ochrony środowiska, działania związane z ochroną różnorodności biologicznej, obszarami chronionymi, kształtowaniem postaw społecznych sprzyjających ochronie środowiska etc. W ramach projektów będą również realizowane działania dotyczące stosowania i rozwijania technologii środowiskowych (ETAP) zgodnie z VI Programem Działań na Rzecz Środowiska.

2. Działania związane pośrednio z ochroną środowiska: wspieranie działań oraz projektów związanych z tzw. transportem przyjaznym środowisku – transport kolejowy, transport morski, transport miejski w obszarach metropolitalnych, rozwój transportu intermodalnego, poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych; wspierane będą również działania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwojem inteligentnych systemów transportowych. W sektorze energetyki zaplanowano finansowanie projektów z zakresu zwiększenia stopnia wykorzystania energii i obniżenia energochłonności, wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych. Jednocześnie takie czynniki jak racjonalne zużycie energii, efektywność energetyczna, użycie energii ze źródeł odnawialnych, działania redukujące i kompensacyjne jak również promocja niskowęglowych rozwiązań - będą brane pod uwagę w sposób horyzontalny na etapie przygotowania, oceny oraz wdrażania projektów w ramach osi priorytetowych.

¹⁵⁰ Decyzja nr 2006/702/WE. Dz. Urz. UE L. 291 z dnia 21 października 2006 r., str. 11.

¹⁵¹ Rozporządzenie nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające Fundusz Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1164/94 Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r., str. 79.

¹⁵² Decyzja 1600/2002/WE z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego. Dz. Urz. WE L 242 z dnia 10 września 2002 r., str. 1.

Warto również zaznaczyć, iż zgodnie z końcową wersją *Prognozy oddziaływania na środowisko* Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko przyczyni się do realizacji przez stronę Polską celów wyznaczonych przez wspólnotowe polityki ochrony środowiska, a także polityki oraz strategii krajowe. Realizacja Programu sprzyjać będzie również spełnianiu *zasady decouplingu*, czyli rozdzielania zależności wielkości emisji, czy zapotrzebowania na energię od rozwoju gospodarczego.

W przypadku inwestycji, które mogą mieć negatywny wpływ na środowisko, w ramach projektów, będą realizowane działania mitygacyjne oraz kompensacyjne mające na celu jego ograniczenie poprzez m. in.:

1. prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy w tym zwłaszcza w miejscach gdzie zewnętrzne oddziaływania mogą spowodować nieodwracalne zmiany warunków siedliskowych w lokalny ekosystemie;
2. stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych;
3. dostosowanie terminów prac do okresów lęgowych/rozrodu zwierząt;
4. maskowanie elementów zaburzających harmonię krajobrazu;
5. odtwarzanie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych;
6. sztuczne zasilanie osłabionych populacji zwierząt;
7. tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i tras wędrówek zwierząt, ptaków i płazów.

Projekty współfinansowane w ramach programu operacyjnego będą w pełni zgodne z postanowieniami dyrektywy OOS¹⁵³, siedliskowej¹⁵⁴ i ptasiej¹⁵⁵. W fazie wyboru projektów zostaną zastosowane odpowiednie kryteria kwalifikacyjne celem zagwarantowania, że projekty spełniają wymagania nakreślone przez powyżej wymienione dyrektywy. Współfinansowanie projektów, które negatywnie oddziałują na potencjalne obszary Natura 2000 (tzn. te obszary, które w opinii Komisji Europejskiej powinny zostać wyznaczone do 1 maja 2004 roku, ale nie zostały wyznaczone przez Polskę), nie będzie dozwolone.

W Polsce zostanie utworzona sieć partnerstwa na rzecz promowania zasad zrównoważonego rozwoju, złożona z przedstawicieli administracji rządowej (w tym instytucji zarządzających dla programów operacyjnych 2007- 2013), samorządowej oraz pozarządowych organizacji ekologicznych. Utworzenie sieci przyczyni się do integracji działań dotyczących ochrony środowiska we wszystkich przedsięwzięciach finansowanych w ramach PO Infrastruktura i Środowisko celem wspierania zasady zrównoważonego rozwoju.

W procesie wdrażania programu operacyjnego planowanie, przygotowanie oraz wdrożenie projektów mających wpływ na teren innego państwa sąsiedniego będzie realizowane we współpracy z tym Państwem, poprzez odpowiednie fora dyskusyjne i koordynacyjne, a także zgodnie z postanowieniami Konwencji z Espoo.¹⁵⁶

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym Fundusz Spójności pomoc jest udzielana na rozwój transeuropejskich sieci transportowych TEN-T oraz działania w zakresie środowiska. W tym kontekście Fundusz może także udzielać wsparcia w dziedzinach związanych ze zrównoważonym rozwojem, które przedstawiają

¹⁵³ dyrektywa 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 roku

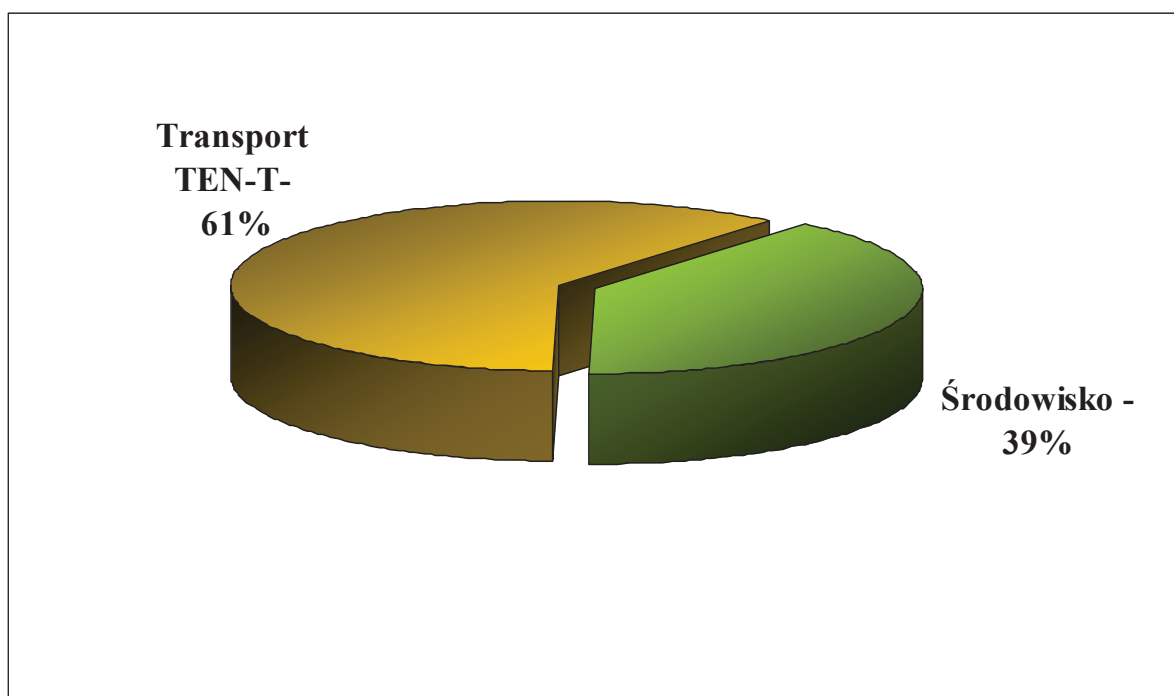
¹⁵⁴ dyrektywa 92/43/EWG 21 maja 1992 roku

¹⁵⁵ dyrektywa 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku

¹⁵⁶ Konwencja o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym sporządzona w dniu 25 lutego 1991 roku w Espoo, w Finlandii, pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

wyraźne korzyści w wymiarze środowiskowym, czyli efektywności energetycznej i energii odnawialnej, a w sektorze transportowym, poza sieciami transeuropejskimi, kolei, transporcie rzeczonym i morskim, systemach intermodalnych, systemach transportowych i ich interoperacyjności, zarządzaniu ruchem drogowym, morskim i lotniczym, ekologicznym transporcie miejskim i transporcie publicznym¹⁵⁷. Wobec powyższego w ramach programu wyróżniono osie priorytetowe, które mają korzystny wpływ na środowisko, a które uzyskają wsparcie ze środków Funduszu Spójności. Uwzględnienie środków z Funduszu Spójności w ramach osi priorytetowych związanych z inwestycjami w sektorze transportu i energetyki, które są korzystne dla środowiska wskazuje na to, że inwestycje o charakterze środowiskowym przyczyniają się do realizacji jednego z celów horyzontalnych NSRO – *”Wzrostu konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałania ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i społecznej”*. Świadczy też o tym poziom wysokości wsparcia inwestycji mających pozytywny wpływ na środowisko. Inwestycje poza transportowymi sieciami transeuropejskimi przyczyniające się pośrednio oraz bezpośrednio do ochrony środowiska stanowią bowiem **39%** całego wsparcia tego Funduszu (zob. wykres nr 8).

Wykres 8. Podział środków Funduszu Spójności pomiędzy sektor transportu, a środowiska zgodnie z rozporządzeniem nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym Fundusz Spójności i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1164/94, Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r. z art. 2 ust. 1 lit b.



Podział środków zaproponowany w programie jest korzystny dla sektora środowiska, ponieważ zapisy prezentują również horyzontalne ujęcie ochrony środowiska rozumiane nie tylko jako inwestycje *sensu stricto* w tym sektorze (np. oczyszczalnie ścieków, etc.), ale również w innych (np. związanych z odnawialną energią, czy rozwojem ekologicznych gałęzi transportu).

¹⁵⁷ Art. 2 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego Fundusz Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1164/94 Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r.

Zaletą programu jest jego komplementarność w stosunku do działań realizowanych w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych. Wsparcie w ramach programu otrzymają inwestycje infrastrukturalne o znaczeniu ponadregionalnym. Poza tym wsparcie koncentrować się będzie na dużych projektach, które będą mieć znaczący wpływ na rozwój poszczególnych regionów.

Zgodnie z zapisami art. 37 rozporządzenia Rady nr 1083/2006 do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko dołączony został indykatywny wykaz dużych¹⁵⁸ projektów. Instytucja Zarządzająca Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko sporządziła indykatywny wykaz indywidualnych projektów dużych we współpracy z poszczególnymi instytucjami pośredniczącymi. Instytucje pośredniczące zebrały od potencjalnych beneficjentów propozycje indywidualnych projektów dla poszczególnych priorytetów programu operacyjnego i przedłożyły te propozycje Instytucji Zarządzającej. Weryfikacją poprawności zgłoszonych propozycji do indykatywnego wykazu projektów dużych zajmował się minister właściwy ds. rozwoju regionalnego, który przygotował wykaz projektów proponowanych do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Opracowany w ten sposób indykatywny wykaz projektów dużych został zatwierdzony przez Radę Ministrów w dniu 3 stycznia 2007 r. Należy zauważyć, iż indykatywny wykaz projektów dużych stanowi propozycję inwestycji zidentyfikowanych na obecnym etapie prac nad programem, co oznacza, iż nie można jednoznacznie zagwarantować, iż wszystkie przedsięwzięcia umieszczone w tym dokumencie uzyskają wsparcie ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Dokumentem służącym wdrażaniu programu operacyjnego będzie indykatywny wykaz indywidualnych projektów kluczowych, który ułatwi osiągnięcie zakładanych celów rozwojowych oraz pozwoli na określenie i skoordynowanie najważniejszych inwestycji realizowanych przy wykorzystaniu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.

Zamieszczenie projektów w wykazie stanowić będzie rodzaj *project pipeline*, który ma ułatwić wdrażanie programu operacyjnego. Z beneficjentami kluczowych projektów zostanie podpisana umowa wstępna (zwana dalej *pre-umową*), która stanowić będzie zobowiązanie beneficjenta do prawidłowego i terminowego przygotowania indywidualnego projektu kluczowego, znajdującego się w wykazie projektów, do realizacji. W załączniku do *pre-umowy* zawarte zostaną m.in. podstawowe informacje dotyczące projektu, harmonogram opracowania kluczowych elementów projektu, stanowiący wyszczególnienie działań koniecznych do pełnego przygotowania dokumentacji projektowej i przedstawienia wniosku o dofinansowanie wraz z wymaganymi załącznikami do oceny. *Pre-umowa* będzie kluczowym dokumentem z punktu widzenia monitorowania postępu prac nad przygotowaniem projektu do realizacji i stanowić będzie punkt odniesienia dla oceny postępów w przygotowaniu projektu. Przyjęcie takiego podejścia pozwoli na przygotowanie wystarczającej liczby projektów gotowych do realizacji w celu zapewnienia absorpcji na poziomie wypełniającym założenia finansowe programu.

¹⁵⁸ Zgodnie z art. 39 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999, „dużym projektem” jest inwestycja, której całkowity koszt przekracza kwotę 25 mln EUR w przypadku środowiska naturalnego oraz 50 mln EUR w przypadku innych dziedzin.

Dodatkowo należy mieć na uwadze, iż realizacja tak przygotowanych projektów będzie uzależniona od spełnienia kryteriów, zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący oraz od zatwierdzenia projektu do dofinansowania przez Instytucję Zarządzającą. Te strategiczne, formalne i merytoryczne kryteria (z włączeniem przygotowania odpowiedniej dokumentacji i gotowości do wdrożenia) powinny być jednakowe dla wszystkich potencjalnych beneficjentów wszystkich projektów dotyczących danej kategorii operacji programu operacyjnego.

W trakcie przygotowania dużych projektów inwestycyjnych Polska korzysta i będzie korzystać ze wspólnej inicjatywy Komisji Europejskiej, Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju - JASPERS (*Joint Assistance to Support Projects in European Regions*) dotyczącej wsparcia przygotowania dużych projektów inwestycyjnych. Pomoc w ramach JASPERS w zakresie przygotowania dokumentacji otrzymają najważniejsze projekty m.in. w sektorze transportu, środowiska oraz energetyki.

Priorytetowo będą traktowane nowe obszary interwencji, w których dotychczasowe doświadczenie Polski jest ograniczone oraz projekty ważne, ale trudne do realizacji ze względu na specyficzne problemy takie jak np. pomoc publiczna czy kwestie środowiskowe. Dodatkowo do wsparcia w ramach JASPERS będą proponowane projekty, które mają charakter modelowy, których rezultaty da się wykorzystać przy przygotowywaniu innych projektów. Uzyskanie wsparcia JASPERS będzie również przydatne w kwestiach horyzontalnych, w szczególności dla projektów pomocy publicznej czy projektów generujących dochód oraz kwestii związanych z innymi czynnikami mającymi wpływ na koszty realizacji projektów.

Dzięki zasobom i wsparciu doświadczonych ekspertów JASPERS Polska będzie miała możliwość uzyskania pomocy w przygotowaniu dużych projektów inwestycyjnych najwyższej jakości w rezultacie czego środki unijne w Nowej Perspektywie Finansowej na lata 2007-2013 w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności zostaną efektywniej wykorzystane. Wsparcie dotyczyć będzie w szczególności II, III, VI, VII, IX, X oraz XI osi priorytetowej.

Działania umieszczone w programie zostały poddane ocenie z punktu widzenia ich gotowości do realizacji w terminach odpowiadających wyzwaniom związanym z koniecznością szybkiego nadrobienia dystansu, który dzieli Polskę od średniej UE, jak i spełnienia wymogów finansowych (zasada $n+3/n+2$). Tylko obszary o największej wartości dodanej, które jednocześnie nie stwarzają istotnego zagrożenia dla terminowej realizacji podjętych zobowiązań, zostały uwzględnione w programie.

Zgodnie z tymi zasadami i wynikami diagnozy, wzrost atrakcyjności Polski i regionów będzie osiągnięty dzięki inwestycjom w sześciu obszarach – transportu, środowiska, energetyki, kultury, ochrony zdrowia i szkolnictwa wyższego – poprzez realizację następujących **celów szczegółowych Programu**:

- Budowa infrastruktury zapewniającej, że rozwój gospodarczy Polski będzie dokonywał się przy równoczesnym zachowaniu i poprawie stanu środowiska naturalnego.
- Zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz alternatywnych wobec transportu drogowego środków transportu.

- Zapewnienie długookresowego bezpieczeństwa energetycznego Polski poprzez dywersyfikację dostaw, zmniejszenie energochłonności gospodarki i rozwój odnawialnych źródeł energii.
- Wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim dla zwiększenia atrakcyjności Polski.
- Wspieranie utrzymania dobrego poziomu zdrowia zasobów pracy.
- Rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich, w tym kształcących specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii.

W **sektorze środowiska** dzięki inwestycjom wspieranym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko stworzone zostaną atrakcyjne warunki dla przedsiębiorstw i ich wysoko kwalifikowanych pracowników m.in. poprzez przyczynienie się do wypełnienia zobowiązań akcesyjnych. Osiągnięcie odpowiednich standardów jest nie tylko wymogiem prawnym, ale także dzięki stosowaniu zasady „zanieczyszczający płaci” prowadzić będzie do efektywnego wykorzystania zasobów uwzględniającego koszty korzystania ze środowiska i koszty dla jakości życia mieszkańców Polski. Efektywne ekonomicznie wsparcie publiczne dla inwestycji powinno również przyczynić się do zmniejszenia kosztów środowiskowych i dzięki temu zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej Polski. Działania w tym sektorze realizują cele wskazane w *Polityce Ekologicznej Państwa na lata 2003 – 2006*, z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007 – 2010 i jej aktualizacjach oraz dokumencie „*Polska 2025. Długookresowa Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju*”.

Cel główny programu w **sektorze środowiska** będzie realizowany poprzez ukierunkowane wsparcie inwestycji w następujących obszarach:

- w zakresie gospodarki wodno-ściekowej wspierane będą inwestycje prowadzące do zredukowania ilości zanieczyszczeń odprowadzanych ze ściekami do wód i ziemi oraz realizowane kompleksowo wraz z nimi inwestycje mające na celu zapewnienie odpowiedniej jakości wody pitnej w aglomeracjach zgodnie z Krajowym Programem Oczyszczania Ścieków Komunalnych i Strategią Gospodarki Wodnej,
- w zakresie gospodarki odpadami wspierane będą działania w zakresie zapobiegania oraz ograniczania wytwarzania odpadów komunalnych, wdrażania technologii odzysku, w tym recyklingu, wdrażania technologii unieszkodliwiania odpadów komunalnych, a także likwidacji zagrożeń wynikających ze składowania odpadów zgodnie z krajowym i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami, a także działania w zakresie rekultywacji gruntów przemysłowych i powojсковych oraz umacniania i ochrony brzegów morskich,
- dla ograniczenia ryzyka zagrożeń ekologicznych wszędzie, gdzie ma to uzasadnienie, kierowane będą środki na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności. Jednocześnie priorytetowo preferowane będą projekty dotyczące renaturyzacji, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody, zwiększające naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek. Dodatkowo wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu dyspozycyjnych zasobów wody, a także w zakresie

zapobiegania i przeciwdziałania poważnym awariom i monitorowania stanu środowiska,

- w celu ograniczenia negatywnego wpływu istniejącej działalności przemysłowej na środowisko i dostosowania przedsiębiorstw do wymogów prawa wspólnotowego wspierane będą projekty dużych oraz małych i średnich przedsiębiorstw redukujące ilość zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, odprowadzanych ze ściekami oraz ilość powstających odpadów i zwiększające udział odpadów poddawanych procesom odzysku, w szczególności inwestycje wskazane w Traktacie Akcesyjnym; wspierane będzie również wprowadzenie inwestycji zgodnej z wymogami dokumentów referencyjnych Najlepszych Dostępnych Technik (BAT),
- wspierane będą również działania na rzecz ochrony przyrody na obszarach chronionych w Polsce prowadzące do ograniczenia degradacji środowiska naturalnego oraz strat zasobów różnorodności biologicznej zgodnie z *Krajową Strategią Ochrony i Umiarkowanego Użytkowania Różnorodności Biologicznej* wraz z programem działań do tej strategii, oraz *Polityką Leśną Państwa*, w tym *Krajowym Programem Zwiększania Lesistości do roku 2020 z perspektywą do roku 2025*. Realizowane będą także elementy działań przewidzianych w *Narodowej Strategii Edukacji Ekologicznej „Przez edukację do zrównoważonego rozwoju”*.

Cele Programu w **sektorze transportu** zostały zidentyfikowane na podstawie strategicznych kierunków rozwoju sektora określonych w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia 2007-2013 oraz projektu Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007 – 2013. Strategia ta, jako cztery cele główne wskazuje tworzenie sieci transportowej dostosowanej do przyszłych potrzeb transportowych kraju, rozwój stosunków rynkowych w transporcie, integrację terytorialną i gałęziową transportu oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekty inwestycyjne realizujące cele Strategii będą w przeważającej mierze finansowane ze środków Programu.

W projekcie Strategii Rozwoju Transportu określono cele szczegółowe dotyczące budowy autostrad i dróg ekspresowych, dostosowania dróg krajowych do nośności 115 kN/oś, wspierania wybranych inwestycji infrastrukturalnych w portach lotniczych oraz inwestycji nawigacyjnych, a także realizacji projektów pilotażowych w zakresie Inteligentnych Systemów Transportowych (IST) oraz zarządzania ruchem drogowym w miastach i na sieci zamiejskiej. Cele te mają odzwierciedlenie w działaniach wyodrębnionych w osiach priorytetowych VI i VIII. Ponadto Projekt strategii zakłada realizację wielu zadań, które są ujęte w osi priorytetowej VII, m.in.: kontynuację modernizacji linii kolejowych wchodzących w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej i likwidację wąskich gardeł powodujących ograniczenia prędkości, rozpoczęcie prac przygotowawczych do wdrażania systemu kolei dużych prędkości, zapewnienie sprawnego dostępu drogowego i kolejowego do portów morskich oraz poprawę infrastruktury portów morskich i dostępu do nich od strony morza, rozwój śródlądowych dróg wodnych, oraz poprawę ich stanu, tworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych, zwiększanie atrakcyjności transportu miejskiego, w tym poprzez modernizację infrastruktury i taboru szybkiej kolei miejskiej, rozwój komunikacji tramwajowej i trolejbusowej, budowę i modernizację ogólnodostępnych terminali kontenerowych na liniach kolejowych i w portach

morskich oraz terminali pasażerskich i ro-ro w portach morskich, budowę i modernizację ogólnodostępnych centrów logistycznych oraz pomoc w integracji centrów już istniejących.

Założenia rozwojowe dla poszczególnych gałęzi transportu są w sposób szczegółowy opisane w obowiązujących dokumentach strategicznych dotyczących podsektorów. Są to „Strategia dla sektora kolejowego do 2013 r.” oraz „Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”. Oba te dokumenty zostały przyjęte przez Radę Ministrów, w związku z tym stanowią oficjalne rządowe dokumenty strategiczne, określające kierunki rozwoju poszczególnych sektorów. W trakcie opracowania są „Wizja rozwoju transportu samochodowego w Polsce jako podstawowego elementu narodowej polityki transportowej” oraz „Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r.”, a także „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”, którego przygotowanie finansowane jest ze środków Funduszu Spójności 2004 – 2006 w ramach projektu pomocy technicznej dla sektora transportu. Dokument ten zostanie opracowany w ścisłej współpracy z Komisją Europejską i będzie przyjęty przez Radę Ministrów do końca marca 2008 roku. W oparciu o wyniki Master Planu, zostanie dokonany przegląd zapisów Programu. W przypadku, gdy okaże się to konieczne, program będzie zmodyfikowany w celu odzwierciedlenia rezultatów tego przeglądu. W terminie sześciu miesięcy od zatwierdzenia Master Planu przez Radę Ministrów opracowany zostanie dla niego dokument implementacyjny.

Priorytetem polskich władz w zakresie infrastruktury transportowej będą inwestycje zlokalizowane na sieci TEN-T oraz objęte projektami priorytetowymi. Polskie władze będą dążyły do dostosowania szlaków drogowych, kolejowych i lotnisk wchodzących w skład sieci do parametrów określonych w dokumentach ustanawiających sieć TEN-T. Ponadto prowadzone będą prace związane z wypracowaniem polskiej propozycji w zakresie rewizji kształtu sieci, która przewidywana jest na 2010 rok.

Parametry techniczne projektów transportowych (np. klasa dróg, projektowana prędkość linii kolejowych) odzwierciedlać będą prognozowany rozwój sektora transportowego, zwłaszcza w odniesieniu do natężenia ruchu i jakości usług. Realizowane w ramach Programu inwestycje będą dostosowane do prognozowanego zapotrzebowania na transport dla poszczególnych gałęzi, co zapewni wysoki poziom dostarczanych usług oraz odpowiednią przepustowość ciągów komunikacyjnych.

W ramach Programu realizowane będą inwestycje, w wyniku których osiągnięte zostaną następujące cele:

- poprawa dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych w ramach sieci TEN-T poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, z uwzględnieniem inwestycji priorytetowych wskazanych w decyzji Parlamentu i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE¹⁵⁹), w tym powiązanie głównych ośrodków gospodarczych w Polsce siecią autostrad i dróg ekspresowych,
- połączenie ze stolicą kraju największych ośrodków miejskich Polski Wschodniej oraz wykorzystania ich potencjału rozwojowego wynikającego z położenia na wschodniej granicy całej UE,

¹⁵⁹ Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996, str. 1, z późn. zm.

- rozwój gałęzi transportu stanowiących alternatywę dla transportu drogowego poprzez rozbudowę kolejowej sieci TEN-T, w tym projektów priorytetowych wskazanych w decyzji Parlamentu i Rady 1692/96/WE¹⁶⁰, a także infrastruktury portów morskich, inwestycji w transport intermodalny oraz zwiększenie udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych poprzez wsparcie przyjaznych środowisku systemów transportu publicznego,
- poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie oraz poprawa stanu połączeń międzyregionalnych poprzez inwestycje zwiększające bezpieczeństwo i płynność ruchu (w szczególności inteligentne systemy transportowe), a także rozwój sieci drogowych stanowiących uzupełnienie inwestycji realizowanych w ramach TEN-T.

Rozwój **sektora energetycznego** ma ważne znaczenie dla realizacji głównego celu Programu.

Obok wprowadzanej liberalizacji rynku energii, wysoki poziom bezpieczeństwa energetycznego, postrzegany przez pryzmat pewnych i niezakłóconych dostaw paliw i energii o wysokiej jakości, istnienia lub stanu technicznego infrastruktury energetycznej na określonych obszarach, poziomu sprawności wytwarzania energii oraz oddziaływania energetyki na środowisko, ma zasadnicze znaczenie dla podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej naszego kraju. Przez bezpieczeństwo dostaw paliw i energii rozumie się zapewnienie stabilnych dostaw paliw i energii na poziomie gwarantującym zaspokojenie potrzeb krajowych i po akceptowanych przez gospodarkę i społeczeństwo cenach, przy założeniu optymalnego wykorzystania krajowych zasobów surowców energetycznych oraz poprzez dywersyfikację źródeł i kierunków dostaw ropy naftowej, paliw ciekłych i gazowych.

W zakresie energetyki cel ten będzie realizowany poprzez osiągnięcie następujących celów szczegółowych:

- poprawę bezpieczeństwa energetycznego państwa w zakresie oddziaływania sektora energetyki na środowisko oraz
- poprawę bezpieczeństwa energetycznego państwa poprzez tworzenie nowych zdolności przesyłowych i transportowych energii elektrycznej, gazu ziemnego, ropy naftowej i paliw płynnych oraz rozbudowę podziemnych magazynów gazu ziemnego, a także magazynowanie ropy naftowej i paliw.
- poprawę bezpieczeństwa energetycznego państwa poprzez dywersyfikację źródeł nośników energii, rozumianą również jako zróżnicowanie technologii.

Cele te będą realizowane w ramach dwóch osi priorytetowych: *Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna*, obejmującej inwestycje w zakresie efektywności energetycznej oraz odnawialnych źródeł energii oraz *Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii* uwzględniającej inwestycje w energetyczną infrastrukturę sieciową, transportową i magazynową oraz wsparcie rozwoju przemysłu dla odnawialnych źródeł energii. Wybór tych priorytetów wynika zarówno z wytycznych strategicznych UE, jak również programów krajowych. W kontekście Strategii Lizbońskiej¹⁶¹ stwierdza się, że utworzenie nowoczesnej infrastruktury energetycznej jest warunkiem wstępnym jej realizacji. Podkreśla się, iż aby wzrost gospodarczy był przyjazny

¹⁶⁰ Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996, str. 1, z późn. zm.

¹⁶¹ Komunikat Komisji na wiosenny szczyt Rady Europejskiej „Czas wrzucić wyższy bieg. Nowe partnerstwo na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia” z dnia 25 stycznia 2006, COM (2006) 30 final.

środowisku, konieczne jest wprowadzanie innowacji ekologicznych, w szczególności w zakresie efektywnego wykorzystania energii. Istotnym elementem strategii jest dokończenie budowy konkurencyjnych rynków energii elektrycznej i gazu ziemnego. Zakończenie tego procesu uwarunkowane jest istnieniem sprawnej infrastruktury przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej oraz gazu. Stąd realizacja celów określonych w Programie dla energii ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów Strategii Lizbońskiej.

Działania związane ze zwiększeniem efektywności energetycznej oraz wykorzystania odnawialnych źródeł energii sprzyjać będą realizacji celów ochrony środowiska, w szczególności polityki klimatycznej.

Interwencje w sektorze energetycznym realizować będą wybrane podstawowe kierunki polskiej polityki energetycznej zawarte w dokumencie *Polityka energetyczna Polski do 2030 roku*. Stosownie do tego dokumentu, podstawowymi kierunkami polskiej polityki energetycznej są: poprawa efektywności energetycznej, wzrost bezpieczeństwa dostaw paliw i energii, dywersyfikacja struktury wytwarzania energii elektrycznej poprzez wprowadzenie energetyki jądrowej, rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii (w tym biopaliw), rozwój konkurencyjnych rynków paliw i energii, ograniczenie oddziaływania energetyki na środowisko.

Dokument *Polityka energetyczna Polski do 2030 roku* został opracowany zgodnie z art. 13 – 15 ustawy – Prawo energetyczne i przedstawia strategię państwa, mającą na celu odpowiedzenie na najważniejsze wyzwania stojące przed polską energetyką, zarówno w perspektywie krótkoterminowej, jak i w perspektywie do 2030 roku.

Czystość powietrza i ograniczenie emisji będzie równoległe do polityk krajowych wspierane w obrębie POIiŚ w ramach osi priorytetowej IV. Natomiast rozwój technologii czystego spalania węgla może uzyskać wsparcie ramach Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka”

W sektorze kultury i ochrony dziedzictwa kulturowego realizowane będą inwestycje wspierające osiągnięcie celów *Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na lata 2004-2013*. W ramach PO Infrastruktura i Środowisko przewiduje się realizację projektów komplementarnych do przedsięwzięć w sferze kultury planowanych w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych.

Podjęmowane działania wpłyną na zwiększenie efektywności sektora kultury w tworzeniu wzrostu gospodarczego poprzez tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności i znaczenia kultury jako czynnika społeczno-ekonomicznego.

Diagnoza sektora kultury wykazała, iż najbardziej problematycznymi obszarami w sektorze kultury są:

- nieadekwatne do realnych potrzeb dofinansowanie ochrony zabytków nieruchomych i ruchomych, a co za tym idzie, ich niezadowalający stan, utrudniony do nich dostęp oraz słaby poziom promocji polskiego dziedzictwa narodowego na rynku krajowym i europejskim;
- niedoinwestowanie instytucji kultury o znaczeniu ogólnopolskim i międzynarodowym;
- zdekapitalizowana i niedoinwestowana infrastruktura szkolnictwa artystycznego, niepozwalająca w pełni wykorzystać potencjał kadrowy oraz sprostać zapotrzebowaniu na tego typu kształcenie, a co za tym idzie – niska podaż przy jednoczesnym wysokim popycie europejskim i krajowym rynku pracy na wysoko wykwalifikowane kadry dla

przemysłów kultury, w tym m.in. przemysłu medialnego (np. radiowego, telewizyjnego, komputerowego, przemysłu filmowego, przemysłu mody, wzornictwa przemysłowego, rzemiosła artystycznego czy też architektury wnętrz).

W związku z powyższym i zgodnie z ustaloną linią demarkacyjną, wsparcie z funduszy strukturalnych dla sektora kultury na poziomie PO Infrastruktura i Środowisko koncentrować się będzie na przedsięwzięciach dotyczących rozbudowy i modernizacji infrastruktury instytucji kultury o znaczeniu ponadregionalnym, rozwoju infrastruktury szkolnictwa artystycznego oraz ochrony ruchomego i nieruchomego dziedzictwa kulturowego o znaczeniu europejskim i światowym, w tym rozwoju zasobów cyfrowych w obszarze kultury. Szczególną uwagą zostaną objęte zabytki wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO oraz Listę Pomników Historii Prezydenta RP.

Inwestycje te będą mieć charakter komplementarny w stosunku do pozostałych sektorów wspieranych w Programie (w tym w szczególności: transportu, szkolnictwa wyższego i ochrony zdrowia), przyczyniając się tym samym do podniesienia atrakcyjności Polski i jej regionów.

Efektom urozmaicenia oferty kulturalnej Polski będzie wzrost liczby turystów, uatrakcyjnienie oferty inwestycyjnej kraju, rozwój nowych przemysłów kulturowych. Wyższa jakość oferty kulturalnej i edukacyjnej na wszystkich poziomach kształcenia artystycznego, jest również jednym z istotnych czynników wyboru miejsca pracy przez wysokowyzwalifikowane kadry, co przekłada się na podniesienie jakości oraz mobilności siły roboczej. Dodatkowo, wsparcie dla szkolnictwa artystycznego zapewni odpowiednie warunki i wzrost jakości kształcenia kadr nie tylko dla sektora kultury.

W Strategicznych Wytycznych Wspólnoty dla spójności na lata 2007-2013 w wytycznej 1.3.5 stanowi się o potrzebie wspierania utrzymania dobrego poziomu zdrowia pracowników ze względu na m.in. niski przyrost naturalny i starzejące się społeczeństwa Europy. Wyrównywanie niedostatków infrastruktury **ochrony zdrowia** oraz wspieranie skutecznego świadczenia usług to główne postulaty polityki spójności w tym zakresie. Podniesienie poziomu atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez stworzenie odpowiedniego środowiska dla inwestorów i mieszkańców, w tym zapewnienie dostępu do opieki zdrowotnej opartej na nowoczesnych standardach, wymaga również zapewnienia odpowiedniego poziomu infrastruktury społecznej, w tym także służącej ochronie zdrowia.

Diagnoza sektora ochrony zdrowia wykazała, że niezwykle ważna jest interwencja w infrastrukturę ratownictwa przedmedycznego oraz szpitalnego w sytuacji nagłych zagrożeń, w tym w system powiadamiania ratunkowego, jak również wsparcie dla bazy technicznej profilaktyki i leczenia specjalistycznego w zakresie m.in. chorób układu krążenia, onkologicznych oraz urazów i udarów.

W związku z problemami zidentyfikowanymi w diagnozie sektora ochrony zdrowia, a także zgodnie z priorytetami Strategii Rozwoju Ochrony Zdrowia w Polsce na lata 2007-2015¹⁶², wsparcie w ramach osi priorytetowej XII PO Infrastruktura i Środowisko będzie ukierunkowane na dwa główne obszary:

1. system ratownictwa medycznego - w celu zwiększenia efektywności i skuteczności udzielania pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach i innych stanach nagłego

¹⁶² Projekt dokumentu Ministerstwa Zdrowia z maja 2007 r. w trakcie aktualizacji.

zagrożenia zdrowia lub życia, co przełoży się na wzrost bezpieczeństwa zdrowotnego ludności oraz szybki powrót do zdrowia i na rynek pracy;

2. infrastruktura ochrony zdrowia o znaczeniu ponadregionalnym - co przyczyni się do podniesienia dostępności oraz jakości specjalistycznych i wysokospecjalistycznych świadczeń zdrowotnych.

Wybór wskazanych obszarów wsparcia podyktowany jest wnioskami z analizy diagnozy sytuacji w sektorze oraz najczęstszych przyczyn utraty zdrowia lub życia przez mieszkańców, a także ustaloną demarkacją wsparcia sektora również w ramach regionalnych programów operacyjnych. W celu koordynacji wsparcia ratownictwa ze środków EFRR ustalono, że następować będzie ono tylko w ramach PO Infrastruktura i Środowisko. W programie nastąpi także wsparcie dla bazy technicznej profilaktyki i lecznictwa specjalistycznego w zakresie m.in. chorób układu krążenia, onkologicznych oraz urazów i udarów. Zgodnie z linią demarkacyjną, beneficjentami POIiŚ w tym obszarze są ponadregionalne jednostki ochrony zdrowia prowadzone przez akademie medyczne oraz ministrów.

Wsparcie dla jednostek ochrony zdrowia o charakterze regionalnym i lokalnym w ramach regionalnych programów operacyjnych pozwoli na lepsze odzwierciedlenie zdiagnozowanych potrzeb danego obszaru oraz samych jednostek, a także zapewni spójność ze strategią rozwoju danego regionu. Interwencje w ramach POIiŚ oraz RPO wzajemnie się uzupełniają, zapewniając kompleksowe wsparcie dla całego sektora ochrony zdrowia.

Inwestycje w sektorze ochrony zdrowia pozwolą na poprawę stanu zdrowia mieszkańców Polski i wydłużenie ich aktywności zawodowej, co bezpośrednio przełoży się na rozwój gospodarczy kraju. Sytuacja ta wpłynie na relatywne zmniejszenie obciążeń dla budżetów publicznych z tytułu finansowania świadczeń zdrowotnych oraz rent, co jest szczególnie istotne w kontekście aktualnych trendów demograficznych związanych ze starzeniem się polskiego społeczeństwa. Postęp, który występuje w zakresie diagnostyki i terapii powoduje konieczność stałego unowocześniania sprzętu medycznego, jak również wprowadzania nowych rozwiązań technicznych. Zastąpienie zdekapitalizowanego sprzętu nowoczesną, spełniającą aktualne standardy aparaturą jest warunkiem poprawy dostępności i jakości świadczeń zdrowotnych.

Ponadto lepiej funkcjonujący i bardziej dostępny system ochrony przyczyni się do zwiększenia mobilności siły roboczej wewnątrz kraju oraz uczyni Polskę i jej regiony bardziej atrakcyjnymi dla inwestorów.

Wsparcie inwestycji w sektorze **infrastruktury szkolnictwa wyższego** pozwoli na realizację celów *Strategii kierunkowej rozwoju informatyzacji Polski do roku 2013 oraz perspektywicznej Prognozy transformacji społeczeństwa informacyjnego do roku 2020*. Pozostaje również w związku z opracowanym projektem *Strategii rozwoju nauki w Polsce do 2015 roku* oraz projektem *Strategii Rozwoju Społeczeństwa Informacyjnego na lata 2007-2013*. Ponadto wsparcie będzie miało komplementarny charakter wobec działań na rzecz rozwoju gospodarki opartej na wiedzy w ramach PO Kapitał Ludzki, PO Innowacyjna Gospodarka, 16 regionalnych programów operacyjnych oraz PO Rozwój Polski Wschodniej. Biorąc pod uwagę przewidywaną komplementarność działań w programach należy zakładać, że całościowy efekt interwencji w obszarze szkolnictwa wyższego i nauki będzie istotnie wpływał na spójność ekonomiczną kraju i podniesienie poziomu konkurencyjności polskiej gospodarki.

Wynikający z diagnozy problem niedoinwestowania infrastruktury kierunków ścisłych i technicznych oraz zmniejszająca się liczba studentów może stanowić w przyszłości istotną barierę w tworzeniu podstaw dla rozwoju konkurencyjnych i innowacyjnych dziedzin gospodarki. W tym kontekście niezwykle istotne jest dostosowanie się uczelni wyższych do zmieniających się potrzeb rynku pracy oraz zintensyfikowanie starań o współpracę na rzecz gospodarki np. poprzez rozwinięte centra transferu technologii zorientowane na przekazywanie wyników badań wiedzy i innowacji do otoczenia gospodarczego.

Projekty realizowane w ramach funduszy strukturalnych będą skierowane na przedsięwzięcia mające na celu rozbudowę i unowocześnienie podstawowej bazy dydaktycznej uczelni oferujących wykształcenie na strategicznych dla rozwoju kraju kierunkach ścisłych i technicznych. W celu osiągnięcia optymalnych rezultatów modernizacja infrastruktury uczelni zostanie szczególnie ukierunkowana na zwiększanie potencjału czołowych ośrodków akademickich w Polsce.

Dla wsparcia procesu dydaktycznego realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu wykorzystania potencjału technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) w nauczaniu/kształceniu, związane m.in. z modernizacją lub budową odpowiednich pomieszczeń dydaktycznych wraz z zakupem wyposażenia oraz technologii cyfrowych wspomagających kształcenie.

Inwestycje w infrastrukturę uczelni pozwolą na zwiększenie rekrutacji i podniesienie atrakcyjności i poziomu studiowania na priorytetowych kierunkach poprzez zapewnienie lepszych warunków materialnych dla procesu nauczania. Rezultatem poprawy poziomu i warunków studiowania będzie podniesienie atrakcyjności strategicznych kierunków a także wzrost liczby studentów zagranicznych na wspomnianych specjalnościach.

Zgodnie z programem „*Edukacja i Szkolenia 2010*”, dokumentem wskazującym główne cele do osiągnięcia w realizacji strategii lizbońskiej, inwestycje te służyć będą w szczególności kształceniu w dziedzinach związanych z najnowocześniejszymi technologiami oraz obszarami wsparcia PO Infrastruktura i Środowisko. Rozbudowa bazy szkolnictwa wyższego stworzy należyte warunki dla realizacji modelu szkolnictwa zgodnego z założeniami Deklaracji Bolońskiej i Strategii Lizbońskiej. Będzie miało to bezpośrednie przełożenie na wzrost zainteresowania zagranicznych inwestorów w lokowaniu swoich przedsiębiorstw oraz podniesienie konkurencyjności polskiej gospodarki

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 we wszystkich osiach priorytetowych, tam gdzie to będzie miało zastosowanie, zostanie uwzględniona problematyka równości szans, w szczególności równego traktowania kobiet i mężczyzn oraz zasada niedyskryminacji. Ze względu na charakter programu, który wspiera przede wszystkim projekty infrastrukturalne, priorytetowo traktowane będą inwestycje, których elementem są zmiany techniczne istniejącej infrastruktury lub tworzenie nowej, z uwzględnieniem dostępności dla osób niepełnosprawnych. Szczególne znaczenie będzie miało stosowanie tej zasady podczas wdrażania osi priorytetowych w zakresie transportu publicznego oraz infrastruktury społecznej.

Zasada horyzontalna równości szans kobiet i mężczyzn będzie brana pod uwagę również przy wyborze projektów. Jednak ze względu na infrastrukturalny charakter programu, w zasadzie bezpośrednio dostosowanie inwestycji do potrzeb kobiet lub mężczyzn nie będzie stanowiło głównego elementu inwestycji. Wyjątek stanowi wsparcie dla infrastruktury szkolnictwa wyższego, gdzie przy wyborze projektów do wsparcia będzie brana pod uwagę wskaźnik

programu dotyczący udziału kobiet i mężczyzn wśród studentów kierunków matematycznych, ścisłych i technicznych.

Warunkiem uzyskania wsparcia będzie również zgodność z zasadami dotyczącymi pomocy publicznej. Pomoc publiczna przyznawana w ramach programu będzie spełniać proceduralne i rzeczowe zasady przyznawania pomocy publicznej obowiązujące w momencie przyznania pomocy ze środków publicznych.

Instytucja Zarządzająca zapewni, że zamówienia publiczne, w tym dotyczące koncesji, związane z projektami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności są zgodne z dyrektywą 2004/17WE, 2004/18/WE, rozporządzeniem WE 1564/2005 lub stosownymi postanowieniami Traktatu.

Dla zapewnienia efektywnego wykorzystania środków w pełnej zgodności z zasadami dotyczącymi zamówień publicznych, struktura projektów realizowanych w ramach programu (tzn. ich zakres fizyczny, plan finansowy, harmonogram realizacji, plan zamówień) będzie stanowiła wynik wyboru najlepszego wariantu dokonanego w trakcie oceny wykonalności projektu, tak aby zapewnić maksymalny poziom konkurencji na etapie zlecenia, a zarazem nie spowodować sztucznej fragmentacji projektu.

Nie mniejsze znaczenie dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków mają działania mające na celu uniknięcie nadmiernego wzrostu kosztów realizowanych inwestycji, w szczególności wynikające z braku pracowników niezbędnych do realizacji inwestycji w ramach programu. W celu zmniejszenia tego ryzyka, już podjęto działania mające na celu identyfikację konkretnych środków zaradczych. Działania te będą przygotowywane we współpracy z partnerami gospodarczymi oraz będą mogły być finansowane ze środków pomocy technicznej, aby już od początku 2008 r. konkretne zarekomendowane rozwiązania mogły być zastosowane w trakcie realizacji projektów.

Realizacja PO Infrastruktura i Środowisko jest ściśle związana z Krajowym Programem Reform (KPR) na lata 2005-2008 wnosząc kluczowy wkład do realizacji priorytetu IV KPR - *Rozwoju i modernizacji infrastruktury oraz zapewnienie warunków konkurencji w sektorach sieciowych* oraz przyczyniając się do realizacji priorytetu III KPR - *Wzrostu innowacyjności przedsiębiorstw*. Poniższa tabela przedstawia powiązanie pomiędzy poszczególnymi obszarami w ramach KPR i PO Infrastruktura i Środowisko:

Tabela 16. Priorytety Krajowego Programu Reform w PO Infrastruktura i Środowisko.

| Obszar priorytetowy w KPR | Zakres i skutki działań w ramach PO Infrastruktura i Środowisko | Osie priorytetowe realizujące dany zakres wskazany w KPR |
|--|--|--|
| <i>Priorytet IV KPR – Rozwój i modernizacja infrastruktury oraz zapewnienie warunków konkurencji w sektorach sieciowych</i> | | |
| 4.1. Tworzenie nowoczesnej sieci transportowej (drogi, lokalny transport publiczny, koleje, porty lotnicze, porty morskie) | Realizacja projektów drogowych i kolejowych, infrastruktury dostępu do portów morskich, finansowanych z udziałem środków unijnych oraz projektów z zakresu kompleksowych systemów transportu publicznego, których skutkiem będzie zwiększenie spójności krajowego systemu transportowego z systemem europejskim, zmniejszenie kosztów transportu i zużycia taboru, w szczególności kolejowego, poprawa jakości i zwiększenie liczby przewozów towarowych i osobowych oraz zmniejszenie negatywnego | VI, VII, VIII |

| Obszar priorytetowy w KPR | Zakres i skutki działań w ramach PO Infrastruktura i Środowisko | Osie priorytetowe realizujące dany zakres wskazany w KPR |
|--|--|--|
| | oddziaływania transportu na środowisko. | |
| <u>4.3. Wsparcie budowy i modernizacji infrastruktury energetycznej</u> | Rozbudowa i modernizacja sieci przesyłowych, dystrybucyjnych, połączeń transgranicznych, infrastruktury magazynowej oraz urządzeń technicznych dla wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego oraz sprawnego funkcjonowania rynków paliw i energii, która skutkować będzie zwiększeniem mocy przesyłowych wewnątrz kraju i połączeń transgranicznych. Przewiduje się również wsparcie działań związanych z podniesieniem efektywności wytwarzania, przesyłu i wykorzystania energii, jak również ograniczeniem emisji zanieczyszczeń oraz zmniejszeniem kosztów społecznych. | IX, X |
| <u>4.4. Wspomaganie rozwoju wykorzystania odnawialnych źródeł energii</u> | Wspierane będzie wykorzystanie biomasy i biogazu, energii wodnej, wiatrowej, geotermalnej i słonecznej oraz zwiększenie udziału biokomponentów na rynku paliw transportowych, a realizacja projektów przyczyni się do obniżenia emisji zanieczyszczeń, szczególnie gazów cieplarnianych oraz bardziej racjonalnego wykorzystania zasobów naturalnych. | IX, X |
| <u>4.5. Poprawa dostępności mieszkań dla obywateli oraz budowa i modernizacja infrastruktury sanitacji</u> | Wspieranie działań w zakresie zapewnienia ludności odpowiedniej jakości wody, oczyszczania ścieków, gospodarki odpadami i zapewnienie bezpiecznych sanitarnie warunków odpoczynku, skutkujące poprawą warunków życia rodzin i mobilności przestrzennej ludności. | I, II |
| <i>Priorytet III KPR – Wzrost innowacyjności przedsiębiorstw</i> | | |
| <u>3.5. Ułatwienie wykorzystania eko-technologii, wspieranie efektywności energetycznej oraz kogeneracji</u> | Działania na rzecz poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw przez podnoszenie poziomu innowacyjności, w tym transfer proekologicznych rozwiązań technologicznych, produktowych i organizacyjnych, wprowadzenie do użytkowania wyrobów o najwyższych klasach efektywności energetycznej, wspieranie rozwoju lokalnych systemów ciepłowniczych z preferencjami dla kogeneracji skutkujące zmniejszeniem negatywnego oddziaływania gospodarki na środowisko. | IV, IX |

Skuteczne wykorzystanie środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zależeć będzie od zdolności administracyjnych instytucji zaangażowanych w realizację programu, skuteczności podejmowanych działań informacyjnych i promocyjnych dotyczących udzielanego wsparcia, a także od sprawnego i efektywnego monitoringu oraz ewaluacji programu. W tym kontekście należy podkreślić istotne znaczenie komponentów **pomocy technicznej** dla zapewnienia sprawnego i efektywnego procesu zarządzania

programem. Działania podejmowane w ramach komponentów pomocy technicznej koncentrować się będą na:

- wsparciu procesu zarządzania programem, w tym m.in. w zakresie zapewnienia odpowiedniego potencjału kadrowego, technicznego i organizacyjnego instytucji zaangażowanych w realizację programu. Działania realizowane w tym zakresie umożliwią podniesienie zdolności administracyjnych instytucji uczestniczących w realizacji Programu Operacyjnego, jak również przyczynią się do pełnego i efektywnego wykorzystania jednolitego systemu monitorowania przez instytucje zaangażowane w realizację POIiŚ (przy uwzględnieniu w powyższym zakresie linii demarkacyjnej pomiędzy komponentami pomocy technicznej POIiŚ oraz Programem Operacyjnym Pomoc Techniczna);
- wsparciu procesu informacji i promocji;
- wsparciu procesu monitoringu i ewaluacji programu.

Działania podejmowane w ramach komponentów pomocy technicznej programu będą wspierać realizację Celu 1 NSRO – *Poprawa jakości funkcjonowania instytucji publicznych oraz rozbudowa mechanizmów partnerstwa* i będą zgodne z *Planem działań na rzecz zwiększenia potencjału administracyjnego jednostek zaangażowanych w realizację Programów Operacyjnych w Polsce w latach 2007-2013* przyjętym przez Radę Ministrów 17 kwietnia 2007 r. oraz ze Strategią Komunikacji Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w Polsce na lata 2007-2013.

Wsparcie w ramach komponentów pomocy technicznej będzie miało komplementarny charakter wobec wsparcia udzielanego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013.

W trakcie przygotowania realizacji programu oceniane są zdolności organizacyjne podmiotów zaangażowanych w realizację planowanych projektów. W przypadku, gdy zdolność organizacyjna instytucji zaangażowanych we wdrażanie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko będzie wymagała wzmocnienia, odpowiednie plany działań zostaną opracowane przez te instytucje, tak szybko jak to tylko będzie możliwe. Dla zapewnienia właściwego zarządzania projektem na etapie przygotowania i realizacji (w tym organizacji przetargów), w ramach osi priorytetowych dotyczących pomocy technicznej przewidziano dodatkowe wsparcie dla największych beneficjentów odpowiedzialnych za wdrożenie projektów drogowych i kolejowych (GDDKiA oraz PKP PLK S.A.).

Pozostałe podmioty odpowiedzialne za realizację projektów będą wspierane w zakresie przygotowania i zarządzania projektami w ramach poszczególnych osi priorytetowych, w powiązaniu z realizacją konkretnych projektów. Natomiast w ramach komponentów pomocy technicznej podejmowane będą również działania horyzontalne: informacyjne oraz szkoleniowe dla administracji i dla beneficjentów, które wspomogą prawidłowe przygotowanie projektów realizowanych w ramach Programu.

2.2. Realizacja programu w kontekście konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju

Aktualne kierunki rozwoju Unii Europejskiej determinowane są przez dwie podstawowe strategie - lizbońską i goeteborską. Strategie te podkreślają konieczność nadania procesom społeczno-ekonomicznym zachodzących w krajach Unii odpowiedniej dynamiki, a jednocześnie trwałego i zrównoważonego wymiaru, gwarantującego, że:

- oparta na wiedzy gospodarka unijna stanie się w krótkim czasie najbardziej konkurencyjną gospodarką w skali globalnej,
- powstanie większa liczba miejsc pracy,
- osiągnięta zostanie większa spójność społeczna przy jeszcze większym niż dotychczas poszanowaniu dla środowiska naturalnego.

Zgodnie z zasadą zrównoważonego i trwałego rozwoju stanowiącą oś strategii goeteborskiej, kwestie ochrony środowiska i najważniejszych w tym zakresie priorytetów UE, dotyczących m.in. zmian klimatu, ograniczania zagrożeń chemicznych i biologicznych, minimalizacji oddziaływań transportu oraz poprawy efektywności energetycznej mają stanowić integralny element planów rozwoju Unii i krajów członkowskich.

Polska w pełni akceptuje te cele i priorytety, postrzegając w nich szansę dla przyspieszenia własnego rozwoju społeczno-gospodarczego. Zadania wynikające z odnowionej strategii lizbońskiej oraz uzupełniającej ją strategii goeteborskiej (*Zrównoważona Europa dla lepszego świata: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej*) znalazły swoje odzwierciedlenie w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia oraz w Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007-2015, określających ramy i podstawy dla przygotowania programów operacyjnych.

W NSRO wskazano m.in., jako jeden z celów horyzontalnych, *poprawę jakości środowiska i ochronę wysokich walorów i zasobów przyrodniczych kraju oraz eliminację, a co najmniej minimalizację zagrożeń w sferze zdrowia publicznego, powodowanych przez zmiany klimatu oraz oddziaływania substancji niebezpiecznych z transportu, źródeł przemysłowych i odpadów*. Służy to podkreśleniu, że tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej musi być skorelowane z racjonalizacją i zmniejszaniem antropopresji, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Ustanowienie celu horyzontalnego w tym zakresie podkreśla, że większość z działań przewidzianych w ramach NSRO może i powinno służyć osiągnięciu poprawy stanu środowiska, poprawy efektywności wykorzystania zasobów, w tym racjonalizacji gospodarowania energią, oraz ograniczania antropopresji, tworząc warunki dla przyspieszenia osiągnięcia celów zapisanych w Polityce Ekologicznej Państwa, zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ekologicznego, a tym samym poprawy jakości życia mieszkańców Polski.

Zakładanym efektem strategii proponowanej w NSRO jest znaczące podniesienie jakości życia mieszkańców Polski i osiągnięcie spójności gospodarczej z innymi krajami UE przy zachowaniu dotychczasowych walorów przyrodniczych i wysokiego poziomu różnorodności biologicznej kraju. Instrumenty realizacji takiej strategii mają charakter zarówno instytucjonalno-systemowy (np. zmiany w sferze warunków prowadzenia działalności gospodarczej, prywatyzacja, rozwój instytucji otoczenia biznesu, reforma systemu finansów publicznych), jak i finansowy (inwestycje w edukację, sektor badawczo-rozwojowy, infrastrukturę techniczną oraz działania restrukturyzacyjne). Do roku 2013 Polska i jej poszczególne regiony powinny stać się miejscem bardziej niż obecnie atrakcyjnym dla

inwestowania, życia i pracy. Oznacza to m.in. konieczność znaczącej poprawy jakości i dostępności drogowej infrastruktury transportowej, infrastruktury środowiska i pewności zaopatrzenia w energię.

Realizacja celów zapisanych we wymienionych wyżej dokumentach strategicznych stanowi jednak dla Polski ogromne wyzwanie. Wymaga to nie tylko sprawnego włączenia się we współpracę na jednolitym rynku unijnym, przyspieszenia rozwoju innowacyjności oraz lepszego kształtowania i wykorzystywania kapitału ludzkiego. Konieczny jest jednocześnie ogromny wysiłek i aktywność na wszystkich szczeblach zarządzania państwem ukierunkowane na jak najszybsze zniwelowanie ciągle jeszcze znaczących różnic, jakie występują pomiędzy Polską, a krajami UE w sferze infrastruktury publicznej, mobilności i produktywności społecznej oraz podstawowych wskaźników jakości życia. Jednocześnie polskie władze i społeczeństwo zdają sobie sprawę, że osiągnięcie celów w tych wszystkich dziedzinach musi być realizowane przy możliwie najniższych kosztach środowiskowych.

Dlatego też w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia 2007-2013 wskazano, że cele polityki spójności uszczegółowione w tym dokumencie oraz w Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007-2015 muszą być osiągnięte z pełnym poszanowaniem wymogów ochrony środowiska i zasady zrównoważonego rozwoju, realizując tym samym obowiązek określony w art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Tym samym zasada trwałego i zrównoważonego rozwoju stanowić ma podstawowy wyznacznik i kryterium oceny sposobów osiągania celów NSRO. Wymogi ochrony środowiska w ich wymiarze horyzontalnym stają się integralną częścią polityk i programów sektorowych, służąc praktycznej realizacji zasady zrównoważonego rozwoju. Same NSRO stanowią instrument postulowanego w strategii goeteborskiej integrowania horyzontalnych wymogów ochrony środowiska do sektorowych i regionalnych programów operacyjnych oraz wypracowywania konsensusu pomiędzy wzrostem gospodarczym, efektywnością ekonomiczną, potrzebą promowania i praktycznego stosowania zasady zrównoważonego rozwoju, przy równoczesnym zachowaniu równości szans kobiet i mężczyzn oraz zachowaniu walorów środowiska przyrodniczego. W procesie wdrażania NSRO za monitorowanie wdrażania tej zasady odpowiadał będzie Komitet Koordynacyjny.

Należy pamiętać, że zmiany społeczno-gospodarcze zainicjowane w Polsce w początku lat dziewięćdziesiątych miały na celu umożliwienie włączenia naszego kraju do grona krajów wysokorozwiniętych. Perspektywa ta uzasadniała ogromne koszty i wyrzeczenia, jakie polskie społeczeństwo musiało ponieść dla zapewnienia efektywnej transformacji. Obecnie narasta oczekiwanie społeczne, że wysiłek włożony w transformację i prywatyzację gospodarki, przebudowę i wzmocnienie struktur instytucjonalnych i społecznych, wreszcie bezprecedensowe zmniejszenie presji na środowisko przynosić zacznie spodziewane efekty, skutkujące zauważalną poprawą warunków życia jak najszerzych grup społecznych. Jednocześnie ciągle niedostateczna jakość, efektywność i dostępność nowoczesnej infrastruktury publicznej – w sferze transportu, energetyki, czy ochrony środowiska – staje się barierą hamującą tempo wzrostu gospodarczego i podstawowym czynnikiem determinującym/warunkującym osiągnięcie ambitnych celów społeczno-gospodarczych. Zapewnienie dostępności transportowej terenów potencjalnych inwestycji, odpowiednie uzbrojenie terenów inwestycyjnych, a także zapewnienie dobrze rozwiniętej pozostałej infrastruktury technicznej, jest warunkiem lokalizacji nowych inwestycji, tworzących nowe miejsca w pracy w Polsce, utrzymywania odpowiedniej jakości środowiska przyrodniczego oraz zapewnienia poczucia bezpieczeństwa, dobrych warunków zdrowotnych mieszkańców i dostępu do dóbr kultury.

Szczególnym wyzwaniem dla Polski jest przewyższenie negatywnego, ale uzasadnionego, obrazu kraju o zatrważająco złym stanie infrastruktury drogowej i mało wydajnej infrastrukturze kolejowej. Znaczna część aglomeracji jest niedostatecznie skomunikowana pomiędzy sobą i z ośrodkami w innych krajach. Utrwala to stereotyp kraju o peryferyjnym - ze względu na stopień dostępności - charakterze.

Nowoczesna i zdywersyfikowana infrastruktura transportowa jest istotnym czynnikiem w działalności wielu przedsiębiorstw, wpływającym na atrakcyjność gospodarczą i społeczną regionów. Konieczne jest zatem wzmocnienie, a w niektórych przypadkach stworzenie szeregu kluczowych powiązań transportowych. Wszystkie regiony Polski muszą zostać lepiej powiązane z pozostałymi krajami UE transeuropejskimi sieciami infrastrukturalnymi. Konieczne jest jednocześnie wprowadzenie zintegrowanych systemów komunikacji zbiorowej i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Polska musi nie tylko pokonać bariery infrastrukturalne, ale również umiejętnie wykorzystać szanse wynikające z położenia geograficznego oraz kształtować swoją sieć infrastrukturalną w taki sposób, aby stymulować szybki wzrost inwestycji krajowych i zagranicznych w miarę możliwości równomiernie w skali całego kraju.

Szybki rozwój infrastruktury transportowej – drogowej i kolejowej - wiąże się niestety z koniecznością ponoszenia pewnych kosztów środowiskowych. Przebudowa, modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportowej musi zatem uwzględniać wymogi racjonalnego wykorzystywania przestrzeni i ochrony zasobów przyrodniczych, ze szczególnym uwzględnieniem eliminowania, a co najmniej ograniczania negatywnego wpływu transportu na spadek różnorodności biologicznej, fragmentację ekosystemów i zaburzanie funkcjonowania korytarzy ekologicznych.

Jednak w kontekście coraz ostrzejszych wymogów ochrony środowiska, przy ogromnym bogactwie przyrodniczym Polski, staje się to w niektórych przypadkach przyczyną powstawania trudnych do rozwiązania konfliktów ekologicznych o charakterze prawno-akcyjologicznym.

Polskę cechuje bowiem jeden z najwyższych w Europie wskaźników różnorodności biologicznej, a w szczególności zachowywane w stanie nienaruszonym obszary i krajobrazy najwyższej wartości przyrodniczo, objęte europejskim system Natura 2000. Tereny te są dość równomiernie rozprzestrzenione praktycznie na całym obszarze kraju. O ile jednak presja na te ekosystemy ze strony przemysłu nie ma obecnie istotnego znaczenia i jest poddana wystarczającej kontroli ze strony uprawnionych organów administracji publicznej, to w przypadku niektórych inwestycji infrastrukturalnych, zwłaszcza w sferze transportu samochodowego, ryzyko wystąpienia pewnych konfliktów wydaje się nieuchronne. Zachodzi zatem konieczność zastosowania takich rozwiązań planistycznych i realizacyjnych, które z odpowiednim wyprzedzeniem pozwolą na minimalizację negatywnego oddziaływania na środowisko inwestycji liniowych, a także ułatwią przeciwdziałanie skutkom katastrof naturalnych i technologicznych.

Z kolei próby rezygnacji z realizacji niektórych przedsięwzięć infrastrukturalnych rodzą ryzyko pojawienia się poważnych napięć i konfliktów społecznych, zwłaszcza w tych regionach kraju, które obawiają się marginalizacji bądź wykluczenia. Fiasko planów rozwoju najuboższych regionów kraju skutkować może dalszym nasileniem się emigracji zarobkowej, co w perspektywie średnio i długoterminowej generować mogłoby trudne do przewyższenia problemy społeczne, ekonomiczne i demograficzne, a także perturbacje na rynku pracy.

Mimo, iż od 1989 r. nastąpiła w Polsce zasadnicza poprawa stanu środowiska naturalnego i bezprecedensowe zmniejszenie negatywnych oddziaływań, nadal ogromnym wyzwaniem jest doprowadzenie parametrów jakości pewnych komponentów środowiska, w szczególności wód powierzchniowych do stanu wymaganego przez dyrektywy UE. Dotrzymanie zapisanych w Traktacie Akcesyjnym terminów wymaga intensyfikacji już podejmowanych działań modernizacyjnych i inwestycyjnych, w tym zwłaszcza inwestycji służących poprawie jakości wód oraz rozwijających efektywny i nowoczesny system gospodarki odpadami.

Należy także zwrócić uwagę na poważne wyzwanie, jakie staje przed Polską w związku z koniecznością aktywnego współuczestnictwa w działaniach społeczności międzynarodowej i Unii Europejskiej na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatu. Dotychczasowe wysiłki w tym zakresie zapewniły, że Polska z nawiązką i wyprzedzeniem zrealizowała swoje zobowiązania międzynarodowe, redukując już obecnie emisję gazów szklarniowych znacznie poniżej pułapu określonego dla naszego kraju w Protokole z Kioto.

Kardynalną kwestią polityki wewnętrznej i zewnętrznej w horyzoncie średniookresowym staje się zatem przede wszystkim utrzymywanie (nie zwiększanie) osiągniętego poziomu emisji, wobec nieuchronnego jak się wydaje wzrostu konsumpcji energii¹⁶³, zarówno w wymiarze indywidualnym, jak i w przemyśle. Służyć temu powinny m.in. kompleksowe działania w zakresie dalszego zmniejszania strat energii poprzez modernizację sieci, jak również zasadnicza poprawa efektywności wykorzystania pierwotnych nośników energii, m.in. poprzez poprawę płynności ruchu w transporcie samochodowym. Konieczny jest również dalszy rozwój odnawialnych źródeł energii, jakkolwiek należy sobie zdawać sprawę, że potencjał energetyczny kraju w zakresie energetyki wodnej, wiatrowej i solarnej jest istotnie niższy w porównaniu do wiodących w tych dziedzinach krajów UE, natomiast możliwości dalszego znaczącego wzrostu wykorzystania biomasy ograniczane będą przez wymogi zachowania wysokiego poziomu różnorodności biologicznej.

W tym kontekście poważny problem może stanowić zagrożenie utraty przewagi konkurencyjnej w wielu sektorach na skutek przenoszenia działalności gospodarczej do krajów mogących zaoferować niższe koszty działalności gospodarczej, w tym koszty pracy przy zapewnieniu podobnej jakości usług i wyrobów i mniejszych obciążeniach z tytułu ochrony środowiska. Właściwa odpowiedź na to wyzwanie musi brać pod uwagę fakt przestrzennej koncentracji sektorów tradycyjnych i branż – obszary ich występowania są potencjalnie bardziej narażone na utratę miejsc pracy, utratę bazy wytwórczej i konieczność podjęcia działań osłonowych i restrukturyzacyjnych, a także ich rolę w realizacji planu kompleksowej modernizacji infrastruktury technicznej kraju.

Ocenie stopnia uwzględniania horyzontalnych wymogów ochrony środowiska, w tym także racjonalizacji użytkowania zasobów, służyć będą analizy porównawcze podstawowych wskaźników makroekonomicznych w odniesieniu do takich wskaźników, jak dynamika zmian zużycia energii w odniesieniu do tempa wzrostu PKB, tempo zmian emisji gazów szklarniowych, czy ilości wytwarzanych i odzyskiwanych odpadów przemysłowych i komunalnych. Za pozytywne uznawać się będzie zmiany, które prowadziły będą do rozdzielania dynamiki wzrostu poziomu życia od wzrostu konsumpcji zasobów środowiska i przestrzeni (tzw. zasada *decoupling' u*).

¹⁶³ Polska ma jeden z najniższych wskaźników zużycia energii elektrycznej *per capita* wśród wszystkich krajów UE, a pod względem emisji CO₂ na głowę mieszkańca plasuje się na średnim poziomie unijnym

2.3. Wskaźniki

Główne wskaźniki monitorowania realizacji PO Infrastruktura i Środowisko w poszczególnych obszarach wskazane zostały w tabeli 17 i odpowiadają celom szczegółowym programu. Dla podkreślenia wspólnego mianownika inwestycji we wszystkich wskazanych sektorach konieczne jest również zdefiniowanie mierzalnego wskaźnika celu głównego Programu, czyli zwiększenia atrakcyjności Polski i jej regionów. Miernikiem tym będzie indeks przedstawiany w ramach Światowej Tablicy Wyników Konkurencyjności (World Competitiveness Scoreboard) przygotowywany corocznie przez Międzynarodowy Instytut Zarządzania (International Institute for Management Development, IMD) w Lozannie. W odróżnieniu od kilku indeksów przedstawiających konkurencyjność i atrakcyjność inwestycyjną wskaźnik ten jako jeden z elementów oceny poszczególnych krajów uwzględnia w oddzielny sposób infrastrukturę, w tym infrastrukturę środowiska. Obejmuje również inne czynniki, w których wkład PO Infrastruktura i Środowisko nie będzie miał znaczącego wpływu, jednak taka cecha jest nie do uniknięcia przy korzystaniu z syntetycznych mierników gospodarki, a konstrukcja wskaźnika pozwala zminimalizować sezonowe i zupełnie niezależne od Państwa czynniki, które utrudniają wykorzystanie w tym celu takich wskaźników jak wzrost PKB, czy wielkość bezpośrednich inwestycji zagranicznych.

W związku z powyższym, wskaźnikiem celu głównego będzie miejsce Polski osiągnięte w ramach obszaru dotyczącego stanu infrastruktury w rankingu IMD. W obszarze tym ocenie poddawane są następujące czynniki: podstawowa infrastruktura, infrastruktura technologiczna, infrastruktura naukowa, zdrowie, środowisko naturalne, edukacja.

W 2005 r. Polska znalazła się w rankingu IMD w obszarze infrastruktury na 42 miejscu spośród 60 sklasyfikowanych krajów. Zmniejszenie dystansu dzielącego Polskę od Stanów Zjednoczonych, a także innych członków Unii Europejskiej stanowi podstawowy cel strategii lizbońskiej, polityki spójności Unii Europejskiej i Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia. Ambitnym celem PO Infrastruktura i Środowisko jest znaczące poprawienie pozycji Polski w tym zakresie.

Wskaźnik dotyczący emisji CO₂ zapisany w poniższej tabeli dla Celu 1 będzie również przedmiotem monitoringu na poziomie NSRO.

Tabela 17. Główne wskaźniki monitorowania realizacji PO Infrastruktura i Środowisko

| Cele programu | Wskaźniki | Wartość wskaźnika w roku bazowym ¹⁶⁴ | Zakładana wartość wskaźnika w roku docelowym ¹⁶⁵ | Częstotliwość pomiaru | Źródło danych |
|---|---|---|---|-----------------------|---|
| Cel główny | | | | | |
| Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej | Pozycja Polski w rankingu IMD w obszarze infrastruktura | 42 (2005) | 37 | rocznie | IMD World Competitiveness Yearbook (Rocznik Światowej Konkurencyjności IMD) |
| Z listy wskaźników kluczowych – poziom programu | | | | | |
| Utworzone miejsca pracy (wskaźnik ten będzie monitorowany w podziale na miejsca pracy dla mężczyzn i kobiet) | | 0 | 5 950 | rocznie | Monitoring programu |
| Cele szczegółowe | | | | | |
| 1. Budowa infrastruktury zapewniającej, że rozwój gospodarczy Polski będzie dokonywał się przy równoczesnym zachowaniu i poprawie stanu środowiska naturalnego. | Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w mieście (% ogólnej liczby) | 85,2 (2005) | 90 | rocznie | GUS |
| | Emisja gazów cieplarnianych (rok bazowy 1988 = 100-ekwiwalent CO ₂) | 68,7 | 89,0 | rocznie | GUS |

| | | | | | |
|--|---|-----------------------|------------|---------|---------------------------------|
| 2. Zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz alternatywnych wobec transportu drogowego środków transportu. | Średnia dostępność Polski | 0,3189 ¹⁶⁶ | | rocznie | ekonometryczny model transportu |
| | Poziom wypełnienia zobowiązań Polski w zakresie dostosowania dróg do nośności 11,5 t/oś (%) | 42,97 (2006) | 100 (2015) | rocznie | GDDKiA |

¹⁶⁴ Rokiem bazowym z uwagi na dostępność danych jest statystycznych jest rok 2004. W przypadku gdy jest inny – zostało to podane w nawiasie.

¹⁶⁵ Rokiem docelowym jest rok 2013.

¹⁶⁶ Wskaźnik liczony jako syntetyczna miara wzajemnej potencjalnej dostępności czasowej najważniejszych krajowych ośrodków osadniczych oraz węzłów transportowych uwzględniająca podstawowe rodzaje transportu oraz ważona poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego

| | | | | | |
|---|---|----------------------------------|---|---------|-------------------------|
| 3. Zapewnienie długookresowego bezpieczeństwa energetycznego Polski poprzez dywersyfikację dostaw, zmniejszenie energochłonności gospodarki i rozwój odnawialnych źródeł energii. | Udział energii elektrycznej wytworzonej ze źródeł odnawialnych w zużyciu energii elektrycznej brutto (%) | 2,0 | 11,13 (2013) 13,00 (2015) ¹⁶⁷ | rocznie | URE |
| | Energochłonność finalna PKB (koe/euro, w cenach stałych z 2000 r.) | 0,27 | 0,22 | rocznie | GUS |
| 4. Wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim dla zwiększenia atrakcyjności Polski. | Udział importu gazu ziemnego z jednego kierunku do wielkości krajowego zużycia (%) | 64,53 (2007) | 66,08 (2013) 57,27 (2015) | rocznie | Ministerstwo Gospodarki |
| | Wzrost wydatków turystów zagranicznych w Polsce (w mld EUR) | 0 | 2,6 | rocznie | Instytut Turystyki |
| 5. Wspieranie utrzymania dobrego poziomu zdrowia zasobów pracy. | Liczba osób leczonych, w ciągu roku, w zakładach stacjonarnej opieki zdrowotnej podległych lub nadzorowanych przez Ministra Zdrowia, Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Wewnętrznych (w tysiącach os./rok) | 1274,5 (2005) | 1 460,3 | rocznie | GUS |
| | Liczba osób, którym udzielono świadczenia zdrowotnego w miejscu zdarzenia (na 1000 mieszkańców w ciągu roku) | 79,1 (2005) | 73,4 | rocznie | GUS |
| 6. Rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich, w tym kształcących specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii. | Absolwenci szkół wyższych na kierunkach matematycznych, przyrodniczych i technicznych (% absolwentów szkół wyższych ogółem) | 14,7 (rok akademicki 2004/05) | 22 | rocznie | GUS |

¹⁶⁷ Zakładana wartość wskaźnika w roku docelowym odzwierciedla cele określone w „Krajowym planie działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych”, obejmując tym samym również interwencje realizowane ze środków innych niż dostępne w ramach POIiŚ (spodziewana wartość osiągnięta przez projekty realizowane w ramach POIiŚ to ok. 2%).

3. OSIE PRIORYTETOWE REALIZOWANE W RAMACH PROGRAMU OPERACYJNEGO

W ramach programu realizowanych będzie 15 osi priorytetowych:

1. Gospodarka wodno-ściekowa.
2. Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi.
3. Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska.
4. Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska.
5. Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych.
6. Drogowa i lotnicza sieć TEN-T.
7. Transport przyjazny środowisku.
8. Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe.
9. Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna.
10. Bezpieczeństwo energetyczne w tym dywersyfikacja źródeł energii.
11. Kultura i dziedzictwo kulturowe.
12. Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia.
13. Infrastruktura szkolnictwa wyższego.
14. Pomoc techniczna – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.
15. Pomoc techniczna – Fundusz Spójności

Oś priorytetowa I: Gospodarka wodno-ściekowa

Główny cel osi priorytetowej

Przyczynienie się do wyposażenia (do końca 2015 r.) aglomeracji powyżej 15 tys. RLM w systemy kanalizacji oraz oczyszczalnie ścieków zgodnie z wymogami dyrektywy Rady 91/271/EWG w sprawie oczyszczania ścieków komunalnych.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Jednym z podstawowych warunków rozwoju gospodarczego jest zapewnienie szeroko pojętej podstawowej infrastruktury technicznej, w tym także ochrony środowiska, która może przyczynić się do długookresowej stabilności wzrostu gospodarczego, zmniejszenia zewnętrznych kosztów środowiskowych dla gospodarki jak również stymulować tworzenie miejsc pracy. Poza tym rozbudowa infrastruktury wodno-ściekowej bezpośrednio i pośrednio przyczyni się do osiągnięcia następujących dyrektyw środowiskowych UE:

- dyrektywa 91/271/EWG¹⁶⁸ – poprzez realizację Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych /KPOŚK/,
- dyrektywy 98/83/WE¹⁶⁹ - w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi,
- dyrektywy 2006/11/WE¹⁷⁰ – poprzez realizację zadań związanych z ograniczeniem odprowadzania do wód substancji niebezpiecznych w tym programie redukcji substancji niebezpiecznych z listy II do dyrektywy,
- dyrektywa 2000/60/WE¹⁷⁴ – ramowa dyrektywa wodna.

Oś priorytetowa I – *Gospodarka wodno-ściekowa* w ramach Programu Operacyjnego „*Infrastruktura i Środowisko*” jest jednym z narzędzi współfinansowania realizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych (KPOŚK). KPOŚK jest dokumentem rządowym mającym na celu wypełnienie zobowiązań przyjętych przez Polskę w Traktacie Akcesyjnym w zakresie wdrażania dyrektywy Rady 91/271/EWG. Program ten stanowi plan działań inwestycyjnych w celu osiągnięcia pełnej zgodności z wymogami dyrektywy do końca 2015 r.

Zgodnie z aktualizacją Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych 2009 (AKPOŚK2009) Polska powinna wybudować, rozbudować lub zmodernizować 260 oczyszczalni ścieków w 459 aglomeracjach powyżej 15 000 RLM. Wymagana jest również rozbudowa lub modernizacja sieci kanalizacji sanitarnej w 459 aglomeracjach powyżej 15 000 RLM o łącznej długości ok. 18,1 tys. km. Poza tym zgodnie z założeniami Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych Polska powinna wybudować, rozbudować lub zmodernizować oczyszczalnie ścieków w aglomeracjach powyżej 2 000 RLM. Tego typu działania osiągnięte zostaną poprzez realizację projektów indywidualnych ze środków EFRR realizowanych w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych.

W związku z powyższym w ramach osi priorytetowej w zakresie gospodarki wodno-ściekowej wspierane będą głównie przedsięwzięcia zmierzające do zapewnienia skutecznych i efektywnych systemów zbierania i oczyszczania ścieków komunalnych w aglomeracjach powyżej 15 tys. RLM. W przypadku projektów, w których występuje tylko jeden beneficjent środków oraz projekt dotyczy kompleksowego rozwiązania problemów gospodarki wodno-ściekowej na danym obszarze, dopuszcza się włączenie do zakresu przedsięwzięcia zadań realizowanych w aglomeracjach o RLM od 2 tys. do 15 tys. W uzasadnionych przypadkach możliwa jest również realizacja przez jeden podmiot zadań w aglomeracjach 10-15 tys. RLM w związku z koniecznością realizacji wymogów dyrektywy Rady 91/271/EWG.

Projekty te dotyczyć będą także wyeliminowania ze ścieków niektórych substancji niebezpiecznych bezpośrednio zagrażających życiu i zdrowiu ludzi, dotrzymania

¹⁶⁸ Dyrektywa Rady 91/271/EWG z dnia 21 maja 1991 r. dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych (Dz. Urz. WE L 135 z dnia 30 maja 1991 r. z późn. zm.)

¹⁶⁹ Dyrektywa Rady 98/83/WE z dnia 3 listopada 1998 r. w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi (Dz. Urz. L 330 z dnia 5 grudnia 1998 r., str. 32)

¹⁷⁰ Dyrektywa 2006/11/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006r. w sprawie zanieczyszczenia spowodowanego przez niektóre substancje niebezpieczne odprowadzane do środowiska wodnego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L64 z dnia 4 marca 2006r.) – dyrektywa ta stanowi ujednoliconą wersję dyrektywy 76/464/EWG.

¹⁷⁴ Dyrektywa Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. WE L 327 z dnia 22 grudnia 2000 r., str. 1.)

bezpiecznych wskaźników emisyjnych w odniesieniu do pozostałych substancji zagrażającym ekosystemom wodnym.

W przypadku realizacji kompleksowych projektów, istnieje możliwość włączenia w projekt zadań dotyczących zaopatrzenia w wodę oraz budowy kanalizacji deszczowej, pod warunkiem przyczyniania się do realizacji dyrektywy 91/271/EWG. W ramach priorytetu nie przewiduje się wspierania indywidualnych projektów dotyczących systemów zaopatrzenia w wodę (projekt nie kompleksowy)¹⁷¹ lub budowy kanalizacji deszczowej. W przypadku gdy beneficjent będzie się starał o uzyskanie dofinansowania na budowę sieci wodociągowej, konieczne jest, aby jej zakres stanowił jedynie element uzupełniający dla całości projektu zorientowanego głównie na poprawie sytuacji ściekowej na danym terenie. Niedopuszczalna jest jednak sytuacja, w której beneficjent będzie się starał o uzyskanie dofinansowania tylko i wyłącznie na budowę sieci wodociągowej w ramach projektu, lub by stanowiła ona większość, czyli ponad 50% zakresu rzeczowego projektu.

Wsparcie w ramach osi priorytetowej otrzyma również przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji przedsięwzięcia (dokumentacja techniczna dla projektów).

W ramach osi priorytetowej współfinansowane będą, zgodnie i na zasadach określonych w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego Fundusz Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1164/94, również zarejestrowane przez Komisję Europejską projekty zgłoszone w ramach Funduszu Spójności w sektorze środowiska na podstawie Strategii wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006¹⁷², które z uwagi na wyczerpanie środków nie mogły otrzymać decyzji w okresie programowania 2004-2006.

W ramach PO Infrastruktura i Środowisko współfinansowane będą inwestycje w aglomeracjach zawartych w Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych, zarówno o kosztach inwestycyjnych przekraczających 25 mln euro, umieszczone na liście intrykatywnej, jak i pozostałe inwestycje, o mniejszych kosztach inwestycyjnych zawarte w KPOŚK

Projekty wyłaniane do dofinansowania w ramach priorytetu I POIiŚ będą realizowane zgodnie z postanowieniami Traktatu Akcesyjnego i aktów przyjętych na jego podstawie. Działania inwestycyjne w zakresie gospodarki ściekowej stanowią najwyższy priorytet w projektach, których głównym celem jest dążenie do zapewnienia zgodności aglomeracji z wymogami dyrektywy 91/271/EWG. Jednak z uwagi na fakt, że alokacja przeznaczona na priorytet I POIiŚ nie jest w stanie pokryć wszystkich kosztów związanych z realizacją KPOŚK, w aglomeracjach prowadzone są równoległe działania inwestycyjne mające na celu wypełnienie wymogów dyrektywy, finansowane z innych źródeł zagranicznych oraz krajowych.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego i ich związki oraz podmioty świadczące usługi wodno-ściekowe w ramach realizacji obowiązków własnych gmin.

¹⁷¹ Podstawowym kryterium pozwalającym na potwierdzenie „kompleksowości projektu” jest zakres rzeczowy projektu pozwalający na dostosowanie danej aglomeracji do wymogów dyrektywy Rady 91/271/EWG w stopniu uzasadniającym ekonomiczną opłacalność.

¹⁷² Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia strategii wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 176, poz. 1827).

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- zmniejszenie zewnętrznych kosztów środowiskowych dla gospodarki,
- zapewnienie właściwego oczyszczania ścieków komunalnych,
- zwiększenie dostępności do systemu kanalizacji zbiorczej.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa I | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|---|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba wybudowanych/rozbudowanych/zmodernizowanych oczyszczalni ścieków (szt.) | 0 | 150 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanej i przebudowanej sieci kanalizacji sanitarnej (km) | 0 | 9 000 | Monitoring programu |
| Wskaźniki rezultatu | Liczba osób podłączonych do wybudowanej sieci kanalizacji sanitarnej (os.) | 0 | 810 000 | Monitoring programu |
| | Liczba osób podłączonych do wybudowanej sieci wodociągowej (os.) | 0 | 80 000 | Monitoring programu |
| | Przyrost liczby aglomeracji spełniających w wyniku realizacji projektów wymogi dyrektywy 91/271/EWG (szt.), w zakresie: | | | |
| | a) jakości oczyszczania ścieków komunalnych (zgodność z art. 4 i 5 dyrektywy), w tym: aglomeracji powyżej 15 tys. RLM | 0 | 200 | Monitoring programu |
| | | 0 | 180 | |
| | b) systemów zbierania ścieków komunalnych (zgodność z art. 3 dyrektywy), w tym aglomeracji powyżej 15 tys. RLM | 0 | 50 | Sprawozdanie z wykonania KPOŚK |
| | 0 | 45 | | |

| Rodzaj wskaźnika | Nazwa wskaźnika | Wartość w 2005 | Źródło danych |
|-----------------------|---|-------------------------------------|---------------------------------|
| | Długość sieci kanalizacyjnej (km) | 80 130 | GUS, „Infrastruktura komunalna” |
| | Długość sieci wodociągowej (km) | 245 600,8 | GUS, „Infrastruktura komunalna” |
| Wskaźniki kontekstowe | Ludność korzystająca z sieci wodociągowej (tys. osób) | 32 847,1 (86,1% do ludności ogółem) | GUS, „Infrastruktura komunalna” |

| | | | |
|--|--|-------------------------------------|---------------------------------|
| | Ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej (tys. osób) | 22 586,8 (59,2% do ludności ogółem) | GUS, „Infrastruktura komunalna” |
| | Ładunki zanieczyszczeń w ściekach komunalnych odprowadzonych po oczyszczeniu do wód lub do ziemi (tys. ton/rok): | | GUS, „Ochrona środowiska” |
| | BZT5 | 27,2 | |
| | ChZT | 101,5 | |
| | Zawiesina | 36,1 | |
| | Azot ogólny | 28,2 | |
| | Fosfor ogólny | 2,7 | |

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

W oparciu o środki Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich, w ramach osi 3 „Podstawowe usługi dla gospodarki i ludności wiejskiej” będą realizowane projekty dotyczące gospodarki wodno-ściekowej w szczególności: zaopatrzenia w wodę oraz odprowadzania i oczyszczania ścieków, w tym systemów kanalizacji sieciowej lub kanalizacji zagrodowej dotyczące: gminy wiejskiej lub gminy miejsko-wiejskiej, z wyłączeniem miast liczących powyżej 5 tys. mieszkańców lub gminy miejskiej, z wyłączeniem miejscowości liczących powyżej 5 tys. mieszkańców.

W przypadku projektów realizowanych ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ prowadzone będą indywidualne działania mające na celu wyeliminowanie możliwości podwójnego finansowania inwestycji realizowanych w miejscowościach o liczbie mieszkańców nie przekraczającej 5000. Będą one polegały na analizie przedłożonych dokumentów pod kątem występowania w zakresie terytorialnym inwestycji miejscowości o liczbie ludności mniejszej niż 5000 w celu upewnienia się, czy nie uzyskały one dofinansowania ze środków PROW.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR - brak

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności

16 regionalnych programów operacyjnych: wsparcie projektów z zakresu gospodarki wodno-ściekowej – projekty indywidualne, w aglomeracjach uwzględnionych w KPOŚK o wielkości poniżej 15 tys. RLM, z wyłączeniem obszarów wspieranych w ramach PROW.

Wsparcie projektów z zakresu zaopatrzenia w wodę – projekty nie powiązane z projektami dotyczącymi kanalizacji – niezależnie od wielkości aglomeracji, oraz kompleksowe projekty wodno-ściekowe w aglomeracjach do 15 tys. RLM.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych priorytetów POIiŚ

- oś priorytetowa III *Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska* projekty związane z wodami opadowymi wpływającymi do Morza Bałtyckiego oraz przedsięwzięcia dotyczące zwiększenia retencji.

- oś priorytetowa IV *Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska* działania związane z ograniczeniem ładunku zanieczyszczeń (w szczególności substancji niebezpiecznych) odprowadzonych przez przemysł do środowiska wodnego oraz zmniejszenie ilości nieczyszczonych ścieków przemysłowych odprowadzanych do wód lub do ziemi.

Oś priorytetowa II: Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi

Główny cel osi priorytetowej

Zwiększenie korzyści gospodarczych poprzez zmniejszenie udziału odpadów komunalnych składowanych i rekultywację terenów zdegradowanych oraz ochronę brzegów morskich.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

Redukcja ilości składowanych odpadów komunalnych i zwiększenie udziału odpadów komunalnych poddawanych odzyskowi i unieszkodliwianiu innymi metodami niż składowanie oraz likwidacja zagrożeń wynikających ze składowania odpadów zgodnie z krajowym i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami,

Zwiększenie powierzchni terenów przywróconych do właściwego stanu poprzez rekultywację terenów zdegradowanych, zabezpieczenie osuwisk oraz brzegów morskich przed zjawiskiem erozji.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W zakresie gospodarki odpadami wspierane będą działania w zakresie zapobiegania oraz ograniczania wytwarzania odpadów komunalnych, wdrażania technologii odzysku, w tym recyklingu, wdrażania technologii ostatecznego unieszkodliwiania odpadów komunalnych, a także likwidacji zagrożeń wynikających ze składowania odpadów oraz rekultywacja terenów zdegradowanych. Rozwój selektywnego zbierania odpadów jest ściśle związany ze zwiększeniem udziału odpadów komunalnych poddawanych odzyskowi. Przedstawiony w diagnozie problem likwidacji miejsc nie przeznaczonych do składowania odpadów (tzw. dzikich wysypisk), z uwagi na lokalny charakter zagrożeń jest finansowany poza programem operacyjnym. Obowiązek usuwania nielegalnych wysypisk należy do gmin, co zapisane jest w ich planach gospodarki odpadami. W celu walki z dzikimi wysypiskami gminy wynajmują firmy, które zajmują się usuwaniem odpadów z takich miejsc. Ponadto, stale monitorowane są tereny, gdzie najczęściej wyrzucane są odpady. Prowadzone są także akcje edukacyjne, które mają na celu uświadomienie mieszkańcom, jakie zagrożenia niesie za sobą składowanie odpadów w miejscach do tego nie przystosowanych.

W ramach programu operacyjnego wspierane będą przede wszystkim zakłady zagospodarowania odpadów (ZZO), które są podstawą gospodarki odpadami. Zakłady zagospodarowania odpadów powinny mieć przepustowość wystarczającą do przyjmowania i przetwarzania odpadów z obszaru zamieszkałego minimum przez 150 tys. mieszkańców i powinny spełniać w zakresie technicznym kryteria najlepszej dostępnej techniki.

ZZO winny zapewniać co najmniej następujący zakres usług:

- instalacje do końcowej utylizacji odpadów np. mechaniczno-biologiczne lub termiczne przekształcanie zmieszanych odpadów komunalnych i pozostałości z sortowni lub składowanie przetworzonych zmieszanych odpadów komunalnych, jako opcja najmniej preferowana,
- kompostowanie odpadów zielonych,
- sortowanie poszczególnych frakcji odpadów komunalnych zbieranych selektywnie (opcjonalnie),
- zakład demontażu odpadów wielkogabarytowych (opcjonalnie),
- zakład przetwarzania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (opcjonalny).

Ponadto wsparcie uzyskają projekty polegające na budowie:

- punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych, w szczególności odpadów niebezpiecznych,
- składowisk (wyłącznie jako element zakładu zagospodarowania odpadów),
- instalacji umożliwiających przygotowanie odpadów do procesów odzysku, w tym recyklingu,
- instalacji do odzysku, w tym recyklingu poszczególnych rodzajów odpadów komunalnych,
- instalacji do termicznego przekształcania odpadów komunalnych z odzyskiem energii,
- instalacji do unieszkodliwiania odpadów komunalnych w procesach innych niż składowanie

Projekty wskazane powyżej będą zawierać społeczne kampanie edukacyjne związane z zarządzaniem odpadami.

W przypadku aglomeracji lub regionów obejmujących powyżej 300 tys. mieszkańców preferowaną metodą zagospodarowania zamieszanych odpadów komunalnych będzie ich termiczne przekształcenie

W ramach osi priorytetowej wdrażane będą następujące regulacje wspólnotowe:

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 94/62/WE z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych (Dz. Urz. WE L 365 z 31.12.1994, str. 10, z późn. zm.);
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów (Dz. Urz. WE L 183 z 16.07.1999, str. 1, z późn. zm.);
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/66/WE z dnia 6 września 2006 r. w sprawie baterii i akumulatorów oraz zużytych baterii i akumulatorów oraz uchylająca dyrektywę 91/157/EWG (Dz. Urz. UE WE L 266 z 26.09.2006, str. 1, z późn. zm.);
- dyrektywa Rady 96/59/WE z dnia 16 września 1996 r. w sprawie unieszkodliwiania polichlorowanych bifentyli i polichlorowanych trifenyli (PCB/PCT) (Dz. Urz. WE L z 24.09.1996, str. 31);
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/76/We z dnia 4 grudnia 2000 r. w sprawie spalania odpadów (Dz. Urz. WE L 332 z 28.12.2000, str. 91);
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz. U. L 312 z 22.11.2008, str. 3).

Zgodnie z potrzebami wskazanymi w diagnozie oś priorytetowa ma przyczynić się do wdrożenia nowoczesnych technologii odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, w tym termicznego przekształcania odpadów oraz intensyfikacji odzysku, a także recyklingu

odpadów oraz ich unieszkodliwiania w procesach innych niż składowania, w także likwidacji zagrożeń wynikających ze składowania odpadów zgodnie z krajowym i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami. Tym samym przyczyni się do realizacji zobowiązań akcesyjnych w zakresie gospodarki odpadowej.

Działania związane z rekultywacją dotyczyć będą przywrócenia naturalnego ukształtowania terenu i/lub osiągnięcia przez glebę lub ziemię zawartości substancji zgodnych z wymaganymi standardami. W ramach osi priorytetowej mogą być realizowane wyłącznie projekty wielkoobszarowe na terenach niezurbanizowanych i jedynie w sytuacji, gdy obecny właściciel gruntu nie jest odpowiedzialny za powstanie zanieczyszczenia lub degradację środowiska.

Podejmowane działania powinny zapewnić wzmocnienie pełnienia funkcji społecznych, m.in. udostępniania zrekultywowanych terenów w sposób nieograniczony i:

- utrzymanie (lub poprawę) ekologicznych funkcji terenu lub,
- utrzymanie (lub przywrócenie) bioróżnorodności lub tradycyjnego krajobrazu.

W ramach tych działań wsparcie będą mogły otrzymać działania związane z zabezpieczeniem osuwisk. W ramach kompleksowej rekultywacji przewiduje się również rozminowanie obszarów popoligonowych i usuwanie zanieczyszczeń gruntowych. Dodatkowo wspierane będą projekty dotyczące stabilizacji morskiej linii brzegowej, związane z ochroną i zabezpieczeniem brzegów morskich przed zanikiem plaż morskich. Wsparcie w ramach osi priorytetowej otrzyma również przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji przedsięwzięcia (w tym dokumentacja techniczna dla projektów).

W ramach osi priorytetowej realizowane będą duże inwestycje według listy indykatywnej, inwestycje z zakresu gospodarki odpadami komunalnymi dotyczące instalacji i systemów obsługujących min. 150 tys. mieszkańców, a także inwestycje z zakresu rekultywacji terenów oraz ochrony brzegów morskich oraz projekty polegające na zabezpieczeniu osuwisk o wartości co najmniej 5 mln euro. W ramach osi priorytetowej współfinansowane będą, zgodnie i na zasadach określonych w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego Fundusz Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1164/94, również zarejestrowane przez Komisję Europejską projekty zgłoszone w ramach Funduszu Spójności w sektorze środowiska na podstawie Strategii wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006, które z uwagi na wyczerpanie środków nie mogły otrzymać decyzji w okresie programowania 2004-2006.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego i ich związki, wojsko¹⁷³, wojewodowie, PGL Lasy Państwowe i jego jednostki organizacyjne (w zakresie rekultywacji), urzędy morskie, podmioty odpowiedzialne za realizację zadań wymienionych na liście indykatywnej.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

1. zmniejszenie zewnętrznych kosztów środowiskowych dla gospodarki,
2. wdrożenie nowoczesnych technologii odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych,
3. wspieranie rozwiązania problemu zagospodarowania odpadów niebezpiecznych,

¹⁷³ jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej oraz dla których jest on organem założycielskim lub organem nadzorczym

4. zmniejszenie zagrożenia dla zdrowia oraz poprawa jakości życia ludności.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa II | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|---|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba projektów które uzyskały wsparcie | 0 | 32 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba nowych ponadregionalnych zakładów zagospodarowania odpadów (szt.) | 0 | 20 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba zmodernizowanych zakładów zagospodarowania odpadów (szt.) | 0 | 12 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Powierzchnia terenów powojсковych i popoligonowych poddanych rekultywacji (ha) | 0 | 17 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba zrealizowanych projektów z zakresu rekultywacji gruntów lub poddanych ochronie | 0 | 10 | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Udział odpadów komunalnych składowanych w odniesieniu do wytworzonych (%) | 95,3 | 85 | GUS/OŚ |
| | Poziom składowania odpadów (%) | 79,1 | 50 | GUS/OŚ |

| Wskaźniki kontekstowe | Wartość w 2005 | Źródło |
|--|----------------|---------------------------------|
| Odpady komunalne zebrane selektywnie (%) | 3,16 | GUS, „Infrastruktura komunalna” |

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW - Program Rozwoju Obszarów Wiejskich: realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu podstawowych usług dla ludności i gospodarki wiejskiej, biorąc pod uwagę liczbę obsługiwaną ludności. Projekty mogą obejmować jedną lub więcej miejscowości.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR – brak

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności - 16 regionalnych programów operacyjnych: wsparcie projektów z zakresu gospodarki odpadami – tylko gdy jest w wojewódzkim planie gospodarki odpadami, Linia demarkacyjna przebiega na podstawie kryterium pod względem liczby mieszkańców obsługiwanych przez instalacje.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych priorytetów POLiŚ

- priorytet IV *Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska* poprzez działania związane z racjonalizacją gospodarki odpadami i zasobami w przedsiębiorstwach polegające na wdrożeniu nowych technologii w zakresie ograniczania energochłonności i ilości wytwarzanych odpadów. Realizowane będą również projekty dotyczące zwiększenia udziału odpadów poużytkowych lub niebezpiecznych.

Oś priorytetowa III: Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska

Główny cel osi priorytetowej

Zapewnienie odpowiedniej ilości zasobów wodnych na potrzeby ludności i gospodarki kraju oraz minimalizacja skutków negatywnych zjawisk naturalnych, przeciwdziałanie poważnym awariom, a także wzmocnienie procesów decyzyjnych poprzez zapewnienie wiarygodnych informacji o stanie środowiska uzyskiwanych w ramach monitoringu środowiska.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Zwiększenie ilości zasobów dyspozycyjnych niezbędnych dla ludności i gospodarki kraju oraz stopnia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i przeciwdziałania skutkom suszy,
- Zwiększenie naturalnej retencji dolin rzecznych z zachowaniem dobrego stanu ekologicznego,
- Zwiększenie ochrony przed skutkami zagrożeń naturalnych oraz przeciwdziałanie poważnym awariom, usuwanie ich skutków i przywracanie środowiska do stanu właściwego oraz wzmocnienie wybranych elementów systemu zarządzania środowiskiem,
- Usprawnienie monitoringu stanu środowiska i poprawa dostępu do informacji w celu wzmocnienia procesów decyzyjnych w ochronie środowiska.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Diagnoza sektora środowiska wskazuje na zbyt małą retencję wody w stosunku do potencjału oraz wysokie zagrożenie związane z bardzo złym stanem obiektów technicznych związanych z retencjonowaniem wody i zabezpieczeniem przeciwpowodziowym. Potrzeby retencjonowania wód w zlewni stanowią bardzo istotny

element w całokształcie prac planistycznych uwzględniających potrzeby całego kraju. Są one planowane zarówno w małych jak i w dużych zlewniach. Zabiegi renaturyzacyjne zachowują bądź odtwarzają naturalne wartości dolin rzecznych, zwiększają areał ich zalesienia, wykorzystują w swoim wykonawstwie materiał naturalny. Podejmowane są działania mające na celu zahamowanie melioracji odwadniających oraz uaktywnienie rozwoju małej retencji w Polsce. Realizowane są zadania wynikające z tzw. **programów małej retencji**, przygotowanych przez wszystkie województwa. Cel osiągnąć jest poprzez realizację małych zadań, w których znaczącą rolę odgrywają zabiegi proekologiczne. Zadania te finansowane są ze źródeł krajowych - funduszy własnych samorządów gminnych oraz środków pochodzących z wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

Przeprowadzone analizy wskazują również na pogarszanie się jakości wód przybrzeżnych. Jest to wynikiem zrzutu do akwenów morskich nieoczyszczonych wód opadowych i roztopowych, z terenów zurbanizowanych, niosących duży ładunek zanieczyszczeń. Zjawisko to stanowi zagrożenie dla wypełnienia dyrektywy 2006/7/WE¹⁷⁴ oraz ma negatywne oddziaływanie transgraniczne. Istotnym problemem jest również zagrożenie poważnymi awariami. Przez zagrożenie poważną awarią rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej substancji niebezpiecznych (odpowiadającej definicji podanej w art. 3 pkt 37 ustawy Prawo ochrony środowiska lub innym przepisom dotyczącym substancji niebezpiecznych), prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Źródłami poważnych awarii mogą być procesy przemysłowe i magazynowanie substancji niebezpiecznych (w tym zakłady o dużym i zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej oraz inne zakłady, których działalność może być przyczyną wystąpienia poważnej awarii) a także transport materiałów niebezpiecznych (w tym kolejowy, drogowy, rurociągowy i wodny).

Jak wynika z diagnozy konieczne jest również usprawnienie monitoringu środowiska. Programy monitoringu środowiska realizowane w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska uwzględniają co prawda wymagania UE oraz konwencji i umów międzynarodowych, a w wyniku ich realizacji uzyskiwane są dane i informacje, które stanowią niezależną i obiektywną podstawę do podejmowania decyzji w procesie zarządzania środowiskiem i przestrzenią oraz są źródłem dla oceny skuteczności działań środowiskowych podejmowanych na różnych szczeblach. Niemniej jednak ze względu na wzrost oczekiwań zarówno decydentów jak i ogółu społeczeństwa nasila się presja by dostęp do wyników badań był szybszy i łatwiejszy, a poziom ich wiarygodności i dokładności – coraz wyższy.

W ramach osi priorytetowej realizowane będą przedsięwzięcia oparte na interdyscyplinarnym planowaniu w obszarze zlewni rzecznej. Projekty infrastrukturalne będą miały na celu ochronę zdrowia i bezpieczeństwa ludzi, w tym ochronę dóbr materialnych na obszarach zabudowanych oraz zapewnienie właściwego poziomu zasobów dyspozycyjnych zgodnie z wytycznymi Komisji dotyczącymi współfinansowania zapór wodnych z Funduszu Spójności¹⁷⁵. Istotnymi będą projekty dotyczące modernizacji (rehabilitacji) istniejącej infrastruktury lub budowy nowych obiektów w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa zarówno budowli hydrotechnicznych, jak również bezpieczeństwa

¹⁷⁴ Dz. Urz. UE L 64 z dnia 4 marca 2006 r., str. 37

¹⁷⁵ Pismo Komisarzy Wallstrom i Komisarza Barnier z dnia 23 czerwca 2003 roku (HA/MS/DG(03)6249) do Stałych Przedstawicielstw.

powodziowego. Szczególnie promowane będą projekty, w ramach których realizowane będą działania dodatkowe mające na celu zwiększenie naturalnej retencji na obszarze zlewni rzecznej. Realizacja nowych projektów infrastrukturalnych, w tym w ramach tzw. małej retencji będzie możliwa pod warunkiem spełnienia wymogów wynikających z Prawa wodnego oraz dyrektyw unijnych, w szczególności dyrektywy o ocenach oddziaływania na środowisko, dyrektywy siedliskowej i ramowej dyrektywy wodnej.

Przyjęcie i wypełnienie postanowień zarówno ramowej dyrektywy wodnej jak i nowo uchwalonej dyrektywy ws. oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim, jest sprawą kluczową, warunkującą racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi kraju. Wysokie prawdopodobieństwo występowania powodzi oraz zmiany klimatyczne powodujące zwielokrotnienie zjawisk ekstremalnych, wskazują na niezbędność wzrostu znaczenia szeroko rozumianego planowania. Zgodnie z dyrektywą ws. oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim, dla obszarów gdzie występuje lub może wystąpić istotne ryzyko powodzi ustalone zostaną odpowiednie cele zarządzania ryzykiem powodziowym, kładące nacisk na ograniczenie potencjalnych negatywnych konsekwencji powodzi dla zdrowia ludzkiego, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej.

Inwestycje przewidziane do finansowania w ramach działania 3.1 *Retencjonowanie wody i zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego* POIiŚ realizowane będą zgodnie z postanowieniami dyrektywy 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim oraz dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej. Ponadto inwestycje te będą wpisane do planów zarządzania ryzykiem powodziowym lub ich aktualizacji.

Wsparcie uzyska realizacja przedsięwzięć przeciwpowodziowych, projekty w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania poważnym awariom, projekty prowadzące do wzrostu dyspozycyjnych zasobów wodnych, projekty uwzględniające zwiększenie małej retencji na obszarze zlewni oraz monitorowanie stanu środowiska. Realizowane będą również projekty związane z poprawą stanu bezpieczeństwa sanitarnego wód przybrzeżnych, w tym dotyczące budowy, modernizacji systemów odprowadzania wód odpadowych i roztopowych do akwenów morskich polegające na budowie i modernizacji kanalizacji deszczowej, podczyszczalni i urządzeń retencyjno-sedymentacyjnych w obszarach zurbanizowanych sąsiadujących z Bałtykiem. Wsparcie w ramach osi priorytetowej otrzyma przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji przedsięwzięcia (w tym dokumentacja techniczna dla projektów). Dodatkowo wsparcie uzyskają projekty związane z budową i doskonaleniem stanowisk do analizowania i prognozowania zagrożeń naturalnych i stwarzanych poważnymi awariami, w tym: wyposażenie w specjalistyczny sprzęt; zakupy specjalistycznego sprzętu niezbędnego do skutecznego prowadzenia akcji ratowniczych oraz usuwania skutków zagrożeń naturalnych i poważnych awarii. oraz wsparcie techniczne krajowego systemu reagowania kryzysowego w tym również ratowniczo-gaśniczego w zakresie ratownictwa ekologicznego i chemicznego. W zakresie monitoringu wspierane będą projekty o charakterze powtarzalnym - realizowane z wykorzystaniem standardowych metod, narzędzi oraz technologii.

W zakresie monitoringu środowiska wyodrębnione zostały następujące obszary wsparcia: monitoring wód, monitoring powietrza oraz monitoring hałasu. Celem projektów dotyczących monitoringu wód jest wzmocnienie infrastruktury pomiarowo-informatycznej i innych metod

oceny w ramach monitoringu wód uruchomionego w roku 2007 zgodnie z ramową dyrektywą wodną 2000/60/WE oraz zapewnienie odpowiednich warunków realizacyjnych monitoringu diagnostycznego w drugim cyklu wodnym jak również monitorowanie efektów programów naprawczych. Celem projektów jest również wzmocnienie infrastruktury monitoringu wód morskich, o którym mowa w projektowanej dyrektywie w sprawie strategii morskiej. Celem projektów dotyczących monitoringu powietrza jest wzmocnienie infrastruktury pomiarowo-informatycznej i innych metod oceny w zakresie monitoringu powietrza zgodnie z dyrektywą w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy (tzw. dyrektywy CAFE) konsolidującą dotychczasowe dyrektywy wykonawcze i wprowadzającą nowe elementy jak również monitorowanie działań naprawczych w zakresie programów ochrony powietrza i ocena ich skuteczności. Celem projektów dotyczących monitoringu hałasu jest rozwój infrastruktury pomiarowej i innych metod oceny klimatu akustycznego dla potrzeb jego wspomagania zgodnie z dyrektywą hałasową 2002/49/WE¹⁷⁶ jak również monitorowanie i ocena skuteczności programów naprawczych dotyczących ochrony przed hałasem.

Cel osi priorytetowej będzie realizowany poprzez:

1. zwiększenie ochrony przed skutkami zagrożeń naturalnych poprzez właściwą konserwację istniejących obiektów ochrony przeciwpowodziowej, budowę polderów, suchych zbiorników, przebudowę i modernizację wałów przeciwpowodziowych,
2. przeciwdziałanie poważnym awariom i poprawę stanu bezpieczeństwa technicznego istniejących obiektów, w tym zbiorników i stopni wodnych, a także innych urządzeń okresowo piętrzących wodę,
3. budowę i modernizację infrastruktury służącej oczyszczaniu i odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych do morza,
4. modernizację i budowę nowych zbiorników wielozadaniowych piętrzących wodę (zgodnie z wytycznymi KE¹⁷⁷),
5. zwiększanie naturalnej retencji dolin rzecznych z zachowaniem równowagi stanu ekologicznego i technicznego rzek, m.in. poprzez odtwarzanie starorzeczy, zalesianie i zakrzewianie, wykorzystywanie zdolności retencyjnych naturalnych terenów zalewowych i podmokłych, jako działań będących elementem dużych projektów,
6. wzmocnienie systemu wytwarzania i udostępniania informacji o środowisku niezbędnych dla procesów decyzyjnych w ochronie środowiska poprzez usprawnienie monitoringu środowiska.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą przede wszystkim regionalne zarządy gospodarki wodnej, wojewódzkie zarządy melioracji i urządzeń wodnych, urzędy morskie, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, jednostki samorządu terytorialnego i ich związki, PGL Lasy Państwowe i jego jednostki organizacyjne, Komenda Główna i komendy wojewódzkie Państwowej Straży Pożarnej, Główny Inspektor Ochrony Środowiska oraz wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

¹⁷⁶ Dz. Urz. WE L 189 z dnia 18 lipca 2002 r., str. 12

¹⁷⁷ patrz przypis 180

- zmniejszenie ryzyka dla prowadzenia działalności gospodarczej na obszarach objętych oddziaływaniem inwestycji,
- zmniejszenie kosztów ekonomicznych i społecznych będących następstwem powodzi i suszy i poważnych awarii,
- zwiększenie zakresu i poprawa jakości informacji niezbędnych do planowania działań ochronnych i oceny ich skuteczności,
- zapewnienie bezpiecznego poziomu zasobów wodnych oraz poprawa jakości wód przybrzeżnych dla potrzeb mieszkańców i rozwoju gospodarki.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa III | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych / częstotliwość pomiaru |
|---------------------|--|------------------------|------------------------------------|---|
| Wskaźniki produktu | Liczba projektów ochrony przed zagrożeniami naturalnymi | 0 | 25 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych urządzeń służących gospodarowaniu wodami (szt.) | 0 | 6 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba nowych lub zmodernizowanych stanowisk pomiarowych lub innych narzędzi w zakresie monitoringu środowiska (szt.) | 0 | 170 | GIOŚ (rocznie) |
| | Liczba nowo wybudowanych obiektów małej retencji (szt.) | 0 | 380 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba stanowisk oraz liczba specjalistycznych urządzeń niezbędnych do analizowania, prognozowania i skutecznego reagowania na zagrożenia (szt.) | 2 | 494 | Sprawozdanie roczne KGPS i GIOŚ (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Objętość zretencjonowanej wody w ramach małej i dużej retencji [mln m ³] | 0 | 33 (33 w 2015) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Czas przeprowadzenia rozpoznania i reagowania na zagrożenie na poziomie kraju (godz.) | 6 | 3 | Sprawozdanie roczne KGPS (rocznie) |
| | Liczba osób objętych ochroną przeciwpowodziową (os.) | 0 | 50 000 (670 000 w 2015) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba osób objętych ochroną przed innymi niż powódź zagrożeniami (os.) | 750 000 | 1 350 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | | | | |

| Rodzaj wskaźnika | Nazwa wskaźnika | Wartość w 2005 | Źródło danych |
|------------------|-----------------|----------------|---------------|
|------------------|-----------------|----------------|---------------|

| | | | |
|-----------------------|---|-------|-------------------------|
| Wskaźniki kontekstowe | Objętość zmagazynowanej w sztucznych zbiornikach wody (m ³) | 4 mld | Ministerstwo Środowiska |
|-----------------------|---|-------|-------------------------|

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW- Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich: realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu gospodarowania rolniczymi zasobami wodnymi obejmujące budowę urządzeń melioracji wodnych podstawowych dostosowanych do potrzeb ochrony przeciwpowodziowej, z uwzględnieniem odprowadzania wody z urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, retencji wody i nawodnień użytków rolnych. Linia demarkacyjna przebiega na podstawie kryterium dotyczącym wielkości, przeznaczenia zbiorników oraz kryterium finansowego.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR – realizowane będą przedsięwzięcia dotyczące promowania retencionowania wody – stawy hodowlane, a w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko realizowane będą m.in. zbiorniki retencyjne.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności - 16 regionalnych programów operacyjnych: zapobieganie powodziom, cele pozarolnicze:

- regulacje cieków wodnych,
- tworzenie polderów (w tym zalesianie) oraz odtwarzanie naturalnych terenów zalewowych,
- budowa i modernizacja małych zbiorników wielozadaniowych o pojemności mniejszej niż 10 mln³ i stopni wodnych,
- utrzymanie rzek nizinnych, rzek i potoków górskich oraz związanej z nimi infrastruktury w dobrym stanie – kryterium finansowe.
- budowa, modernizacja i poprawa stanu technicznego urządzeń przeciwpowodziowych (np. wały, przepompownie, poldery, suche zbiorniki) – kryterium finansowe
- zwiększenie naturalnej retencji dolin rzecznych z zachowaniem równowagi stanu ekologicznego i technicznego utrzymania rzeki – kryterium finansowe.

Zapobieganie i ograniczanie skutków zagrożeń naturalnych oraz przeciwdziałanie poważnym awariom ze środków EFRR - projekty wybierane na podstawie kryterium finansowego.

Projekty dotyczące monitoringu środowiskowego - wartość projektu określona na podstawie kryterium finansowego

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych priorytetów POLIŚ:

oś priorytetowa I Gospodarka wodno-ściekowa – projekty dotyczące oczyszczania ścieków komunalnych.

Instrument finansowy LIFE+ - projekty w zakresie monitoringu są komplementarne z Instrumentem Finansowym LIFE+. W ramach Instrumentu Finansowego LIFE+ finansowane będą projekty o charakterze innowacyjnym lub demonstracyjnym.

Oś priorytetowa IV: Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska

Główny cel osi priorytetowej

Ograniczanie negatywnego wpływu istniejącej działalności przemysłowej na środowisko i dostosowanie przedsiębiorstw do wymogów prawa wspólnotowego.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. Rozpowszechnienie systemów zarządzania środowiskowego objętych certyfikacją,
2. Racjonalizacja gospodarki zasobami naturalnymi i odpadami, w tym zmniejszenie ilości wytwarzanych odpadów innych niż komunalne i zwiększenie poziomu odzysku i recyklingu tych odpadów,
3. Zapobieganie powstawaniu i redukcja zanieczyszczeń różnych komponentów środowiska poprzez dostosowanie istniejących instalacji do wymogów najlepszych dostępnych technik (BAT),
4. Ograniczenie ładunku zanieczyszczeń (w szczególności substancji niebezpiecznych) odprowadzanych przez przemysł do środowiska wodnego oraz zmniejszenie ilości nieoczyszczonych ścieków przemysłowych odprowadzanych do wód lub do ziemi,
5. Poprawa jakości powietrza poprzez obniżenie wielkości emisji substancji zanieczyszczających z obiektów spalania paliw, priorytetowo traktowane będą projekty dotyczące instalacji o mocy większej od 50 MW,
6. Zwiększenie udziału odpadów poużytkowych i niebezpiecznych poddawanych procesom odzysku.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej wspierane będą zarówno działania inwestycyjne, jak i nieinwestycyjne. W ramach osi priorytetowej wspierane będą też projekty z zakresu systemów zarządzania środowiskowego (z wyłączeniem inwestycji) przygotowanie niezbędnych audytów w celu uzyskania certyfikatów oraz pomoc we wdrożeniach niezbędnych do uzyskania certyfikatów, projekty dla uzyskania eko-znaków dla produktów, projekty z zakresu racjonalizacji gospodarki odpadami w przedsiębiorstwach, projekty wsparcia dla przedsiębiorstw w zakresie wdrażania najlepszych dostępnych technik (BAT), inwestycje mające na celu ograniczenie ilości substancji niebezpiecznych odprowadzanych wraz ze ściekami lub ilości ścieków, przedsięwzięcia z zakresu ochrony powietrza dotyczące istniejących instalacji, w tym priorytetowo traktowane będą instalacje o mocy powyżej 50 MW, prowadzące do zmniejszenia emisji pyłów, SO₂ lub NO_x, m.in. poprzez zastosowanie czystszych technologii węglowych.

W ramach osi priorytetowej wspierane będą projekty dużych oraz małych i średnich przedsiębiorstw redukujące ilość zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, odprowadzanych ze ściekami oraz redukujące ilość wytwarzanych odpadów i zwiększające udział odpadów poddawanych procesom odzysku, w szczególności recyklingu. W ramach osi priorytetowej wspierane będą też projekty z zakresu systemów zarządzania środowiskowego

(z wyłączeniem inwestycji) przygotowanie niezbędnych audytów w celu uzyskania certyfikatów oraz pomoc we wdrożeniach niezbędnych do uzyskania certyfikatów, projekty dla uzyskania eko-znaków dla produktów, projekty z zakresu racjonalizacji gospodarki odpadami w przedsiębiorstwach, projekty wsparcia dla przedsiębiorstw w zakresie wdrażania najlepszych dostępnych technik (BAT), inwestycje mające na celu ograniczenie ilości substancji niebezpiecznych odprowadzanych wraz ze ściekami lub ilości ścieków, przedsięwzięcia z zakresu ochrony powietrza dotyczące istniejących instalacji spalania –jako priorytetowe będą traktowane projekty dotyczące instalacji o mocy powyżej 50 MW (w tym jednostek opalanych węglem), prowadzące do zmniejszenia emisji pyłów, SO₂ lub NO_x. W zakresie ochrony powietrza preferowane będą inwestycje wskazane w Traktacie Akcesyjnym. Punktowane będzie również wprowadzenie inwestycji zgodnej z wymogami dokumentów referencyjnych Najlepszych Dostępnych Technik, zmniejszającej zużycie wody, wykorzystującej alternatywne lub odnawialne źródła energii.

Jak wskazano w diagnozie stanu środowiska, przemysł jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń w Polsce. Zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju wzrost gospodarczy nie powinien negatywnie oddziaływać na środowisko naturalne. O ile nowe inwestycje muszą spełniać wymogi zarówno unijne jak i krajowe w tym zakresie, to nadal istnieje szereg funkcjonujących już instalacji, które wymagają dostosowania do zaostrzonych wymogów środowiskowych, a ze względu na filary ekonomiczny i społeczny zrównoważonego rozwoju nie powinny być likwidowane. Problem ten znalazł odzwierciedlenie m.in. w zapisach Traktatu Akcesyjnego poprzez ustanowienie dla Polski okresów przejściowych w obszarach: środowisko i polityka konkurencji, na wdrożenie wybranych dyrektyw środowiskowych dotyczących przemysłu. Ograniczone środki do realizacji zadań ochrony środowiska są nadal jednym z czynników hamujących rozwój gospodarczy zarówno na poziomie regionalnym, jak i w skali całego kraju.

W sektorze przedsiębiorstw znaczne inwestycje będą konieczne w odniesieniu do wdrażania standardów określonych w szczególności w następujących przepisach prawa WE:

- dyrektywie 2008/1/WE z dnia 15 stycznia 2008 r. dotyczącej zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli¹⁷⁸,
- dyrektywie 2006/11/WE z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie zanieczyszczenia spowodowanego przez niektóre substancje niebezpieczne odprowadzane do środowiska wodnego Wspólnoty¹⁷⁹,
- dyrektywie 2001/80/WE z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania¹⁸⁰,
- dyrektywie 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy¹⁸¹ – tzw. dyrektywy ramowej,
- dyrektywie 1994/62/WE z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych¹⁸² oraz dyrektywie 2000/76/WE z dnia 4 grudnia 2000 r. w sprawie spalania odpadów¹⁸³,

¹⁷⁸ Dz. Urz. L 24 z dnia 29 stycznia 2008 r.

¹⁷⁹ Dz. Urz. L 64 z dnia 4 marca 2006 r.

¹⁸⁰ Dz. Urz. WE L 309 z dnia 27 listopada 2001 r.

¹⁸¹ Dz. Urz. L 312 z dnia 22 listopada 2008 r.

- dyrektywie 2002/96/WE z dnia 27 stycznia 2003 roku w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego¹⁸⁴ i dyrektywie 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji¹⁸⁵.

Ze względu na ograniczone środki, które mogą być przeznaczone na inwestycje proekologiczne, pomocą inwestycyjną będą objęte przede wszystkim instalacje wymienione w Traktacie Akcesyjnym, które są zobowiązane do wypełnienia norm po zakończeniu okresów przejściowych. Wsparcie nie będzie udzielane na inwestycje, które zgodnie z polskim prawem winny być przez wnioskodawców już zrealizowane.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

Wdrożenie nowoczesnych technologii przyjaznych dla środowiska oraz będące tego efektem zmniejszenie emisji zanieczyszczeń.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa IV | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|--|-----------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Wskaźnik produktu | Liczba nowych lub zmodernizowanych instalacji z zakresu ochrony środowiska | 0 | 50 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba projektów służących poprawie jakości powietrza | 0 | 45 | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Zmniejszenie emisji głównych zanieczyszczeń powietrza ze szczególnie uciążliwych źródeł spalania paliw (tys. ton): Dwutlenek siarki Tlenki azotu Pyły | 845,9 308,0 98,6 | 358 239 50 | GUS/OŚ (rocznie) |
| | Zmniejszenie ilości ścieków przemysłowych wymagających oczyszczenia (hm ³): - w tym oczyszczane | 841,3 790,8 | 675 660 | GUS/OŚ (rocznie) |
| | Zmniejszenie ilości odpadów (inne niż komunalne) (tys. ton): - wytworzone ogółem - w tym odpady poddane odzyskowi - w tym poddane unieszkodliwianiu | 124 029,5 97 414,7 22 578,3 | 110 000,0 99 000,0 49 500,0 | GUS/OŚ (rocznie) |

¹⁸² Dz. Urz. WE L 365 z dnia 31 grudnia 1994 r.

¹⁸³ Dz. Urz. WE L 332 z dnia 28 grudnia 2000 r.

¹⁸⁴ Dz. Urz. UE L 37 z dnia 13 lutego 2003 r.

¹⁸⁵ Dz. Urz. WE L 269 z dnia 21 października 2000 r.

Komplementarność i demarkacja

W ramach POIiŚ wspierane będą duże oraz małe i średnie przedsiębiorstwa. W przypadku MŚP linia demarkacyjna z regionalnymi programami operacyjnymi zostanie ustalona przez Komitet Koordynujący NSRO. Instytucja Zarządzająca POIiŚ zapewni mechanizm weryfikacji w celu upewnienia się czy projekt nie jest finansowany z innych programów operacyjnych.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

Ze środków Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich w ramach osi 1 *Zwiększanie wartości dodanej podstawowej produkcji rolnej i leśnej*, będzie możliwe finansowanie zakupu lub instalacji urządzeń służących poprawie ochrony środowiska. Beneficjentami będą osoby fizyczne, osoby prawne lub jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej, które:

- wykonują działalność w zakresie przetwórstwa lub wprowadzania do obrotu produktów rolnych;
- działają jako przedsiębiorcy wykonujący działalność jako małe lub średnie przedsiębiorstwo.

Kryterium demarkacyjnym jest liczba zatrudnionych pracowników oraz obrót przedsiębiorstwa.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR – podmioty uprawnione do korzystania z EFR nie będą mogły uzyskać wsparcia z POIiŚ

W ramach PO *Zrównoważony Rozwój Sektorów Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich* priorytetu II Akwakultura, rybołówstwo śródlądowe, przetwórstwo i rynek rybny, działanie 2.2 „*Wsparcie działań w obrębie środowiska wodnego*”, finansowane będą działania związane z uczestnictwem we wspólnotowym systemie zarządzania środowiskiem i audytu środowiskowego, dopuszczającego dobrowolny udział organizacji w systemie zarządzania środowiskiem i audytu środowiskowego we Wspólnocie (EMAS);

Ponadto w ramach działania 2.5 *Inwestycje w przetwórstwo i obrót* operacji 2 *Modernizacja zakładów przetwórstwa rybnego dla poprawy warunków działania* będą finansowane działania związane z dostosowaniem zakładów przetwórczych do obowiązujących przepisów w zakresie ochrony środowiska z uwzględnieniem zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko.

Kryterium demarkacyjnym jest liczba zatrudnionych pracowników oraz obrót przedsiębiorstwa.

Finansowanie projektów mających na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko będzie również możliwe w ramach operacji 3 *Budowa nowych i modernizacja istniejących placówek wprowadzających do obrotu produkty rybne pochodzące głównie z morskich wyładunków lokalnych lub z lokalnej akwakultury* poprzez, finansowanie przedsięwzięć w mikro i małych przedsiębiorstwach zajmujących się wprowadzaniem do obrotu produktów rybnych pochodzących głównie z morskich wyładunków lokalnych lub z lokalnej akwakultury.

W ramach osi priorytetowej IV - *Zrównoważony rozwój obszarów zależnych od rybactwa* realizowanej w ramach *PO Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013* będzie można realizować m.in. działania z zakresu ochrony środowiska obszarów zależnych od rybactwa w celu utrzymania jego atrakcyjności (działanie 4.1.2 - Wdrażanie lokalnych strategii rozwoju obszarów rybackich).

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności - 16 regionalnych programów operacyjnych: zapobieganie powodziom, cele pozarolnicze: wsparcie dla małych i średnich przedsiębiorstw w zakresie:

- systemów zarządzania środowiskowego racjonalizacji gospodarki zasobami i odpadami, gospodarki zasobami i odpadami, gospodarki wodno-ściekowej, ochrona powietrza, gospodarowania odpadami przemysłowymi lub niebezpiecznymi, wdrażania najlepszych dostępnych technik.

POKL (komponent regionalny) – wspieranie oraz promocja przedsiębiorczości i samozatrudnienia (w tym doradztwo i dotacje na rozpoczęcie własnej działalności gospodarczej, tzw. „start-up”)

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych priorytetów POIiŚ

- oś priorytetowa I Gospodarka wodno-ściekowa projekty związane z oczyszczaniem ścieków komunalnych,
- oś priorytetowa II Gospodarka odpadami oraz ochrona powierzchni ziemi działania związane z gospodarką odpadami.

Oś priorytetowa V: Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych

Główny cel osi priorytetowej

Ograniczenie degradacji środowiska naturalnego oraz strat jego zasobów i zmniejszania różnorodności biologicznej.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

Przywracanie właściwego stanu siedlisk przyrodniczych (ekosystemów) i ostoi gatunków na obszarach chronionych wraz zachowaniem zagrożonych wyginięciem gatunków oraz różnorodności genetycznej roślin, zwierząt i grzybów,

Przywrócenie drożności korytarzy ekologicznych umożliwiającym przemieszczanie się zwierząt i funkcjonowanie populacji w skali kraju,

Wsparcie procesu opracowania planów ochrony dla obszarów chronionych,

Zwiększenie świadomości w zakresie potrzeby i właściwych metod ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej prowadzona będzie czynna ochrona przyrody na obszarach chronionych w Polsce prowadząca do ograniczenia degradacji środowiska naturalnego oraz strat zasobów różnorodności biologicznej zgodnie z Krajową strategią ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z Programem działań na lata 2007-2013 oraz Polityką Leśną Państwa. Wspierane będą projekty o charakterze powtarzalnym – realizowane z wykorzystaniem standardowych metod oraz narzędzi. Wspierane będą działania mające na celu zachowanie zagrożonych wyginięciem gatunków oraz różnorodności genetycznej roślin, zwierząt i grzybów oraz przywracania drożności korytarzy ekologicznych, aby umożliwić prawidłowe funkcjonowanie sieci NATURA 2000. Finansowane będą działania związane z ochroną siedlisk Natura 2000 z wyłączeniem projektów realizowanych na obszarach rolniczych, które są uprawnione do uzyskania wsparcia w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich.

W ramach osi priorytetowej realizowane będą również działania związane z kształtowaniem postaw społecznych sprzyjających ochronie środowiska, ochronie przyrody, w tym różnorodności biologicznej i ochronie krajobrazu, a także zachowań proekologicznych poprzez szeroko rozumianą edukację ekologiczną.

Właściwa realizacja zadań ochronnych na terenie obszarów chronionych polskim prawem takich jak: rezerwaty przyrody, parki narodowe, parki krajobrazowe oraz obszary Natura 2000 wymaga wsparcia procesu opracowania planów ochrony na okres 20 lat i programów ochrony wybranych gatunków lub siedlisk przyrodniczych. Niezbędne jest również przywracanie właściwego stanu siedlisk przyrodniczych ekosystemów i ostoi gatunków na obszarach chronionych polskim prawem, w tym na obszarach Natura 2000 zgodnie z dyrektywą 2009/147/WE¹⁸⁶ („ptasia”) oraz dyrektywą 92/43/EWG¹⁸⁷ („siedliskową”). Priorytetem powinno być zachowanie 76 typów siedlisk zagrożonych w skali Wspólnoty Europejskiej i ograniczenie rosnącej antropopresji. Ponadto konieczne jest organizowanie i kontrolowanie aktywności turystycznej na obszarach chronionych poprzez rozbudowę odpowiedniej infrastruktury.

¹⁸⁶ Dz. Urz. UE L 20 z dnia 26 stycznia 2010 r.

¹⁸⁷ Dz. Urz. WE L 206 z dnia 22 lipca 1992 r.

Uzasadnienie realizacji osi priorytetowej wynika bezpośrednio z potrzeb określonych w diagnozie programu. Rozwój cywilizacyjny i gospodarczy sprawia, że zasoby różnorodności biologicznej i walory krajobrazowe składające się na znaczące dziedzictwo przyrodnicze naszego kraju, są narażone na postępującą degradację. W dłuższej perspektywie proces ten doprowadzi do zakłócenia równowagi przyrodniczej środowiska życia człowieka. Walory przyrodnicze Polski mają bezpośredni wpływ zarówno na zdrowie człowieka, jak też na różne gałęzie gospodarki (np. rozwój turystyki). Realizacja działań w ramach osi priorytetowej jest zgodna z zapisami w strategicznych dokumentach wynikających z Konwencji o różnorodności biologicznej¹⁸⁸ sporządzonej w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 1992 r., Polityki Ekologicznej Państwa, Narodowej Strategii Spójności, gdzie wskazano na konieczność podjęcia działań ochronnych, zwłaszcza na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych – obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

Należy chronić te zasoby przyrodnicze, które Polska posiada, ale także zapewnić ich właściwą dostępność. Na szczególną uwagę zasługuje również aspekt racjonalnego wykorzystywania zasobów środowiska (w tym przyrodniczych) wobec przyszłych pokoleń.

Ponadto wiedza społeczeństwa na temat wpływu działalności człowieka na stan środowiska naturalnego jest w dalszym ciągu niewystarczająca. Dlatego też istnieje duża potrzeba jej pogłębiania, w tym kształtowania zachowań proekologicznych i umacniania pozytywnych emocjonalnych postaw wobec środowiska naturalnego.

W ramach osi priorytetowej wspierane będą przedsięwzięcia dotyczące m. in.: odbudowy zdegradowanych siedlisk nieleśnych i wodnych, odbudowy zdegradowanych siedlisk leśnych poprzez dostosowanie składu gatunkowego drzewostanów do potencjalnych warunków siedliskowych, przywracania właściwych stosunków wodnych siedlisk wodno-błotnych, wykupu gruntów kluczowych dla ochrony przyrody i ich renaturalizacji, budowy lub modernizacji małej infrastruktury służącej udostępnianiu dla turystów obszarów chronionych, a także budowy przejść dla zwierząt nad i pod istniejącymi drogami i liniami kolejowymi¹⁸⁹.

Wsparcie będą mogły uzyskać również operacje dotyczące ochrony ex situ oraz in situ gatunków o zagrożonych pulach genowych oraz gatunków chronionych, reintrodukcji gatunków, budowy centrów przetrzymywania gatunków CITES i ośrodków rehabilitacji zwierząt oraz budowy lub rozbudowy obiektów dla zwierząt i roślin w ogrodach zoologicznych lub w ogrodach botanicznych w ramach krajowych programów ochrony gatunków.

Środki będą przeznaczone także na przygotowanie dokumentacji technicznej oraz przyrodniczej dla projektów niniejszej osi priorytetowej (w tym m. in. planów ochrony gatunków i siedlisk, inwentaryzacji przyrodniczej, opisu stanu istniejącego wraz z analizą potrzeb oraz analizą opcji), opracowanie planów ochrony dla obszarów Natura 2000 oraz parków narodowych, ogólnopolskie lub ponadregionalne projekty szkoleniowe lub programy aktywnej edukacji dla wybranych grup społecznych i zawodowych mające na celu podnoszenie kwalifikacji i kształtowanie świadomości w zakresie zrównoważonego rozwoju, kampanie informacyjno-promocyjne dotyczące wybranych aspektów środowiska i jego ochrony prowadzone z udziałem środków masowego przekazu, społecznych organizacji

¹⁸⁸ Dz. U. z 2002 r. Nr 184, poz. 1532.

¹⁸⁹ Dodatkowo środki w ramach V osi priorytetowej będą przeznaczone na budowę przejść dla zwierząt i usprawnienie korytarzy ekologicznych pozostających w konflikcie z istniejącą infrastrukturą drogową i kolejową. Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” inwestor nowej inwestycji zapewnia odpowiednią drożność korytarzy ekologicznych w miejscach występowania takich konfliktów.

ekologicznych i innych podmiotów, w tym badania opinii publicznej budowanie sieci partnerstwa na rzecz ochrony środowiska, moderowanie platform dialogu społecznego jako elementu integrującego społeczeństwo, zwłaszcza organizacje społeczne w procesie podejmowania decyzji.

W ramach limitu 10% wynikającego z art. 33 ust. 2 rozporządzenia nr 1083/2006¹⁹⁰ pozwalającego finansować z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego działania kwalifikowane w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego finansowany będzie komponent szkoleniowy w wysokości do 10% całkowitych kosztów kwalifikowalnych w ramach osi priorytetowej.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogły być przede wszystkim: jednostki sprawujące nadzór nad obszarami chronionymi, parki narodowe, parki krajobrazowe i ich zespoły, nadleśnictwa i ich grupy, organizacje pozarządowe, instytucje naukowe.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

1. zapewnienie ochrony najważniejszych obszarów przyrodniczych w kontekście rozwoju gospodarki,
2. zwiększenie świadomości ekologicznej w szczególności odnośnie obszarów chronionych,
3. właściwie wykorzystanie unikalnych walorów przyrodniczych polski dla zwiększenia jej atrakcyjności.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa V | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|-----------------------|--|------------------------------|--|--|
| Wskaźniki produktu | Liczba zrealizowanych projektów z zakresu edukacji lub promocji postaw ekologicznych (szt.) | 0 | 20 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba zrealizowanych projektów służących ochronie siedlisk, zbiorowisk roślinnych lub gatunków (szt.) | 0 | 80 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba zrealizowanych projektów służących ochronie obszarów Natura 2000 (szt.) | 0 | 50 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba osób objętych działaniami edukacyjnymi (os.) | 0 | 400 tys. | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba opracowanych planów ochrony (szt.) | 0 | 100 | Monitoring programu (rocznie) |

¹⁹⁰ Rozporządzenie nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r., str. 25).

| | | | | |
|---------------------|---|---|-------|-------------------------------|
| Wskaźniki rezultatu | Łączna powierzchnia obszarów, na których przywrócono lub zapewniono ochronę właściwego stanu ekosystemów (ha) | 0 | 1 550 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Łączna powierzchnia obszarów Natura 2000, na których przywrócono lub zapewniono ochronę właściwego stanu ekosystemów (ha) | 0 | 500 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba gatunków objętych programem ochrony lub reintrodukcji (szt.) | 0 | 8 | Monitoring programu (rocznie) |
| | | | | |

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

Programu Rozwój Obszarów Wiejskich 2007-2013:

- płatności dla obszarów NATURA 2000 – pomoc stanowi rekompensatę za utracone dochody, koszty związane ze sporządzeniem dokumentacji siedliska lub dokumentacji ornitologicznej (w przypadku, gdy dla danego obszaru nie został sporządzony plan ochrony) oraz dodatkowe koszty związane z prowadzeniem monitoringu przyrodniczego przez beneficjenta.
- doskonalenie zawodowe rolników i posiadaczy lasów oraz osób planujących podjęcie działalności rolniczej.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR – w ramach Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich na lata 2007-2013:

- udrożnienie rzek poprzez budowę przepławek dla ryb oraz ochrona przed zabudową rzek ważnych dla migracji i tarła gatunków wędrownych,
- wsparcie finansowe na propagowanie zrównoważonej akwakultury zgodnej ze szczególnymi ograniczeniami związanymi z ochroną środowiska wynikającymi z wyznaczenia obszarów ochrony należących do sieci NATURA 2000.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności - 16 regionalnych programów operacyjnych:

1. projekty z zakresu zachowania różnorodności gatunkowej. Linia demarkacyjna przebiega na podstawie kryterium finansowego
2. projekty z zakresu ochrony siedlisk. Linia demarkacyjna przebiega na podstawie kryterium demograficznego i kryterium finansowego
3. budowa infrastruktury służącej promocji obszarów NATURA 2000, w tym celów edukacji ekologicznej.

4. projekty budowy przejść dla zwierząt i likwidacja barier. Linia demarkacyjna przebiega na podstawie kryterium demograficznego i kryterium finansowego
5. edukacja ekologiczna. Maksymalna wartość projektu. Linia demarkacyjna przebiega na podstawie kryterium demograficznego i kryterium finansowego
6. kampanie promocyjne i informacyjne oraz imprezy masowe. Linia demarkacyjna przebiega na podstawie kryterium demograficznego i kryterium finansowego

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych priorytetów POLIŚ

Instrument Finansowy LIFE+ - projekty o charakterze innowacyjnym, demonstracyjnym lub dotyczące najlepszych praktyk na obszarach cennych przyrodniczych.

Oś priorytetowa VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T

Główny cel osi priorytetowej

Poprawa dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T oraz poprawa połączeń komunikacyjnych głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju poprzez rozwój sieci drogowej na terenie tych województw.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. Poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu, nośności i jakości dróg sieci TEN-T w ruchu tranzytowym, połączeniach między dużymi miastami kraju, w tym głównymi ośrodkami Polski wschodniej, oraz przejazdach przez miasta,
2. Zwiększenie przepustowości portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienie wysokiego standardu świadczonych usług.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej realizowana będzie budowa odcinków autostrad (m.in. A1, A2 i A4), budowa odcinków dróg ekspresowych pomiędzy największymi aglomeracjami (m.in.: S2, S3, S5, S7, S8, S17, S69), budowa obwodnic oraz przebudowa odcinków innych dróg krajowych znajdujących się w sieci TEN-T, w tym odcinków w miastach na prawach powiatu.

Przewidywana jest również realizacja projektów obejmujących wzmocnienia dróg krajowych do nośności 115 kN/oś, co wynika ze zobowiązań jakie strona polska przyjęła w Traktacie Akcesyjnym. Zgodnie z jego zapisami w 2011 roku 2,5 tys. km wyznaczonych dróg będzie dostosowanych do nacisku 115 kN/oś.

Projekty realizowane w ramach osi priorytetowej wynikać będą z decyzji Parlamentu i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE) z uwzględnieniem w szczególności projektu priorytetowego 25 – Oś autostradowa Gdańsk – Brno/Bratysława – Wiedeń, który na terenie Polski obejmuje autostradę A1. Zgodnie z podjętymi przez polskie władze

zobowiązaniami, zakończenie realizacji polskiej części projektu priorytetowego 25 planowane jest do końca 2010 roku.

Wybór przewidywanych do finansowania projektów z zakresu budowy dróg ekspresowych i autostrad opiera się o wyniki analizy szeregu czynników ekonomicznych i społecznych. Podstawowym kryterium wyboru inwestycji drogowych do wsparcia w ramach osi priorytetowej jest położenie danego odcinka w ciągu zidentyfikowanych w projekcie Strategii Rozwoju Transportu najważniejszych szlaków drogowych, mających znaczący wpływ na poprawę dostępu do regionów oraz największych aglomeracji, a także połączeń międzynarodowych i międzyregionalnych. Jednocześnie pod uwagę brane są obecne i prognozowane potoki ruchu na sieci drogowej oraz dojrzałość projektów do realizacji. Nie mniej ważnym czynnikiem, mającym wpływ na wybór inwestycji, jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa dla zidentyfikowanych, strategicznych połączeń.

Z uwagi na fakt, iż w sieci TEN-T znajdują się korytarze przebiegające przez dwa największe miasta Polski wschodniej: Białystok i Lublin wsparcie w ramach osi priorytetowej uzyska przebudowa dróg krajowych łączących te dwa ośrodki Polski wschodniej z Warszawą do parametrów dróg ekspresowych (drogi S8 i S17).

Województwa Polski wschodniej charakteryzują się słabą dostępnością komunikacyjną, dlatego też istotne jest stworzenie sprawnych połączeń transportowych z resztą kraju i innymi państwami. Brak spójności terytorialnej regionów Polski wschodniej sprzyja utrzymywaniu się różnic rozwojowych pomiędzy poszczególnymi częściami kraju i Unią Europejską.

Ze względu na tranzytowe położenie województw Polski wschodniej główne szlaki komunikacyjne biegnące przez wschodnie regiony mogą odegrać bardzo istotną rolę w obsłudze transportu międzynarodowego pomiędzy Europą Zachodnią a państwami Europy Wschodniej.

W ramach tej osi priorytetowej realizowane będą również działania, które obejmą rozbudowę infrastruktury¹⁹¹ portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T, w tym terminali pasażerskich, inwestycje lotniskowe oraz przygotowanie do budowy drugiego centralnego portu lotniczego w Polsce. Wskazany w celu osi priorytetowej wysoki poziom usług będzie osiągnięty poprzez inwestycje w infrastrukturę służącą obsłudze pasażerów, m.in.: budowę, rozbudowę lub modernizację terminali pasażerskich z zapewnieniem standardów obsługi porównywalnych z innymi krajami Wspólnoty, a także wprowadzanie nowoczesnych technologii i informatyzację.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają także projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

W wyniku podjętych działań powstanie sieć drogowa o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych, w tym stworzony zostanie zasadniczy szkielet dróg o dużej przepustowości, stanowiący sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W rezultacie nastąpi redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego w rejonach wielkich miast oraz znaczące skrócenie czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi miastami. Zapewniona zostanie też płynność przebiegającego przez Polskę ruchu tranzytowego. Ponadto w wyniku realizacji projektów w ramach osi priorytetowej powstanie także lepsze połączenie dwóch największych miast Polski wschodniej z Warszawą, co wpłynie na szybszy rozwój

¹⁹¹ Obecnie w sieci TEN-T znajdują się lotniska w Warszawie, Poznaniu, Szczecinie, Wrocławiu, Gdańsku, Rzeszowie, Krakowie, Katowicach.

ekonomiczny województw Polski wschodniej, stanowiących najslabiej rozwinięte regiony kraju.

Zakładane inwestycje w sektorze lotnictwa cywilnego umożliwią dostosowanie polskich portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T do rosnących potrzeb przewozowych oraz dostosowanie infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym do dynamicznie wzrastającego ruchu w polskiej przestrzeni powietrznej.

Wyeliminowanie barier rozwojowych kraju poprzez rozbudowę sieci dróg i lotnisk zwiększy możliwości wykorzystania przewag konkurencyjnych, takich jak położenie geograficzne czy duża wielkość rynku. Wpłynie też na poprawę wymiany handlowej z krajami Unii Europejskiej oraz pozostałymi sąsiadami Polski. Rozbudowa istniejącego układu drogowego zapewni właściwą obsługę przemysłu i usług oraz poprawi jakość przewozów pasażerskich. Pozwoli to również na osiągnięcie korzyści wynikających z rozszerzenia jednolitego rynku oraz stworzenie dodatkowych możliwości przyciągnięcia kapitału zagranicznego i zwiększenie mobilności osób w wieku produkcyjnym.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogły być przede wszystkim: podmioty zarządzające drogami krajowymi oraz portami lotniczymi znajdującymi się w sieci TEN-T.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- stworzenie sieci sprawnych połączeń transportowych, służących intensyfikacji wymiany handlowej na jednolitym rynku,
- rozwój ekonomiczny regionów i poprawa dostępności do głównych aglomeracji miejskich w Polsce,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie pozwalająca na ograniczenie wysokich kosztów społecznych i ekonomicznych wypadków drogowych,
- wzrost dostępności komunikacyjnej terenów Polski wschodniej,
- wzmocnienie atrakcyjności dwóch największych miast Polski wschodniej dla lokalizacji inwestycji produkcyjnych.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa VI | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym 2013 (2015) | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|--------------------|---|------------------------|--|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba projektów | 0 | 15 (50) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanych autostrad w sieci TEN-T (km) | 0 | 122 (433) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanych i przebudowanych dróg ekspresowych w sieci TEN-T (km) | 0 | 382 (610) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanych i przebudowanych dróg w sieci TEN-T dostosowanych do nośności 115 kN/oś (km) | 0 | 96 (113) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba przebudowanych lotnisk w sieci TEN-T (szt.) | 0 | 4 (8) | Monitoring programu (rocznie) |

| Oś priorytetowa VI | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym 2013 (2015) | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|--|------------------------|--|--------------------------------------|
| Wskaźniki rezultatu | Poziom ukończenia TEN-T PP 25 (%) | 3 | 57 (100) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Wartość oszczędności czasu dla przewozu pasażerów i towarów uzyskanych dzięki budowie i modernizacji dróg (euro/rok) | 0 | 180 000 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Przepustowość portów lotniczych w sieci TEN-T (mln pasażerów/rok) | 7,1 | 17,8 (25,2) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Przyrost liczby pasażerów obsługiwanych na przebudowanych lotniskach (mln pasażerów) | 0 | 20,5 (22,5) | Monitoring programu (rocznie) |

*Wartość dla roku 2006.

| Rodzaj wskaźnika | Nazwa wskaźnika | Wartość w 2005 | Źródło danych |
|-----------------------|--|----------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki kontekstowe | Długość autostrad (km) | 551,7 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |
| | Długość dróg ekspresowych (km) | 257,7 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |
| | Długość dróg w sieci TEN-T (km) | 4 816 | Ministerstwo Transportu |
| | Liczba lotnisk w sieciach TEN-T | 8 | Ministerstwo Transportu |
| | Liczba wypadków na pozamiejskich odcinkach dróg krajowych (na 1 mln pojazdokilometrów) | 1 990 | Komenda Główna Policji |
| | Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (na 100 tys. mieszkańców oraz w liczbach bezwzględnych) | 14,3 5444 | KGP |

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

W ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 przewiduje się wsparcie projektów w zakresie dróg gminnych, dojazdowych do gruntów rolnych, wydzielanych w ramach projektów scaleniowych.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR

W zakresie PO „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” wsparciem będą objęte inwestycje w zakresie budowy lub modernizacji dróg na terenie portów spełniających funkcje portów rybackich oraz budowa lub

modernizacja drogi, jeżeli stanowi jedyną drogę dojazdową do portu, który spełnia funkcje portu rybackiego. Wsparcie obejmuje także inwestycje w budowę lub modernizację małych przystani rybackich, restrukturyzację miejsc wyładunku oraz poprawę warunków wyładunku ryb przez rybaków przybrzeżnych w istniejących miejscach wyładunku.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności

- 16 regionalnych programów operacyjnych: przedsięwzięcia dotyczące dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, infrastruktury portów lotniczych spoza sieci TEN-T, indywidualne projekty dotyczące dróg krajowych wskazane przez zarząd województwa w ramach mechanizmu kompensacyjnego, przedsięwzięcia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach podlegających JST poza drogami krajowymi w miastach na prawach powiatu, inteligentne systemy transportowe na drogach podlegających JST poza drogami krajowymi w miastach na prawach powiatu;
- Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej: obwodnice miast w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich, drogi i infrastruktura towarzysząca w ciągu dróg wojewódzkich.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych osi priorytetowych POIiŚ

- oś priorytetowa VII w zakresie projektów drogowych dotyczących dojazdów do portów morskich, kolejowych dojazdów do portów lotniczych,
- oś priorytetowa VIII w zakresie projektów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego dla lotnisk prowadzących regularny ruch międzynarodowy, budowy i modernizacji dróg krajowych spoza sieci TEN-T.

Oś priorytetowa VII: Transport przyjazny środowisku

Główny cel osi priorytetowej

Zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w ogólnym przewozie osób i ładunków.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. Poprawa stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią, oraz poprawa obsługi pasażerów w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie kolejowym,
2. Zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego,

3. Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych,¹⁹²
4. Zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków,
5. Poprawa warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują następujące formy transportu:

1. transport kolejowy,
2. transport morski,
3. transport miejski w obszarach metropolitalnych,
4. transport intermodalny,
5. transport wodny śródlądowy.

Realizacja osi priorytetowej służyć będzie zwiększeniu udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego (transport kolejowy, morski, transport publiczny w obszarach metropolitalnych, intermodalny, wodny śródlądowy), co będzie prowadzić do lepszego zrównoważenia systemu transportowego, zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego). W ramach osi priorytetowej realizowane będą projekty budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej, znajdującej się przede wszystkim w sieci TEN-T, zgodnie z decyzją Parlamentu i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE), projekty polegające na rewitalizacji¹⁹³ linii kolejowych oraz projekty w zakresie poprawy bezpieczeństwa i likwidacji zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych oraz zakupu i montażu rozjazdów kolejowych, jak również projekty modernizacji i zakupu taboru kolejowego oraz niezbędnego wyposażenia. W ramach osi priorytetowej mogą być realizowane również inne projekty mające na celu zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego i polepszenie jakości usług, a w szczególności modernizacja dworców kolejowych, w zakresie zgodnym z regulacjami rozporządzenia Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym Fundusz Spójności.

Działania inwestycyjne w ramach osi priorytetowej obejmą w szczególności projekt priorytetowy 23, który na terenie Polski stanowi linia kolejowa Gdańsk – Warszawa – Katowice – granica państwa.

W przypadku europejskiego projektu priorytetowego 27, obejmującego na terenie Polski linię kolejową E75 Warszawa – Białystok – granica państwa, jego realizacja dostosowana będzie

¹⁹² Obecnie do obszarów metropolitalnych kwalifikujących się do wsparcia w ramach tej osi priorytetowej można zaliczyć następujące obszary: warszawski, katowicki, wrocławski, łódzki, trójmiejski, krakowski, poznański, bydgosko-toruński, szczeciński.

¹⁹³ Projekty rewitalizacyjne to projekty, gdzie w wyniku prowadzonych prac budowlanych następuje przywrócenie pierwotnych parametrów użytkowych linii kolejowej, celem usprawnienia usług transportowych i w stosunku do których analiza korzyści i kosztów jasno wykazała społeczno-ekonomiczne korzyści projektów. Projekty rewitalizacyjne nie powinny obejmować korytarzy TEN-T, na których w najbliższej perspektywie finansowej (2014-2020) w okresie trwałości projektu są przewidziane prace modernizacyjne, chyba że zakres prac jest w pełni komplementarny.

do tempa inwestycji w pozostałych zainteresowanych państwach. W pierwszej kolejności działania inwestycyjne podjęte będą na odcinku Warszawa – Tuszcz (Sadowne).

Wybór przewidywanych do finansowania projektów z zakresu modernizacji linii kolejowych jest przeprowadzony na podstawie analiz istniejącego stanu utrzymania linii kolejowych w Polsce oraz obecnych i prognozowanych potoków ruchu na sieci kolejowej. Ponadto pod uwagę brane jest położenie danego odcinka w sieci TEN-T lub w ciągu, zidentyfikowanych w projekcie Strategii Rozwoju Transportu oraz Strategii dla sektora kolejowego do 2013 r., najważniejszych szlaków kolejowych, mających znaczący wpływ na poprawę dostępu do regionów oraz największych aglomeracji, a także połączeń międzynarodowych i międzyregionalnych. Istotnym czynnikiem jest również dojrzałość projektów do realizacji.

Władze polskie zapewnią środki finansowe niezbędne do utrzymania na odpowiednim poziomie infrastruktury zmodernizowanej z wykorzystaniem środków unijnych. Możliwość zapewnienia środków na utrzymanie będzie uwzględniana na etapie wyboru projektów.

Priorytetowe ciągi kolejowe, na których skupione zostaną wysiłki inwestycyjne to:

- **linia E65/CE65** – objęta projektem priorytetowym 23,
- **linia E20/CE20** – objęta Północną Osią Transnarodową,
- **linia E30/CE30** – objęta Centralną Osią Transnarodową,
- **linia E59**,
- **linia kolejowa E75** – objęta projektem priorytetowym 27,
- **linia Warszawa – Łódź**,
- **linia kolejowa nr 8** – Warszawa – Radom.

W ramach osi priorytetowej oprócz projektów dotyczących inwestycji w tradycyjne elementy infrastruktury w sektorze kolejowym, realizowane będą inwestycje w zakresie zarządzania informacjami, systemami operacyjnymi i logistycznymi w celu podniesienia jakości obsługi klienta w krótkim okresie. Jednym z priorytetowych działań w tym obszarze jest zapewnienie interoperacyjności polskiego transportu kolejowego, stosownie do regulaminu Wspólnoty w sprawie zastosowań telematycznych w transporcie towarowym (TAF TSI). Ponadto wsparciem objęte będą inwestycje mające na celu wdrożenie systemów GSM-R i ERTMS¹⁹⁴ w Polsce.

¹⁹⁴ Realizując zapisy Decyzji 2009/561/WE zastąpionej Decyzją Komisji z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei 2012/88/UE Polska wdraża system ERTMS na korytarzach określonych w Decyzji. Sposób i zakres wdrażania uzależniony jest od wielu czynników, warunkujących wybór poziomu systemu ETCS, jak również organizację wdrożenia poszczególnych projektów.

Na podjęcie decyzji w tej kwestii wpływ mają, między innymi, takie elementy jak: stan przygotowania drogi kolejowej i urządzeń warstwy podstawowej srk; typ linii; planowane natężenie ruchu; planowana przepustowość linii kolejowej; planowana prędkość docelowa na linii kolejowej; plany modernizacji linii kolejowych.

W zależności od tych elementów podejmowana jest decyzja o poziomie systemu ETCS (ETCS poziom 1, ETCS poziom 1 z uaktualnieniem "infill", ETCS poziom 2, ETCS L1 Limited Supervision) oraz o parametrach systemu GSM-R.

Realizacja projektów odbywa się w kilku wariantach. W przypadku kompleksowej modernizacji linii, projekty uwzględniają wdrożenie systemu ERTMS zarówno w zakresie GSM-R jak i ETCS (Linia E65 Warszawa - Gdynia; Warszawa - Łódź). Dzieje się tak również w przypadku, gdy linia kolejowa jest zmodernizowana, a wdrażany jest system ETCS poziomu 2 (Linia E30 Legnica - Węgliniec - Bielawa Dola; Linia E30 Legnica - Wrocław - Opole).

Ponadto w ramach osi priorytetowej realizowane będą projekty dotyczące transportu morskiego, które przyczynią się do utworzenia połączeń typu „autostrady morskie” wychodzących z polskich portów zlokalizowanych w sieci TEN-T, z uwzględnieniem wytycznych zawartych w planie rozwoju autostrad morskich na Morzu Bałtyckim. Wsparciem w ramach transportu morskiego objęte będą cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście), wchodzące w skład sieci TEN-T, oraz cztery porty morskie znajdujące się poza tą siecią (Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg). Na porty znajdujące się poza siecią TEN-T zostanie przeznaczony maksymalnie 15% alokacji przewidzianej na wsparcie transportu morskiego.

W obszarze transportu publicznego wspierane będą głównie projekty rozbudowy sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, linii tramwajowych, metra) i trolejbusowych oraz zakup i modernizacja taboru, budowa i rozbudowa stacji i węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu, w tym projekty typu „parkuj i jedź” oraz systemy telematyczne poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego. W ramach osi priorytetowej przewiduje się też realizację projektów w zakresie budowy terminali kontenerowych i centrów logistycznych.

Inwestycje w zakresie żeglugi śródlądowej obejmą przede wszystkim projekty dotyczące modernizacji urządzeń wodnych, w celu dostosowania górnej i środkowej Odry do III klasy drogi wodnej, co oznacza drogę wodną regionalną o najwyższych parametrach. Klasa drogi wodnej oznaczana jest na podstawie wielkości statków lub zestawów pchanych, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi na danej drodze wodnej, wg określonych w polskich przepisach parametrów eksploatacyjnych, takich jak: minimalne wymiary szlaku wodnego, kanału, śluz żeglownych, i in. Inwestycje przewidywane do realizacji w ramach Programu będą powiązane z realizowanymi ze środków krajowych projektami na górnej i środkowej Odrze. W ten sposób zapewniona zostanie możliwość prowadzenia żeglugi na całej długości tej rzeki.

Planowane jest przygotowanie koncepcji rozwoju śródlądowych dróg wodnych, uwzględniającej Europejskie Porozumienie o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (AGN) i skoordynowanej z harmonogramem inwestycji na europejskiej sieci dróg wodnych, a zwłaszcza na terenie Niemiec i krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Polska przygotowuje we współpracy ze stroną niemiecką plan dalszego zagospodarowania Odry.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają także projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

Dla stworzenia w Polsce zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego niezbędne jest:

- utrzymanie wysokiego udziału transportu kolejowego w ogólnym przewozie ładunków. Wymaga to poważnych inwestycji na liniach kolejowych oraz wspierania działań w zakresie unowocześnienia taboru kolejowego,
- zwiększenie udziału transportu morskiego w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej, szczególnie w obszarze Morza Bałtyckiego,

System GSM-R wdrażany jest sukcesywnie, jako interoperacyjny system radiołączności kolejowej, mający w przyszłości całkowicie zastąpić analogową łączność radiową, wykorzystującą pasmo częstotliwości 150 MHz. Parametry systemu projektowane są zgodnie z wymaganiami specyfikacji EIRENE.

Wszystkie projekty mające na celu wdrożenie systemu ERTMS/GSM-R oraz ERTMS/ETCS obejmują swoim zakresem zaprojektowanie, wybudowanie, przetestowanie oraz uzyskanie wszelkich certyfikatów niezbędnych dla uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu zgodnie z TSI CCS.

- wspieranie w obszarach metropolitalnych alternatywnych w stosunku do transportu indywidualnego form transportu,
- wspieranie rozwoju transportu intermodalnego,
- zmniejszenie regresu żeglugi śródlądowej.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogły być przede wszystkim: podmioty zarządzające liniami kolejowymi, portami morskimi, centrami logistycznymi, śródlądowymi drogami wodnymi, jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje odpowiedzialne za transport publiczny w metropoliach: warszawskiej, katowickiej, wrocławskiej, łódzkiej, trójmiejskiej, krakowskiej, poznańskiej, bydgosko-toruńskiej, szczecińskiej.

W sektorze kolei i transportu miejskiego zachowana będzie ogólna wartość inwestycji nie mniejsza niż 10,3 mld EUR i 11,5 mld EUR w całej osi priorytetowej. Inwestycje zostaną zakończone do momentu przedłożenia końcowego sprawozdania z realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (tj. marzec 2017). Informacja o ww. wartościach inwestycji będzie częścią końcowego sprawozdania i zostanie poddana odpowiedniej ocenie.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

1. zwiększenie udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego (transport kolejowy, morski, intermodalny, śródlądowy wodny, transport publiczny na obszarach metropolitalnych),
2. lepsze zrównoważenie systemu transportowego,
3. zmniejszenie negatywnych oddziaływań transportu na środowisko,
4. redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego.

Wskaźniki

| Oś priorytetowa VII | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym 2013 (2015) | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|--|------------------------|--|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba projektów (szt.) | 0 | 15 (100) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanych i zmodernizowanych linii kolejowych (km) | 0 | 100 (611) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość zrewitalizowanych linii kolejowych (km) | 0 | 0 (507) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba jednostek zakupionego bądź zmodernizowanego taboru kolejowego (szt.) | 0 | 68 (309) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanych i zmodernizowanych nabrzeży portowych (km) | 0 | 1,5 (2,5) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanych lub zmodernizowanych sieci transportu szynowego i trolejbusowego (km) | 0 | 100 (200) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba jednostek zakupionego bądź zmodernizowanego taboru komunikacji miejskiej (szt.) | 0 | 350 (590) | Monitoring programu (rocznie) |

| Oś priorytetowa VII | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym 2013 (2015) | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|--|------------------------|--|--------------------------------------|
| | Liczba zbudowanych i rozbudowanych centrów logistycznych oraz terminali kontenerowych (szt.) | 0 | 3 (5) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba zmodernizowanych obiektów na śródlądowych drogach wodnych | 0 | 4 (86) | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Poziom ukończenia TEN-T PP23 (%) ¹⁹⁵ | 29 | 36 (70) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Poziom ukończenia TEN-T PP27 (%) | 0 | 0 (17) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Wartość oszczędności czasu dla przewozu pasażerów i towarów uzyskanych dzięki modernizacji linii kolejowych (euro/rok) | 0 | 54 000 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Wzrost zdolności przeładunkowej portów (mln ton) | 0 | 3 (3,5) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Dodatkowa liczba pasażerów obsługanych przez usprawniony transport miejski (os./rok) | 0 | 22 mln (31,5 mln) | Monitoring programu (rocznie) |

| Rodzaj wskaźnika | Nazwa wskaźnika | Wartość w 2005 | Źródło danych |
|-----------------------|---|----------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki kontekstowe | Długość linii kolejowych normalnotorowych (km) | 19 843 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |
| | Długość nabrzeży w portach morskich handlowych (km) | 75,1 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |
| | Czynne trasy tramwajowe (km) | 933 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |
| | Drogi wodne (km) | 3 638 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |
| | Przewozy ładunków transportem kolejowym (tys. ton) | 269 533 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |
| | Przewozy ładunków transportem kolejowym (mln tonokilometrów) | 49 972 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |
| | Przewozy pasażerów transportem kolejowym (tys. os.) | 258 110 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |
| | Przewozy pasażerów transportem kolejowym (mln pasażerokilometrów) | 18 157 | GUS, „Transport-wyniki działalności” |

¹⁹⁵ Dla długości 779 km, bez odcinków, których nie można modernizować ze względu na szkody górnicze.

| | | | |
|--|--|--------|--|
| | Udział transportu przyjaznego środowisku w transporcie osobowym ¹⁹⁶ (%) | 24,86% | GUS, „Transport-wyniki działalności” (transport kolejowy, morski i żegluga śródlądowa) |
| | Udział transportu przyjaznego środowisku w transporcie towarowym (%) | 20,28% | GUS, „Transport-wyniki działalności” (transport kolejowy, morski i żegluga śródlądowa) |

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

W ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 nie przewiduje się przedsięwzięć komplementarnych.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR

W zakresie PO „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” wsparciem będą objęte inwestycje w zakresie budowy lub modernizacji dróg na terenie portów spełniających funkcje portów rybackich oraz budowa lub modernizacja drogi, jeżeli stanowi jedyną drogę dojazdową do portu, który spełnia funkcje portu rybackiego. Wsparcie obejmuje także inwestycje w budowę lub modernizację małych przystani rybackich, restrukturyzację miejsc wyładunku oraz poprawę warunków wyładunku ryb przez rybaków przybrzeżnych w istniejących miejscach wyładunku.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności

- 16 regionalnych programów operacyjnych: przedsięwzięcia dotyczące modernizacji regionalnej sieci linii kolejowych i zakupu taboru, przedsięwzięcia w zakresie transportu publicznego, w tym w aglomeracjach objętych POIiŚ linią demarkacyjną pomiędzy 16 RPO a POIiŚ stanowi kryterium kwotowe, lokalne i regionalne porty morskie inne niż w POIiŚ oraz regionalne porty rzeczne.
- Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej: kompleksowe projekty z zakresu zintegrowanego miejskiego transportu publicznego w 5 miastach wojewódzkich Polski Wschodniej.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych osi priorytetowych POIiŚ

- w ramach innych osi priorytetowych nie przewiduje się przedsięwzięć komplementarnych.

¹⁹⁶ Bez uwzględnienia przewozów komunikacją miejską.

Oś priorytetowa VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe

Główny cel osi priorytetowej

Poprawa stanu bezpieczeństwa oraz dostępności komunikacyjnej Polski i krajowych połączeń międzyregionalnych, położonych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków dróg objętych tą siecią.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. Poprawa stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
2. Poprawa stanu dróg krajowych położonych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków dróg objętych tą siecią,
3. Usprawnienie zarządzania ruchem,
4. Poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie lotniczym.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają projekty związane z:

1. poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Poprawa stanu bezpieczeństwa na drogach obejmuje z jednej strony poprawę wyposażenia dróg krajowych w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu z drugiej zaś strony przedsięwzięcia mające na celu zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego,
2. poprawą stanu dróg krajowych znajdujących się poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków dróg objętych tą siecią. Podniesienie standardu dróg krajowych zapewni zwiększenie ich przepustowości, poprawę bezpieczeństwa oraz skrócenie czasu przejazdu, co wiąże się z obniżeniem kosztów przewozów transportem samochodowym,
3. rozwojem Inteligentnych Systemów Transportowych, szczególnie systemów zarządzania ruchem,
4. zapewnieniem niezbędnych standardów bezpieczeństwa w transporcie lotniczym zgodnie z przepisami międzynarodowymi i krajowymi.

W przypadku projektów drogowych, wsparcie w ramach osi priorytetowej przeznaczone będzie na projekty dotyczące dróg krajowych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków zlokalizowanych w ramach tej sieci, obejmujące ich przebudowę do parametrów dróg ekspresowych¹⁹⁷, a także budowa obwodnic oraz przebudowa odcinków innych dróg krajowych znajdujących się poza siecią TEN-T, w tym odcinków w miastach na prawach powiatu. Przewidywana jest również realizacja projektów obejmujących wzmocnienia dróg krajowych do nośności 115 kN/oś.

¹⁹⁷ Przeprowadzone prognozy ruchu na sieci dróg krajowych wykazały, że obecny i prognozowany ruch pojazdów w rejonie Polski Wschodniej w ciągu przyszłej S19 jest relatywnie niski w porównaniu z innymi regionami kraju. W związku z tym, w powiązaniu z możliwościami finansowymi państwa, uchwalając Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 oraz wprowadzając do niego nowe załączniki, podjęto decyzję o skierowaniu środków na inne, priorytetowe inwestycje. W ich zakres weszły również inwestycje w Polsce Wschodniej, jak np. S17 usprawniająca połączenie oraz wymianę gospodarczą pomiędzy Lublinem a Warszawą oraz S8 usprawniająca połączenie Białegostoku z Warszawą – w przypadku obu tych inwestycji badany będzie ich wpływ na generowanie ruchu w korytarzu przyszłej S19. Projekty obejmujące budowę drogi S19 będą rozpatrywane do realizacji w późniejszym okresie, uwzględniając zaktualizowane prognozy ruchu w Polsce Wschodniej.

Podstawowym kryterium wyboru projektów przewidywanych do realizacji jest wpływ na podniesienie poziomu dostępności największych aglomeracji miejskich na tych obszarach. Pod uwagę brany jest również wpływ na podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, który będzie wynikiem wdrożenia projektów. Istotnym czynnikiem jest również dojrzałość projektów do wdrożenia. Harmonogram realizacji projektów będzie oparty o obiektywne kryteria, w tym obecne i przyszłe potrzeby ruchowe.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują także projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

Wybór tej osi priorytetowej wynika z potrzeby rozwoju krajowej infrastruktury transportu poza siecią TEN-T oraz zapewnienia spójności terytorialnej kraju. Poza tym podyktowany jest potrzebą pilnego zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i lotniczego oraz stosowania na szerszą skalę nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogły być przede wszystkim: podmioty zarządzające drogami krajowymi oraz lotniskami, podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego i lotniczego, jednostki samorządu terytorialnego, podmioty związane z obsługą podróży i zarządzaniem transportem publicznym.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

1. poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
2. usprawnienie połączeń o charakterze międzyregionalnym,
3. zwiększenie zakresu stosowania Inteligentnych Systemów Transportu,
4. poprawa bezpieczeństwa w transporcie lotniczym.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa VIII | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym 2013(2015) | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|----------------------|--|------------------------|---|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba projektów (szt.) | 0 | 45 (60) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanych i przebudowanych dróg ekspresowych (km) w tym: w sieci TEN-T | 0 0 | 167 (281) 47 (154) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanych i przebudowanych dróg krajowych dostosowanych do nośności 115 kN/oś (km) | 0 | 118 (141) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba przebudowanych miejsc niebezpiecznych | 0 | 15 (20) | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba przebudowanych lotnisk w zakresie ochrony i bezpieczeństwa | 0 | 5 (8) | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Wartość oszczędności czasu dla przewozu pasażerów i towarów uzyskanych dzięki budowie i modernizacji dróg (euro/rok) | 0 | 36 000 000 | Monitoring programu (rocznie) |

| Rodzaj wskaźnika | Nazwa wskaźnika | Wartość w 2005 | Źródło danych |
|-----------------------|--|----------------|--|
| Wskaźniki kontekstowe | Liczba wypadków na pozamiejskich odcinkach dróg krajowych (na 1 mln pojazdokilometrów) | 1 990 | Komenda Główna Policji |
| | Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (na 100 tys. mieszkańców oraz w liczbach bezwzględnych) | 14,3 5444 | KGP (rocznie) |
| | Liczba lotnisk* | 12 | Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej |

* liczba portów lotniczych użytku publicznego zarejestrowanych w *Rejestrze lotnisk cywilnych* prowadzonym przez Prezesa Urzędu lotnictwa Cywilnego

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

W ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 przewiduje się wsparcie projektów w zakresie dróg gminnych, dojazdowych do gruntów rolnych, wydzielanych w ramach projektów scaleniowych.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR

W zakresie PO „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” wsparciem będą objęte inwestycje w zakresie budowy lub modernizacji dróg na terenie portów spełniających funkcje portów rybackich oraz budowa lub modernizacja drogi, jeżeli stanowi jedyną drogę dojazdową do portu, który spełnia funkcje portu rybackiego. Wsparcie obejmuje także inwestycje w budowę lub modernizację małych przystani rybackich, restrukturyzację miejsc wyładunku oraz poprawę warunków wyładunku ryb przez rybaków przybrzeżnych w istniejących miejscach wyładunku.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności

- 16 regionalnych programów operacyjnych: przedsięwzięcia dotyczące dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, infrastruktury portów lotniczych spoza sieci TEN-T, indywidualne projekty dotyczące dróg krajowych wskazane przez zarząd województwa w ramach mechanizmu kompensacyjnego
- Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej: obwodnice miast w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich, drogi i infrastruktura towarzysząca w ciągu dróg wojewódzkich

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych osi priorytetowych POIiŚ

- oś priorytetowa VI w zakresie projektów drogowych i lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T

Oś priorytetowa IX: Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna

Główny cel osi priorytetowej

Zmniejszenie oddziaływania sektora energetyki na środowisko.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

Podwyższenie sprawności wytwarzania, przesyłania i, dystrybucji energii oraz wzrost efektywności energetycznej w procesie użytkowania energii,
Wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych, w tym biopaliw.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Realizacja celów tej osi priorytetowej ma znacznie zarówno dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego poprzez zmniejszenie zapotrzebowania na energię pierwotną i finalną oraz dywersyfikację źródeł energii w kierunku energii odnawialnej, jak również jest niezwykle istotna z punktu ochrony środowiska, ponieważ zmniejszenie zużycia energii oraz wykorzystanie odnawialnych źródeł energii niesie za sobą ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają działania obejmujące zwiększenie stopnia wykorzystania energii pierwotnej w sektorze energetycznym (tj. podwyższenie sprawności wytwarzania oraz obniżenie strat w procesie przesyłania i dystrybucji energii) i obniżenie energochłonności sektora publicznego oraz zwiększenie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, w tym biopaliw. Ponadto wsparcie przeznaczone będzie na przygotowanie dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnej z celami osi priorytetowej, w tym przygotowania planów gospodarki niskoemisyjnej.

Wszystkie projekty wspierane w ramach tej osi priorytetowej będą musiały wykazać wyraźny pozytywny wpływ na środowisko przedstawiony w formie skwantyfikowanych celów: oszczędności energii lub wzrostu wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

W zakresie zwiększenia efektywności energetycznej sektora energetycznego, wsparcie będzie udzielane na zwiększenie sprawności wytwarzania energii elektrycznej, w tym w szczególności energii elektrycznej wytwarzanej w skojarzeniu z ciepłem, zmniejszenie strat powstających przy przesyłaniu oraz dystrybucji energii elektrycznej i ciepła. Priorytetem strategii obniżenia energochłonności procesów wytwarzania energii i jej przesyłania jest generacja rozproszona, tj. budowa lokalnych, małych źródeł energii produkujących zarówno energię elektryczną jak i ciepło na potrzeby lokalne, niewymagające przesyłania jej na duże odległości. Działania w tym zakresie spełniają wymagania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/8/WE z dnia 11 lutego 2004 r. w sprawie promowania kogeneracji w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe na rynku wewnętrznym energii oraz zmieniającej dyrektywę 92/42/EWG¹⁹⁸.

W sektorze ciepłowniczym priorytetem jest poprawa efektywności dystrybucji ciepła do odbiorców (w szczególności poprzez modernizację sieci ciepłowniczych) oraz poprawa sprawności wytwarzania ciepła poprzez zmianę źródeł ciepła na jednostki wysokosprawnej kogeneracji. W elektroenergetyce zmniejszanie strat sieciowych realizowane będzie poprzez

¹⁹⁸ Dz. Urz. UE L 52 z dnia 21 lutego 2004 r.

proces modernizacji, wymiany i budowy nowych sieci dystrybucyjnych energii elektrycznej (wymiana transformatorów o niskiej sprawności energetycznej, skracanie bardzo długich ciągów liniowych, zmiana przekrojów przewodów w celu dostosowania ich do obecnych temperatur pracy sieci oraz inne, równoważne co do efektu środowiskowego, typy projektów).

Samodzielne projekty dotyczące redukcji strat energii w ramach sieci elektroenergetycznych mogą być sfinansowane z Funduszu Spójności wyłącznie, jeśli zostanie wykazany wyraźny skwantyfikowany pozytywny wpływ projektów na środowisko, w szczególności w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych. Do dofinansowania kwalifikować się będą wyłącznie projekty, które wykażą ograniczenie strat energii o co najmniej 30% w ramach projektu.

Realizacja celu oszczędności energii w sektorze publicznym, będzie obejmować wsparcie dla termomodernizacji obiektów użyteczności publicznej, w tym zmiany wyposażania tych obiektów w urządzenia o najwyższej, uzasadnionej ekonomicznie, klasie efektywności energetycznej (np. ocieplenie obiektów, wymiana drzwi i okien, modernizacja systemów grzewczych wraz z wymianą źródła ciepła, modernizacja systemów wentylacji, klimatyzacji).

Rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii obejmuje zespół działań zmierzających do wzrostu produkcji energii elektrycznej i ciepła pochodzących z odnawialnych zasobów energii. Rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii prowadzony będzie poprzez realizację inwestycji w zakresie budowy lub modernizacji jednostek wytwarzania:

- energii elektrycznej wykorzystujących biomasę, biogaz, energię wiatru oraz wody (np. elektrownie wiatrowe, elektrownie na biomasę lub biogaz, małe elektrownie wodne do 10MW),
- ciepła przy wykorzystaniu energii geotermalnej lub słonecznej (np. kolektory słoneczne, instalacje geotermalne),
- energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu z odnawialnych źródeł energii (np. elektrociepłownie na biomasę),
- biokomponentów i biopaliw, wyłączając produkty rolnicze określone w załączniku I do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (wsparcie będzie dotyczyło w szczególności instalacji do produkcji: estrów, węglowodorów syntetycznych, biowodoru, biopaliw syntetycznych).

Dla wsparcia celu, jakim jest wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii przewiduje się również możliwość współfinansowania ze środków Funduszu Spójności realizacji inwestycji związanych z budową i modernizacją sieci elektroenergetycznych w pełni dedykowanych przyłączeniu nowych jednostek wytwórczych energii z OZE. Wsparcie dla budowy i modernizacji sieci energetycznej z Funduszu Spójności będzie obejmować przyłącza jednostek wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych oraz wysokosprawnej kogeneracji do najbliższej istniejącej sieci. W tym kontekście przyłącze musi stanowić integralną część projektu dotyczącego jednostki wytwarzania energii, niezbędną dla osiągnięcia celów tego projektu.

W przypadku samodzielnych projektów, których celem jest modernizacja, wymiana lub budowa nowych elementów sieci elektroenergetycznej niezbędnych do przyłączenia jednostek wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, wydatki kwalifikowane mogą dotyczyć tylko kosztów zwiększenia mocy przesyłowej sieci do poziomu odpowiadającego mocy przyłączanych jednostek wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych. Przez moc

przyłączaną jednostek wytwarzania energii ze źródeł energii odnawialnej (OZE) rozumie się zarówno moc pojedynczego źródła, jak również kilku źródeł zlokalizowanych w ten sposób, że muszą one zostać przyłączone do tego samego elementu (elementów) sieci elektroenergetycznej, co powinno mieć potwierdzenie w odpowiedniej dokumentacji (ekspertyzach wpływu na sieć przyłączanych źródeł, ważnych warunkach przyłączenia do sieci). W przypadku, w którym dla energii odnawialnej będzie przeznaczona tylko część zwiększanej mocy przesyłowej w ramach projektu, pozostała część kosztów projektu nie będzie kwalifikowała się do wsparcia. W takim przypadku udział kosztów kwalifikujących się do wsparcia w całości kosztów w ramach projektu jest określony jako stosunek mocy przyłączanych OZE do przyrostu mocy przesyłowej budowanych lub modernizowanych elementów sieci wyrażony w procentach.

Oczekuje się, że interwencja w ramach tej osi priorytetowej w istotny sposób zaspokoi potrzeby terytorialne w zakresie zwiększenia efektywności energetycznej. Interwencja środków publicznych w zakresie sieci dystrybucji energii elektrycznej zostanie skierowana w szczególności na tereny Polski wschodniej. Modernizacja sieci ciepłowniczych będzie miała istotny wpływ na podniesienie efektywności energetycznej w dużych aglomeracjach miejskich. Inwestycje w zakresie produkcji energii i paliw z OZE przyczynią się do aktywizacji gospodarczej regionów bogatych w odnawialne źródła energii, w wyniku realizacji osi priorytetowej oczekiwany jest rozwój zarówno w sektorze przemysłowym jak i rolnym.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej mogą być: przedsiębiorstwa, jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, jednostki administracji rządowej, państwowe szkoły wyższe, kościoły i związki wyznaniowe, organizacje pozarządowe, stowarzyszenia i inne instytucje publiczne.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

1. zmniejszenie zużycia energii pierwotnej oraz emisji CO₂ i innych gazów cieplarnianych,
2. wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa IX | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|---|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba zrealizowanych projektów (szt.) | 0 | 110 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Wartość zrealizowanych projektów (EUR) | 0 | 2 100 mln | Monitoring programu (rocznie) |
| | Dodatkowa moc zainstalowana w elektrowniach wykorzystujących OZE (MW) | 0 | 690 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Dodatkowa moc zainstalowana w kogeneracji (MW) | 0 | 100 | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Ilość zaoszczędzonej energii w wyniku realizacji projektów (MWh) | 0 | 1 200 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Ilość energii wytworzonej z OZE w wyniku realizacji projektów (GWh/rok) | 0 | 1 000 | Monitoring programu (rocznie) |

| | | | | |
|--|---|---|-------|-------------------------------|
| | Uniknięte emisje CO ₂ związane z oszczędnościami energii w wyniku realizacji projektów (tys. ton) ¹⁹⁹ | 0 | 1 000 | Monitoring programu (rocznie) |
|--|---|---|-------|-------------------------------|

| Rodzaj wskaźnika | Nazwa wskaźnika | Wartość w 2005 | Źródło danych |
|-----------------------|--|----------------|----------------------------|
| Wskaźniki kontekstowe | Moc zainstalowana energii elektrycznej z OZE (MW) | 1 307,5 | Urząd Regulacji Energetyki |
| | Produkcja energii elektrycznej z OZE (GWh/rok) | 3 760,3 | Urząd Regulacji Energetyki |
| | Moc zainstalowana energii elektrycznej w elektrociepłowniach zawodowych (kogeneracja) (MW) | 5 725,5 | Agencja Rynku Energii |
| | Roczna produkcja biokomponentów/ biopaliw (z wyłączeniem bioetanolu) (tys. ton) | 64 | Ministerstwo Gospodarki |

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

Oś priorytetowa IX jest komplementarna z Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013, gdzie w ramach działania „Zwiększanie wartości dodanej podstawowej produkcji rolnej i leśnej” przewiduje się wsparcie m.in. inwestycji dotyczących modernizacji lub przebudowy budynków lub budowli stanowiących infrastrukturę zakładów przetwarzania produktów rolnych na cele energetyczne oraz zakup lub instalację urządzeń służących poprawie ochrony środowiska. W ramach PROW przewidziano również komplementarne wsparcie dotyczące energii odnawialnej (produkcja roślin energetycznych, urządzenia służące wytwarzaniu energii odnawialnej) w ramach działań „Modernizacja gospodarstw rolnych”, „Zwiększanie wartości dodanej podstawowej produkcji rolnej i leśnej”, „Różnicowanie w kierunku działalności nierolniczej”, „Tworzenie i rozwój mikroprzedsiębiorstw” oraz „Podstawowe usługi dla gospodarki i ludności wiejskiej”. W ramach działań „Różnicowanie w kierunku działalności nierolniczej” oraz „Tworzenie i rozwój mikroprzedsiębiorstw” obejmuje w szczególności wsparcie dla działalności w zakresie produkcji materiałów energetycznych z biomasy. Kryterium demarkacji z PROW w zakresie osi priorytetowej IX jest beneficjent oraz wartość projektu. W odniesieniu do biopaliw, w ramach PROW będą wspierane inwestycje w produkty rolnicze określone w załączniku I do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR

¹⁹⁹ Łącznie z szacowanym efektem wynikającym z ograniczenia strat w sieciach elektroenergetycznych.

W ramach Programu „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich na lata 2007-2013” nie przewiduje się działań komplementarnych w tym obszarze wsparcia.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności

- 16 regionalnych programów operacyjnych: działania w zakresie; budowy małych i średnich jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu; lokalnej i regionalnej infrastruktury przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej; budowy oraz modernizacji istniejących sieci ciepłowniczych; termomodernizacji budynków użyteczności publicznej; projekty dotyczące odnawialnych źródeł energii (OZE) i produkcja biopaliw. Demarkację stanowi przyjęte kryterium kwotowe.

- Program Operacyjny Kapitał Ludzki: w programie nie przewiduje się działań komplementarnych do osi priorytetowej IX.

- Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka: W ramach programu będą wspierane komplementarne projekty innowacyjne w sektorze energetycznym, a także naukowo-badawcze w dziedzinie energii, w tym w zakresie czystych technologii węglowych. Kryterium demarkacji stanowi innowacyjność projektu.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych osi priorytetowych POIiŚ

Oś priorytetowa X „Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii”, gdzie dofinansowana będzie infrastruktura służąca poprawie bezpieczeństwa energetycznego państwa poprzez tworzenie nowych zdolności przesyłowych i transportowych, gazu ziemnego, ropy naftowej i produktów ropopochodnych, energii elektrycznej oraz poprzez rozbudowę podziemnych magazynów gazu ziemnego i magazynowanie ropy naftowej i jej pochodnych, a także poprzez zapewnienie dostępności sieci gazowej na terenach niezgazyfikowanych i modernizację istniejących sieci dystrybucji.

Oś priorytetowa IV „Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska”, gdzie będą wspierane działania z zakresu ochrony powietrza dla dużych źródeł spalania, w szczególności dla tych, których paliwem wykorzystywanym jest węgiel.

Oś priorytetowa X: Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii

Główny cel osi priorytetowej

Poprawa bezpieczeństwa energetycznego państwa poprzez tworzenie nowych zdolności przesyłowych i transportowych gazu ziemnego, ropy naftowej i paliw płynnych, energii elektrycznej oraz poprzez rozbudowę podziemnych magazynów gazu ziemnego i magazynowanie ropy naftowej i paliw płynnych, a także poprzez zapewnienie dostępności sieci gazowej na terenach niezgazyfikowanych i modernizację istniejących sieci dystrybucji. Dywersyfikacja źródeł energii będzie dodatkowo wspierana poprzez zwiększenie dostępności na rynku urządzeń do produkcji energii ze źródeł odnawialnych lub zmniejszenie uzależnienia kraju od konwencjonalnych źródeł energii.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. rozwój infrastruktury przesyłowej, dystrybucyjnej i przeladunkowej gazu ziemnego, ropy naftowej i paliw płynnych,
2. rozwój systemów przesyłowych energii elektrycznej,
3. budowa i rozbudowa magazynów gazu ziemnego, a także magazynów ropy naftowej i paliw płynnych,,
4. budowa systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych i modernizacja istniejących sieci dystrybucji,
5. rozwój przemysłu produkującego urządzenia służące do produkcji paliw i energii ze źródeł odnawialnych lub zmniejszenie uzależnienia kraju od konwencjonalnych źródeł energii poprzez realizację projektów służących zwiększeniu efektywności energetycznej lub rozwojowi energetyki odnawialnej..

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Oś priorytetowa „Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii” realizuje cele polityki energetycznej Polski w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, które rozumiane jest jako większy stopień zdywersyfikowania źródeł i kierunków dostaw, poprawa systemów transportu, przesyłu i dystrybucji paliw, poprawa systemów przesyłu energii oraz osiągnięcie stanu zapasów paliw w ilości zapewniającej utrzymanie ciągłości dostaw do odbiorców. Jednocześnie, będąc członkiem Unii Europejskiej, Polska prowadzi taką politykę energetyczną, która uwzględnia również interesy innych państw członkowskich. Realizując projekty, które przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa dostaw paliw i energii elektrycznej na rynek wewnętrzny, Polska umacnia bezpieczeństwo całej wspólnoty i wypełnia przyjęte na siebie zobowiązania związane z tworzeniem jednolitego, konkurencyjnego rynku paliw i energii Unii.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują działania obejmujące rozwój systemów przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego, ropy naftowej i paliw płynnych, rozwój systemów przesyłowych energii elektrycznej oraz budowa i rozbudowa podziemnych magazynów gazu ziemnego, ropy naftowej i paliw płynnych. Dofinansowanie w ramach osi priorytetowej obejmie także budowę systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych. Ponadto wsparcie przeznaczone będzie na przygotowanie dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnej z celami osi priorytetowej.

Obecny stan infrastruktury sieciowej w Polsce nie zapewnia efektywnego funkcjonowania rynku energii elektrycznej i rynku gazu ziemnego. Wysoki stopień dekapitalizacji majątku trwałego w sektorze energetycznym, zły stan techniczny sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego oraz jej nierównomierny rozwój na terenie kraju wymagają natychmiastowej interwencji na poziomie przedsiębiorstw, administracji rządowej oraz Wspólnot Europejskich. Również Komisja Europejska podziela taki pogląd, wyrażany między innymi w strategicznych wytycznych Wspólnoty dla spójności na lata 2007-2013 oraz zintegrowanych wytycznych na rzecz wzrostu i zatrudnienia w latach 2005-2008. W dokumentach tych podkreśla się, iż w celu zwiększenia konkurencyjności, atrakcyjności oraz zatrudnienia poszczególnych regionów, jak i całej Wspólnoty niezbędne są inwestycje w sektorze energetycznym. W dyrektywie 2004/67/WE dotyczącej środków zapewniających bezpieczeństwo dostaw gazu ziemnego²⁰⁰ stwierdza się natomiast, iż Wspólnota jest żywo zainteresowana zapewnieniem ciągłości inwestycji w struktury dostaw gazu. Natomiast w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 994/2010 z dnia 20 października

²⁰⁰ Dz. Urz. UE L 127 z dnia 29 kwietnia 2004 r., str. 92.

2010 r. w sprawie środków zapewniających bezpieczeństwo dostaw gazu ziemnego i uchylenia dyrektywy Rady 2004/67/WE podkreśla się potrzebę wspierania inwestycji w nową infrastrukturę gazowniczą²⁰¹.

Trudności, nawet przejściowe, powodujące redukcję dostaw surowców energetycznych mogą poważnie zakłócić działalność gospodarczą poszczególnych państw członkowskich, jak i całej Wspólnoty. Jednocześnie projekty rozbudowy, bądź modernizacji infrastruktury energetycznej są kosztowne, czasochłonne i często bardzo trudne do zrealizowania na zasadach komercyjnych. Dlatego też decyzje dotyczące realizacji inwestycji w sektorze energetycznym powinny być podejmowane ze sporym wyprzedzeniem czasowym oraz uwzględnieniem prognozowanego przyszłego zapotrzebowania na paliwa i energię.

Projekty linii energetycznych (elektroenergetycznych i gazowych) o szczególnym znaczeniu dla Unii Europejskiej w świetle tworzenia rynku energii oraz bezpieczeństwa dostaw, a także ochrony środowiska stanowią przedmiot programu Komisji Europejskiej transeuropejskich sieci energetycznych (TEN-E). Wykaz projektów będących we wspólnym interesie UE w tym projektów priorytetowych zawiera decyzja nr 1364/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. ustanawiająca wytyczne dla transeuropejskich sieci energetycznych oraz uchylająca decyzję 96/391/WE i decyzję nr 1229/2003/WE²⁰². Są to projekty przyczyniające się do zrównoważonego i trwałego rozwoju i mają szczególne znaczenie dla funkcjonowania konkurencyjnego rynku wewnętrznego w Europie i dla wzmocnienia bezpieczeństwa dostaw energii w UE. Z uwagi na bezpieczeństwo dostaw gazu ziemnego do odbiorców wprowadzony został ustawowy obowiązek magazynowania gazu - ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym (Dz. U. Nr 52, poz. 343, z dnia 23.03.2007).

Projekty magazynów gazu są kluczowe dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Polski. Projekty usług magazynowania gazu finansowane z EFRR w ramach POIiŚ będą udostępnione w zgodzie z dyrektywą 2003/55/WE²⁰³. Niezbędna jest także rozbudowa sieci przesyłowej szczególnie na obszarach o ograniczonej przepustowości tak, aby zapewnić bezpieczeństwo dostaw do konsumentów i umożliwić przesyłanie zwiększonych ilości gazu ziemnego, dostarczanego przez różne podmioty.

Budowa i rozbudowa magazynów na ropę naftową, paliwa płynne oraz gaz ziemny jest niezbędnym elementem wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa w warunkach niestabilności rynków zewnętrznych spowodowanej zarówno czynnikami naturalnymi (powodzie, huragany, ostre zimy itp.), jak i zmieniającą się sytuacją polityczną i ekonomiczną państw-eksporterów i państw tranzytowych.

W odniesieniu do zapasów gazu ziemnego, ich utrzymywanie, jako jeden ze sposobów zapewnienia bezpieczeństwa rynku gazu, jest ujęte w dyrektywie 2004/67/WE oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 994/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie środków zapewniających bezpieczeństwo dostaw gazu ziemnego i uchylenia dyrektywy Rady 2004/67/WE.

²⁰¹ Dz. Urz. UE L 295 z dnia 12 listopada 2010 r., str. 1.

²⁰² Dz. Urz. UE L 262 z dnia 22 września 2006 r., str. 1.

²⁰³ Dyrektywa 2003/55/WE traci moc z dniem 3 marca 2011 r i zostaje uchylona przez Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/73/WE z dnia 13 lipca 2009, dotyczącą wspólnych zasad rynku wewnętrznego gazu ziemnego; Dz.Urz. UE L 211 z dnia 14 sierpnia 2009 r.

Z kolei zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej jest zapewnione poprzez uzyskiwanie ropy naftowej z różnych regionów świata, od różnych dostawców z wykorzystaniem alternatywnych szlaków transportowych. Z tego punktu widzenia nie do przecenienia są projekty takie jak na przykład przedłużenie rurociągu Odessa-Brody do Płocka, które dają potencjalną możliwość dostępu do ropy z rejonu Morza Kaspijskiego. Jeżeli zakończenie budowy rurociągu Brody-Płock okaże się niemożliwe do końca obecnej perspektywy finansowej, wsparcie w ramach Programu zostanie wówczas przeznaczone na przygotowanie tego projektu do realizacji.

Budowa międzynarodowych linii elektroenergetycznych jest kolejnym kluczowym elementem dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Realizacja tego typu projektów, oprócz szczególnego zaznaczenia dla tworzenia europejskiego rynku energii, stworzy możliwość wymiany energii elektrycznej z nowych kierunków, a także zwiększy znaczenie Polski jako kraju tranzytowego dla energii elektrycznej.

Prognozowane zwiększenie zużycia gazu ziemnego wymaga natomiast poważnych inwestycji związanych z rozbudową sieci przesyłowych i dystrybucyjnych. Niezbędna jest ich modernizacja oraz zwiększenie przepustowości, aby nie powstawały nigdzie niebezpieczne dla całego systemu i powodujące niedogodności dla odbiorców tzw. „wąskie gardła”. Rozbudowa sieci przesyłowej zwiększa także możliwość swobodnego dostępu do infrastruktury stronom trzecim.

W związku z powyższym w ramach osi priorytetowej X będą realizowane zarówno projekty wymienione jak i obecnie nie wymienione na liście projektów TEN-E. Projekty realizowane w ramach sieci TEN-E przewidziane do wsparcia w ramach tej osi to budowa połączenia elektroenergetycznego Polska-Litwa, budowa podziemnych magazynów gazu w Wierzchowicach i Kosakowie oraz terminala LNG w Świnoujściu.

Warunkiem uzyskania wsparcia będzie wykazanie niedoskonałości mechanizmów rynkowych w odniesieniu do poszczególnych projektów oraz wykazanie, że realizacja projektu nie będzie powodowała utrudnień w liberalizacji rynku energii.

Dla wsparcia celu, jakim jest rozwój przemysłu produkującego urządzenia służące do produkcji paliw i energii ze źródeł odnawialnych przewiduje się również możliwość współfinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego inwestycji przedsiębiorstw w zakresie produkcji urządzeń dla OZE. Ponieważ istotną barierą rozwoju OZE jest niedostatecznie rozwinięta produkcja sprawdzonych technologii, ich współfinansowanie przyczyni się do szybszego osiągnięcia celów w zakresie OZE i wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju poprzez dywersyfikację źródeł energii.

Wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju nastąpi również poprzez zmniejszenie zapotrzebowania na energię pierwotną i finalną (projekty z zakresu efektywności energetycznej) oraz dywersyfikację źródeł energii w kierunku energii odnawialnej. Dlatego też, w przypadku dostępności alokacji w ramach osi X, przewiduje się wsparcie inwestycji z zakresu efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii, głównie realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego, jednostki administracji rządowej i inne instytucje publiczne.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogli być przede wszystkim: przedsiębiorcy, w tym przedsiębiorstwa obrotu oraz operatorzy systemów przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej, gazu ziemnego i ropy naftowej, jak również jednostki samorządu terytorialnego, jednostki administracji rządowej i inne instytucje publiczne.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

1. zmniejszenie barier technicznych funkcjonowania konkurencji na rynkach paliw i energii, zapewnienie ciągłości oraz bezpieczeństwa dostaw gazu ziemnego i energii elektrycznej, zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw gazu ziemnego i ropy naftowej oraz jej produktów,
2. wzrost wydajności systemów przesyłowych i dystrybucyjnych,
3. wzrost pojemności podziemnych magazynów gazu ziemnego oraz paliw,
4. wzrost dostępności do istniejącej i powstałej infrastruktury stronom trzecim
5. wzrost dostępności urządzeń do wytwarzania paliw i energii z OZE na rynku

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa X | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|---|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba zrealizowanych projektów z zakresu produkcji urządzeń dla OZE (szt.) | 0 | 10 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość nowo wybudowanych gazociągów przesyłowych (km) | 0 | 1 tys. | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość nowo wybudowanych gazociągów dystrybucyjnych (km) | 0 | 1,7 tys. | Monitoring programu (rocznie) |
| | Długość wybudowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych (km) | 0 | 348 km | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Dodatkowa liczba klientów podłączona do sieci gazowej (mln osób) | 0 | 0,1 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Roczna zdolność do odbioru gazu skroplonego dostarczanego drogą morską (mld m ³) | 0 | 5 ²⁰⁴ | Monitoring programu (rocznie) |
| | Dodatkowa pojemność czynna podziemnych magazynów gazu ziemnego (mln m ³) | 0 | 905 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Dodatkowa moc przesyłowa energii elektrycznej służąca podwyższeniu zdolności przesyłowych na połączeniach transgranicznych (MW) | 0 | 450 | Monitoring programu (rocznie) |

| Rodzaj wskaźnika | Nazwa wskaźnika | Wartość w 2006 | Źródło danych |
|-----------------------|---|----------------|----------------------------|
| Wskaźniki kontekstowe | Długość sieci dystrybucyjnej gazu ziemnego (km) | 104 tys. | Urząd Regulacji Energetyki |
| | Długość sieci przesyłowej gazu ziemnego (km) | 14,05 tys. | Urząd Regulacji Energetyki |
| | Długość ropociągów (km) | 894 | Urząd Regulacji Energetyki |
| | Długość rurociągów produktowych (km) | 830 | Urząd Regulacji Energetyki |

²⁰⁴ Wartość docelowa wskaźnika na poziomie 5 mld m³ dotyczy objętości gazu po regazyfikacji, co stanowi ok. 8,3 mln m³ gazu w postaci skroplonej

| | | | |
|--|--|--------|----------------------------|
| | Ilość ropy sprowadzanej do Polski (mln ton) | 19,4 | Urząd Regulacji Energetyki |
| | Długość elektroenergetycznych sieci przesyłowych (km) | 13 000 | Ministerstwo Gospodarki |
| | Moc przesyłowa polskiego systemu elektroenergetycznego z krajami UE (MW) | 2 000 | Ministerstwo Gospodarki |

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

W Programie Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 nie przewiduje się działań komplementarnych do osi priorytetowej X.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR

Oś priorytetowa X jest komplementarna z Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013, gdzie w ramach działania „Zwiększanie wartości dodanej podstawowej produkcji rolnej i leśnej” przewiduje się wsparcie m.in. inwestycji dotyczących modernizacji lub przebudowy budynków lub budowli stanowiących infrastrukturę zakładów przetwarzania produktów rolnych na cele energetyczne oraz zakup lub instalację urządzeń służących poprawie ochrony środowiska. W ramach PROW przewidziano również komplementarne wsparcie dotyczące energii odnawialnej (produkcja roślin energetycznych, urządzenia służące wytwarzaniu energii odnawialnej) w ramach działań „Modernizacja gospodarstw rolnych”, „Zwiększanie wartości dodanej podstawowej produkcji rolnej i leśnej”, „Różnicowanie w kierunku działalności nierolniczej”, „Tworzenie i rozwój mikroprzedsiębiorstw” oraz „Podstawowe usługi dla gospodarki i ludności wiejskiej”. W ramach działań „Różnicowanie w kierunku działalności nierolniczej” oraz „Tworzenie i rozwój mikroprzedsiębiorstw” obejmuje w szczególności wsparcie dla działalności w zakresie produkcji materiałów energetycznych z biomasy. Kryterium demarkacji z PROW w zakresie osi priorytetowej X jest beneficjent oraz wartość projektu. W odniesieniu do biopaliw, w ramach PROW będą wspierane inwestycje w produkty rolnicze określone w załączniku I do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności:

- 16 regionalnych programów operacyjnych: działania w zakresie lokalnej i regionalnej infrastruktury przesyłu i dystrybucji gazu ziemnego oraz energii elektrycznej, projekty dotyczące efektywności energetycznej oraz odnawialnych źródeł energii (OZE). Demarkację pomiędzy programami stanowi przyjęte kryterium kwotowe;
- Program Operacyjny Kapitał Ludzki: w programie nie przewiduje się działań komplementarnych do osi priorytetowej X;
- Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka: w ramach programu będą wspierane komplementarne projekty innowacyjne w sektorze energetycznym, a także naukowo – badawcze w dziedzinie energii. Kryterium demarkacji stanowi innowacyjność projektu.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych osi priorytetowych POIiŚ

Oś priorytetowa IX, gdzie wsparcie otrzymają projekty infrastrukturalne przyczyniająca się do zmniejszenia oddziaływania sektora energetyki na środowisko poprzez podwyższenie sprawności wytwarzania, przesyłania i, dystrybucji energii oraz wzrost efektywności energetycznej w procesie użytkowania energii oraz wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych, w tym biopaliw.

Oś priorytetowa XI: Kultura i dziedzictwo kulturowe

Główny cel osi priorytetowej

Wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim dla zwiększenia atrakcyjności Polski.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. Ochrona, zachowanie i efektywne wykorzystanie dziedzictwa kulturowego o znaczeniu ponadregionalnym,
2. Poprawa stanu infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym oraz zwiększenie dostępu do kultury,
3. Rozwój infrastruktury szkolnictwa artystycznego.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Osiągnięcie celów szczegółowych osi priorytetowej związane jest z realizacją projektów o charakterze ponadregionalnym w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego (zabytków nieruchomych i ruchomych) oraz budowy, rozbudowy i przebudowy infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym i szkolnictwa artystycznego.

Obecna sytuacja w sferze kultury przedstawia ogromne potrzeby wsparcia przy udziale funduszy strukturalnych. Z powodu wieloletnich zaległości sektor wymaga znaczącego dofinansowania w celu poprawy funkcjonowania szkolnictwa artystycznego, rozwoju instytucji kultury oraz zwiększenia szeroko rozumianego dostępu do zabytków, zarówno nieruchomych, jak i ruchomych. Zaprogramowanie działania, poprzez dostosowanie polskiej kultury do standardów europejskich, pozwoli na szybsze osiągnięcie celów Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na lata 2004-2013.

Inwestycje w kulturę wpływają na zwiększenie atrakcyjności osiedleńczej i lokalizacyjnej kraju dla mieszkańców i inwestorów, determinują rozwój turystyki, kreują przemysły kultury, pozytywnie wpływają na wzrost kompetencji kulturalnych społeczeństwa oraz współokreślają funkcje metropolitalne miast. Inwestycje w obszarze szkolnictwa artystycznego mają bezpośredni wpływ na podniesienie jakości kształcenia, tworząc wysoko wykwalifikowane kadry. Przekłada się to w efekcie na podniesienie jakości oferty kulturalnej (m.in.: filharmonii, oper, teatrów) i produktów kultury wytworzonych przez przemysły kultury (m.in.: przemysł muzyczny, filmowy).

Inwestycje w rozwój infrastruktury kultury i szkolnictwa artystycznego oraz ochronę dziedzictwa narodowego pełnią funkcje mnożników rozwoju w sensie:

- ekonomicznym, jako istotny czynnik rozwoju kraju poprzez udział w wytwarzaniu PKB, tworzenie nowych miejsc pracy i podnoszenie jakości życia mieszkańców i
- społecznym, jako czynnik budowy społeczeństwa opartego na wiedzy oraz kapitału społecznego.

W ramach osi priorytetowej wsparciem objęte będą projekty z zakresu ochrony i zachowania zabytków nieruchomych o znaczeniu ponadregionalnym, w tym znajdujących się na Liście Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Naturalnego UNESCO lub uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii. Do realizacji przewidziano między innymi działania związane z renowacją, restauracją, rewaloryzacją, rewitalizacją i zabezpieczeniem obiektów wpisanych do rejestru zabytków i zespołów tych obiektów wraz z ich otoczeniem.

Wsparciem objęte będą również projekty z zakresu konserwacji i zabezpieczenia przed kradzieżą i zniszczeniem ruchomych obiektów dziedzictwa kulturowego, takich jak na przykład: zabytkowe muzealia, starodruki, księgozbiory a także projekty z zakresu rozwoju zasobów cyfrowych w dziedzinie zabytkowych zasobów bibliotecznych, archiwalnych i muzealnych. Dodatkowo wsparcie kierowane będzie także na działania związane z tworzeniem wirtualnych instytucji kultury (dotyczy wykorzystania w tym celu zbiorów zabytkowych).

W ramach osi priorytetowej realizowane będą także projekty z zakresu rozwoju oraz poprawy stanu infrastruktury kultury. Przewidziane do realizacji działania obejmą między innymi budowę, rozbudowę, remonty i przebudowę instytucji kultury a także jako element projektu – zakup i remont trwałego wyposażenia do prowadzenia działalności kulturalnej.

Wsparcie otrzymają także inwestycje dotyczące rozwoju infrastruktury szkolnictwa artystycznego. Zakres działań obejmie między innymi budowę, rozbudowę, remonty i przebudowę szkół i uczelni artystycznych, a także jako element projektu – zakup i remont trwałego wyposażenia do prowadzenia działalności edukacyjnej i kulturalnej oraz cyfryzację zasobów bibliotecznych szkół i uczelni artystycznych. Dodatkowo, wsparcie udzielone będzie również na przygotowanie kompleksowej dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji przedsięwzięcia w ramach działania.

Inwestycje w zakresie poprawy infrastruktury szkolnictwa artystycznego powinny przyczyniać się ponadto do poszerzenia i poprawy jakości oferty edukacyjnej poprzez tworzenie nowoczesnej bazy warsztatowej o wysokim standardzie oraz zwiększenie dostępu do nowych innowacyjnych kierunków kształcenia.

Promowane będą projekty, których jednym z elementów są zmiany techniczne istniejącej infrastruktury, poprawiające dostępność dla osób niepełnosprawnych.

W ramach dodatkowej alokacji wsparcie będzie ukierunkowane na projekty, które powinny być spójne ze *Strategią Europa 2020* i jej *Inicjatywami Flagowymi*. Inwestycje powinny wspierać kreatywność i innowacyjność, przyczyniać się do włączenia społecznego poprzez kulturę, promować otwartość i różnorodność kulturową jako czynniki wspierające mobilność Europejczyków.

Głównymi beneficjentami osi priorytetowej w obszarze ochrony i zachowania dziedzictwa kulturowego o znaczeniu ponadregionalnym będą: instytucje kultury (państwowe, samorządowe oraz współprowadzone z ministrem właściwym ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego), szkoły artystyczne dla których organem prowadzącym jest minister właściwy ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego lub jednostki samorządu

terytorialnego, uczelnie artystyczne nadzorowane przez ministra właściwego ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, jednostki samorządu terytorialnego, kościoły i związki wyznaniowe, organizacje pozarządowe ze sfery kultury działające w interesie publicznym, archiwa państwowe, a także dodatkowo w zakresie projektów z obszaru digitalizacji zabytkowych zbiorów, konserwacji zabytków ruchomych oraz ich zabezpieczenia przed kradzieżą i zniszczeniem – uczelnie publiczne.

Przy inwestycjach mających na celu rozwój i poprawę stanu infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym beneficjentami będą instytucje kultury (państwowe, samorządowe oraz współprowadzone z ministrem właściwym ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego), organizacje pozarządowe ze sfery kultury działające w interesie publicznym, kościoły i związki wyznaniowe, archiwa państwowe oraz jednostki samorządu terytorialnego.

Natomiast o wsparcie projektów z zakresu rozwoju infrastruktury szkolnictwa artystycznego będą mogły ubiegać się szkoły artystyczne, dla których organem prowadzącym jest minister właściwy ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego lub jednostki samorządu terytorialnego, uczelnie artystyczne nadzorowane przez ministra właściwego ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, a także jednostki samorządu terytorialnego pełniące rolę organów prowadzących dla szkół artystycznych.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- poprawa stanu zachowania zabytków nieruchomych
- poprawa stanu zachowania zabytków ruchomych,
- rozwój oraz poprawa stanu infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym,
- zwiększenie atrakcyjności kraju dla mieszkańców, turystów i inwestorów,
- poprawa stanu infrastruktury edukacyjnej szkół i uczelni artystycznych.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa XI | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|--|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba projektów (szt.) | 0 | 31 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba odrestaurowanych i odremontowanych obiektów zabytkowych (szt.) | 0 | 14 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Wzrost liczby nowych / wybudowanych, rozbudowanych i przebudowanych instytucji kultury (muzea, galerie, teatry i instytucje muzyczne) (szt.) | 0 | 8 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Wzrost liczby nowych/ zmodernizowanych placówek szkolnictwa artystycznego (sztuki) | 0 | 9 | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Wzrost liczby osób odwiedzających muzea (osoby) | 18 488 000 | 19 000 000 | GUS (rocznie) |

| | | | | |
|--|---|-----------|------------|-------------------------------------|
| | Wzrost liczby widzów i słuchaczy (osoby) | 9 609 000 | 10 000 000 | GUS (rocznie) |
| | Liczba uczniów szkół artystycznych | 74 846 | 76 343 | GUS (rocznie) |
| | Liczba studentów w publicznych uczelniach artystycznych | 14 200 | 14 484 | GUS (rocznie) |
| | Liczba utworzonych miejsc pracy | 0 | 280 | Monitoring programu (rocznie) |

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

- Program Rozwoju Obszarów Wiejskich: w ramach osi III, działania *Odnowa i rozwój wsi* realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu remontu, przebudowy i wyposażenia obiektów społeczno-kulturalnych oraz obiektów zabytkowych ważnych dla propagowania i zachowania dziedzictwa historycznego. Wsparcie udzielone zostanie również w celu odnawiania, eksponowania lub konserwacji lokalnych pomników historycznych, obiektów architektury sakralnej i miejsc pamięci. Linią demarkacyjną pomiędzy osią priorytetową XI POIiŚ a PROW stanowi przyjęte kryterium kwotowe

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR

- Program „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich”: wsparcie dla obiektów, bezpośrednio związanych z rybactwem i dziedzictwem architektonicznym lub służących utrzymaniu atrakcyjności obszarów zależnych głównie od rybactwa (np. muzea rybackie, tradycyjne maszoperie, „domy rybaka”, osady rybackie). Linią demarkacyjną pomiędzy osią priorytetową XI POIiŚ a Programem „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich” stanowi przyjęte kryterium kwotowe.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności

- 16 regionalnych programów operacyjnych: wsparcie projektów na utrzymanie i ochronę dziedzictwa kulturowego oraz na rozwój oraz poprawę stanu infrastruktury kultury o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Wsparcie udzielone zostanie również na rozwój infrastruktury szkolnictwa artystycznego dla projektów z zakresu infrastruktury nie związanej bezpośrednio z dydaktyką. Linią demarkacyjną pomiędzy osią priorytetową XI POIiŚ a 16 RPO stanowi przyjęte kryterium kwotowe.

- Program Operacyjny Kapitał Ludzki: w zakresie szkolnictwa artystycznego w ramach Priorytetu III „Wysoka jakość systemu oświaty” wspierane będą działania służące m.in. podwyższaniu jakości funkcjonowania systemu oświaty, w tym podniesienia jakości systemu kształcenia i doskonalenia nauczycieli. Przyjętym kryterium demarkacji będzie charakter projektu (projekty „miękkie” finansowane będą w POKL, projekty dotyczące infrastruktury szkolnictwa artystycznego, tzw. twarde, realizowane będą w POIiŚ).

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych osi priorytetowych POIiŚ

- oś priorytetowa XIII *Infrastruktura szkolnictwa wyższego* w zakresie wsparcia dla bazy dydaktycznej uczelni wyższych o profilu artystycznym. Kryterium rozdzielające obie osie priorytetowe w ramach POIiŚ jest specyfikacja szkolnictwa wyższego, jakim jest profil artystyczny.

Oś priorytetowa XII: Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia

Główny cel osi priorytetowej

Wspieranie utrzymania dobrego poziomu zdrowia zasobów pracy.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. Obniżenie poziomu śmiertelności oraz skutków powikłań powstających w wyniku wypadków i innych stanów nagłego zagrożenia zdrowotnego,
2. Zwiększenie dostępności i jakości specjalistycznych i wysokospecjalistycznych świadczeń zdrowotnych.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Poprawa zdrowia społeczeństwa ma służyć zaktywizowaniu i lepszemu wykorzystaniu jego podstawowych możliwości, co prowadzi do wzrostu liczby osób aktywnych zawodowo na rynku pracy. Istotnym elementem zwiększenia bezpieczeństwa zdrowotnego zasobów pracy w Polsce jest poprawa infrastruktury ochrony zdrowia, standardu wyposażenia w sprzęt medyczny oraz skuteczności działań w stanach zagrożenia zdrowotnego. W założeniu funkcję tę ma pełnić system zintegrowanego ratownictwa medycznego, który ma obejmować wszystkie podmioty systemu ratownictwa, mające wspólną sieć łączności, procedury ratownicze oraz sprzęt medyczny w celu utrzymania zasady „złotej godziny” i dyslokacji zespołów ratownictwa medycznego.

Rozwój zintegrowanego systemu ratownictwa medycznego będzie jednym z kluczowych czynników obniżenia poziomu śmiertelności oraz niepełnosprawności, zwłaszcza z powodu wypadków drogowych, katastrof budowlanych, pożarów, katastrof naturalnych, a także chorób układu krążenia i przyczyni się tym samym do wsparcia dobrego poziomu zdrowia osób w wieku produkcyjnym. Jednym z oczekiwanych efektów wsparcia, które zmniejszy poziom powikłań powstających w wyniku zdarzeń nagłych jest szybszy powrót do aktywności zawodowej. Działania podnoszące poziom bezpieczeństwa ludności w sytuacjach nagłego zagrożenia zdrowotnego zostaną wsparte od 2007 r. poprzez nowe rozwiązania prawne (ustawa z dnia 8 września 2006 r.²⁰⁵ o Państwowym Ratownictwie Medycznym), które stworzą jednolite ramy funkcjonowania systemu ratownictwa medycznego.

²⁰⁵ Dz. U. Nr 191, poz. 1410.

W celu poprawy jakości i dostępności do systemu ratownictwa medycznego w Polsce w ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują projekty przyczyniające się do zapewnienia udzielania świadczeń zdrowotnych na wysokim poziomie opartym o standardy obowiązujące w państwach Unii Europejskiej (ratownictwo przedszpitalne oraz wyspecjalizowane oddziały szpitalne). W celu zapewnienia odpowiedniej dyslokacji zespołów ratownictwa medycznego (umożliwiających dotarcie do osoby znajdującej się w stanie nagłym w czasie nie dłuższym niż 8 minut w aglomeracji miejskiej i nie dłuższym niż 15 minut poza aglomeracją miejską) wyposażonych w odpowiednie środki transportu, koniecznym jest doposażenie tych jednostek w wysokiej jakości środki transportu sanitarnego. Wsparcie otrzymają także projekty związane z budową i remontem baz lotniczego pogotowia ratunkowego oraz z budową i remontem lądowisk dla helikopterów, zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie szpitalnych oddziałów ratunkowych, w szczególności w celu zagwarantowania ich całodobowej dostępności, zapewnienia bezpieczeństwa w fazie krytycznego lądowania lub startu oraz zabezpieczenia przed dostępem osób postronnych. Poza tym w ramach osi priorytetowej wsparcie otrzymają projekty dotyczące doposażenia zakładów opieki zdrowotnej dla potrzeb systemu ratownictwa medycznego oraz zakupu aparatów i urządzeń niezbędnych do diagnostyki i leczenia osób w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego.

Ponadto w celu poprawy bezpieczeństwa zdrowotnego zasobów pracy oraz poprawy efektywności systemu ochrony zdrowia w ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują projekty w zakresie inwestycji w infrastrukturę ochrony zdrowia o znaczeniu ponadregionalnym dla zapewnienia specjalistycznych²⁰⁶ i wysokospecjalistycznych²⁰⁷ świadczeń zdrowotnych. W ramach osi priorytetowej realizowane będą projekty, które przyczynią się do zwiększenia dostępności i jakości świadczonych usług medycznych, w tym diagnostyki i wczesnej wykrywalności chorób zawodowych. Inwestycje w ponadregionalną infrastrukturę ochrony zdrowia będą realizowane poprzez rozbudowę, przebudowę i remont oraz wyposażenie obiektów infrastruktury ochrony zdrowia w nowoczesny sprzęt medyczny. Przyczyni się to do poprawy dostępności i jakości świadczeń zdrowotnych, w szczególności wysokospecjalistycznych oraz rozszerzenia możliwości diagnostyczno-leczniczych. Promowane będą projekty, których jednym z elementów są zmiany techniczne istniejącej infrastruktury, poprawiające dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Wsparcie uzyskają ponadto projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnej z celami osi priorytetowej.

W ramach dodatkowej alokacji pochodzącej z krajowej rezerwy wykonania wsparcie w ramach osi zostanie ukierunkowane na projekty na projekty spójne ze Strategią Europa 2020 oraz konkluzjami V. raportu kohezyjnego.

²⁰⁶ Świadczenie specjalistyczne - świadczenie opieki zdrowotnej we wszystkich dziedzinach medycyny z wyłączeniem świadczeń udzielanych w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. Nr 210, poz. 2135, z późn. zm.).

²⁰⁷ Świadczenie wysokospecjalistyczne – świadczenie opieki zdrowotnej lub procedura medyczna spełniająca łącznie następujące kryteria: a) udzielanie świadczenia wymaga wysokiego zaawansowania technicznego świadczeniodawcy i zaawansowanych umiejętności osób udzielających świadczeń; b) koszt jednostkowy świadczenia jest wysoki. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. Nr 210, poz. 2135, z późn. zm.).

Jednym z warunków ubiegania się o wsparcie przez potencjalnych beneficjentów jest posiadanie umowy o udzielanie świadczeń opieki zdrowotnej zawartej z oddziałem wojewódzkim Narodowego Funduszu Zdrowia albo udzielanie świadczeń zdrowotnych finansowanych ze środków publicznych na podstawie innych tytułów. Zakres wsparcia powinien odpowiadać zakresowi działalności podmiotu w ramach publicznego systemu opieki zdrowotnej.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej mogą być:

- niepubliczne oraz publiczne zakłady opieki zdrowotnej lub ich organy założycielskie, udzielające świadczeń zdrowotnych w zakresie ratownictwa medycznego, posiadające umowę o udzielanie świadczeń opieki zdrowotnej zawartą z oddziałem wojewódzkim Narodowego Funduszu Zdrowia albo udzielające świadczeń zdrowotnych finansowanych ze środków publicznych na podstawie innych tytułów;
- publiczne zakłady opieki zdrowotnej o znaczeniu ponadregionalnym lub ich organy założycielskie, świadczące specjalistyczne usługi medyczne, utworzone przez ministra lub centralny organ administracji rządowej, publiczną uczelnię medyczną lub inną publiczną uczelnię prowadzącą działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych, z wyłączeniem zakładów lecznictwa uzdrowiskowego.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- zapewnienie osobie w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego możliwości niezwłocznego przybycia na miejsce zdarzenia właściwych służb ratowniczych,
- zapewnienie niezwłocznego przewiezienia i przyjęcia do najbliższego zakładu opieki zdrowotnej, udzielającego świadczeń zdrowotnych we właściwym zakresie,
- utrzymanie zasady „złotej godziny” i odpowiedniej dyslokacji zespołów ratownictwa medycznego,
- poprawa stanu infrastruktury ochrony zdrowia zapewniającej dostępność oraz wysoką jakość specjalistycznych i wysokospecjalistycznych świadczeń zdrowotnych.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa XII | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|--|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba projektów | 0 | 340 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba zakupionych ambulansów na potrzeby ratownictwa medycznego w wyniku interwencji Programu | 0 | 320 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba zmodernizowanych i doposażonych zakładów opieki zdrowotnej | 0 | 160 | Monitoring programu (rocznie) |
| | | | | |
| Wskaźniki rezultatu | Średni wiek stacjonarnej aparatury radiologicznej | 16 | 10 | MZ (rocznie) |

| | | | | |
|--|---|--|--|--------------|
| | Mediana czasu dotarcia na miejsce zdarzenia dla zespołu ratownictwa medycznego od chwili przyjęcia zgłoszenia przez dyspozytora medycznego w skali każdego miesiąca | Brak danych (pierwsze dane będą za 2006 rok) | Do 8 minut w mieście powyżej 10 tys. mieszkańców Do 15 minut poza miastem powyżej 10 tys. mieszkańców | MZ (rocznie) |
| | Średnia liczba pacjentów leczonych w ciągu miesiąca w szpitalach wysokospecjalistycznych (w tysiącach osób/miesiąc) ²⁰⁸ | 85,3 | 89,6 | MZ (rocznie) |

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

W ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 nie przewiduje się wsparcia działań w zakresie ochrony zdrowia.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR

W ramach Programu „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich na lata 2007-2013” nie przewiduje się działań komplementarnych w tym obszarze wsparcia.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności

- 16 regionalnych programów operacyjnych: działania związane z inwestycjami w lokalną i regionalną infrastrukturę ochrony zdrowia, dla której organem założycielskim są m.in. jednostki samorządu terytorialnego, z wyjątkiem wsparcia systemu ratownictwa medycznego, które wspierane jest tylko w POIiŚ.

Kryterium demarkacji i komplementarności oparte jest o charakter prawny organu założycielskiego dla zakładów opieki zdrowotnej; oraz zasięg ich oddziaływania – jednostki samorządu terytorialnego (JST) dla lokalnych i regionalnych placówek (RPO) albo akademie medyczne i ministrowie dla ponadregionalnych (POIiŚ). W systemie ratownictwa medycznego działają zakłady opieki zdrowotnej prowadzone przez JST, akademie medyczne, ministrów i podmioty prywatne;

- Program Operacyjny Kapitał Ludzki: wspierane będą działania w ramach osi priorytetowej II „Rozwój zasobów ludzkich i potencjału adaptacyjnego przedsiębiorstw oraz poprawa stanu zdrowia osób pracujących” w zakresie doskonalenia zawodowego kadr medycznych oraz kadry zarządzającej placówkami ochrony zdrowia oraz działania na rzecz poprawy stanu zdrowia osób pracujących, w tym opracowywanie programów profilaktycznych oraz

²⁰⁸ Dotyczy zakładów opieki zdrowotnej prowadzonych przez jednostki badawczo-rozwojowe oraz zakładów opieki zdrowotnej, utworzonych przez publiczną uczelnię medyczną lub publiczną uczelnię prowadzącą działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych.

programów ukierunkowanych na redukcję występowania chorób zawodowych i wspierających powrót do pracy.

Kryterium demarkacji i komplementarności oparte jest o charakter projektów – POIiŚ: projekty o charakterze inwestycyjnym, zaś POKL - projekty miękkie dotyczące jakości zarządzania w służbie zdrowia i udzielania świadczeń medycznych.

- Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka: projekty z zakresu e-zdrowia oraz projekty wdrażane przez zakłady opieki zdrowotnej nie działające w publicznym systemie ochrony zdrowia.

Kryterium demarkacji i komplementarności oparte jest o charakter inwestycji – POIiŚ: infrastruktura obiektowa i sprzęt medyczny, zaś POIG: informatyzacja usług medycznych.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych osi priorytetowych POIiŚ

- oś priorytetowa I *Gospodarka wodno-ściekowa*, oś priorytetowa II *Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi* oraz oś priorytetowa III *Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska* służą zapobieganiu katastrofom ekologicznym i epidemiologicznym, co wpływa na stan bezpieczeństwa zdrowotnego społeczeństwa;

- osie priorytetowe VI-VII dotyczące infrastruktury transportowej, których jednym z celów jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i śródlądowego, co ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo zdrowotne społeczeństwa i obciążenie infrastruktury ochrony zdrowia;

- oś priorytetowa XIII *Infrastruktura szkolnictwa wyższego* w zakresie wsparcia dla bazy dydaktycznej uczelni wyższych o profilu medycznym.

Oś priorytetowa XIII: Infrastruktura szkolnictwa wyższego

Główny cel osi priorytetowej

Rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich przede wszystkim kształcących specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. Unowocześnienie infrastruktury szkolnictwa wyższego oraz zwiększenia udziału liczby studentów na priorytetowych kierunkach studiów,
2. Podniesienie jakości kształcenia poprzez wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Relatywny spadek liczby studentów na kierunkach ścisłych (matematycznych, technicznych i przyrodniczych) powoduje zmniejszanie się zasobu specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii, a tym samym ograniczone możliwości rozwoju dziedzin decydujących o konkurencyjności gospodarki oraz atrakcyjności inwestycyjnej kraju. Dlatego też istnieje

konieczność wsparcia uczelni oferujących wykształcenie w strategicznych z punktu widzenia rozwoju kraju kierunkach, które będą decydowały o konkurencyjności gospodarki, tzn. przede wszystkim w zakresie nauk ścisłych. Należą do nich m.in.: fizyka, chemia, biotechnologia, biologia molekularna, elektronika i telekomunikacja, informatyka, informatyka i ekonometria, matematyka, inżynieria biomedyczna, inżynieria chemiczna i procesowa, inżynieria materiałowa, automatyka i robotyka.

Konieczność nakierowania wsparcia w zakresie szkolnictwa wyższego przede wszystkim na działania związane z najnowszymi technologiami spowodowane jest z jednej strony dużymi kosztami związanymi z zapewnieniem nowoczesnego wyposażenia, umożliwiającego studentom zapoznanie się z aktualnymi osiągnięciami w danej dziedzinie, z drugiej strony dużym potencjałem rynku pracy nowych technologii pozwalającym na wykorzystanie zdobytych w czasie takich studiów wyższych umiejętności.

Wsparcie premiować będzie projekty przyczyniające się do rozwoju współpracy międzynarodowej uczelni, w tym organizacji studiów o charakterze międzynarodowym, oraz do tworzenia europejskiej sieci kontaktów pomiędzy specjalistami w priorytetowych dziedzinach. Rozbudowa infrastruktury szkolnictwa wyższego będzie stwarzać warunki dla realizacji modelu szkolnictwa wyższego zgodnego z założeniami Deklaracji Bolońskiej i Strategii Lizbońskiej.

Wsparcie zostanie udzielone na realizację inwestycji infrastrukturalnych służących prowadzeniu działalności dydaktycznej na poziomie wyższym, głównie w zakresie nauk ścisłych i technicznych oraz działalności rozwojowej i naukowo-badawczej powiązanej z dydaktyką. Realizowane projekty będą w szczególności polegały na: budowie, przebudowie lub rozbudowie istniejących obiektów infrastruktury (budowa nowoczesnych sal wykładowych i laboratoriów wraz z wyposażeniem w aparaturę wykorzystywaną w procesie dydaktycznym) oraz dostosowaniu stanu technicznego infrastruktury do wymogów nowego wyposażenia. W ograniczonym zakresie przedsięwzięcia będą polegały na budowie, rozbudowie lub modernizacji obiektów infrastruktury towarzyszącej wykorzystywanej przez studentów (np. obiekty uczelnianej infrastruktury sportowej).

Warunkiem uzyskania finansowania będzie m.in. kompleksowość projektu, tzn. projekt powinien obejmować również zakup nowoczesnego wyposażenia. Uzyskanie największej wartości dodanej wymaga, aby wsparcie adresowane było tylko do wiodących ośrodków akademickich w kraju, dysponujących odpowiednim potencjałem dydaktycznym pozwalającym na prowadzenie studiów II i III stopnia (magisterskie i doktoranckie). Wspierane uczelnie muszą spełniać uznane międzynarodowo standardy kształcenia. Wsparcie otrzymać mogą jedynie najlepsze instytucje spośród wszystkich, które otrzymały co najmniej ocenę „pozytywną” Państwowej Komisji Akredytacyjnej.

Wsparcie uzyskałyby również uczelnie kształcące w zakresie nowoczesnych technologii w głównych obszarach wspieranych w ramach PO Infrastruktura i Środowisko: transporcie, inżynierii środowiska, energetyce i ochronie zdrowia. W ograniczonym zakresie do 25% całości środków osi priorytetowej wsparcie uzyskają inne kierunki kształcenia oraz infrastruktura towarzysząca (np. sportowo-rekreacyjna), wykorzystywana przez studentów.

Ponadto, niezależnie od kierunku studiów, wsparcie uzyskają kompleksowe rozwiązania infrastrukturalne w zakresie rozwoju technologii informacyjnych i komunikacyjnych, które wykorzystywane będą do celów dydaktycznych w szkolnictwie (wyposażenie umożliwiające organizację kształcenia zdalnego, tworzenia warunków dla budowy tzw. campusów

wirtualnych oraz wdrożeń informatycznych w zakresie zarządzania uczelnią poprzez tzw. zintegrowane systemy, a także specjalistycznego oprogramowania wykorzystywanego przez studentów w procesie nauczania).

Zakres wsparcia będzie obejmował projekty związane zwłaszcza z zakupem wyposażenia oraz technologii wspomagających kształcenie wraz z technicznym dostosowaniem infrastruktury do wymogów związanych z eksploatacją sprzętu, budowie lub rozbudowie lokalnych lub regionalnych szerokopasmowych i bezpiecznych sieci uczelnianych, współdziałających ze szkieletowymi sieciami regionalnymi lub krajowymi, zapewnieniu dostępu do Internetu w obiektach uczelni (np. hot-spoty). Elementem wyposażenia w sprzęt komputerowy może być zakup oprogramowania specjalistycznego wykorzystywanego podczas kształcenia na kierunkach technicznych i ścisłych (licencje wielostanowiskowe).

Inwestycje w infrastrukturę uczelni pozwolą na zwiększenie rekrutacji i podniesienie atrakcyjności i poziomu studiowania na priorytetowych kierunkach poprzez zapewnienie lepszych warunków materialnych dla procesu nauczania.

Celem wsparcia infrastruktury informatycznej uczelni będzie pełne wykorzystanie potencjału technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) w nauczaniu m.in. poprzez wykorzystanie technik kształcenia na odległość. Rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego uczelni wyższych przełoży się na unowocześnienie oraz zwiększenie efektywności procesu kształcenia, niezależnie od kierunku, co jest zgodne z dążeniem do budowy gospodarki opartej na wiedzy. Pomoże także uczelniom w szybszym reagowaniu na zmiany wynikające z potrzeb wewnętrznych i otoczenia, zwłaszcza gospodarczego, oraz sprzyjać będzie lepszemu wykorzystaniu efektów kształcenia na rynku pracy.

Rozwój kierunków kształcenia, zwłaszcza w obszarach uzyskujących dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, pozwoli na przygotowanie odpowiedniej liczby specjalistów niezbędnych do zapewnienia obsługi i dalszej modernizacji utworzonej infrastruktury, zapewniając trwałość i efektywność zrealizowanych w wyniku programu inwestycji.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują ponadto projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

W ramach XIII osi priorytetowej dofinansowana zostanie wyłącznie infrastruktura służąca celom dydaktycznym uczelni kształcących w szczególności specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii, w wiodących ośrodkach akademickich.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

1. Podniesienie jakości kształcenia w zakresie nowoczesnych technologii,
2. Rozszerzenie dostępu studentów do nowoczesnych narzędzi i technik informacyjnych, w tym zwłaszcza Internetu szerokopasmowego.
3. Stworzenie warunków dla rozszerzenia udziału szkół wyższych w realizowaniu europejskich projektów edukacyjnych i badawczych

Wskaźniki

| Oś priorytetowa XIII | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---|--|------------------------|---|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba projektów (szt.) | 0 | 36 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba obiektów edukacyjnych wspartych w wyniku realizacji projektów (wybudowanych, przebudowanych, zmodernizowanych) (szt.) | 0 | 112 | Monitoring programu (rocznie) |
| | - w tym liczba obiektów nowo wybudowanych (szt.) | 0 | 50 | |
| | Liczba uczelni, które wdrożyły kompleksowe rozwiązania w zakresie infrastruktury ICT w nauczaniu (szt.) | 0 | 10 | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Dodatkowa liczba miejsc na wspartych kierunkach | 0 | 2 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba studentów korzystających ze wspartej infrastruktury (os.) | 0 | 30 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | - w tym liczba studentów na kierunkach ścisłych i technicznych korzystających ze wspartej infrastruktury *(zgodnie z listą kierunków opracowaną przez MNiSW) | 0 | 5000 | |
| | Liczba studentów wykorzystujących utworzoną, w ramach projektów infrastrukturę ICT | 0 | 15 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | - w tym uczestniczących w kursach eLearning (liczba użytkowników) (os.) | 0 | 1 500 | |
| Udział liczby studentów na priorytetowych kierunkach ścisłych i technicznych w stosunku do ogólnej liczby studentów na uczelniach (%) | 20,9 | 27 | GUS / MNiSW (szacunki własne MNiSW) (rocznie) | |
| | *(zgodnie z listą kierunków priorytetowych zatwierdzonych przez MNiSW) | | | |

| | | | | |
|--|---|----|----|---|
| | Udział kobiet w liczbie absolwentów kierunków ścisłych i technicznych w stosunku do ogólnej liczby absolwentów tych kierunków (%) | 34 | 37 | GUS / MNiSW (szacunki własne MNiSW) (rocznie) |
|--|---|----|----|---|

Komplementarność i demarkacja

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFRROW

W ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 nie przewiduje się wsparcia działań w zakresie infrastruktury szkolnictwa wyższego.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z EFR

W ramach Programu „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich na lata 2007-2013” nie przewiduje się działań komplementarnych w tym obszarze wsparcia.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych programów operacyjnych polityki spójności

- 16 regionalnych programów operacyjnych, gdzie realizowane będą projekty szkół wyższych na terenie całej Polski, nie znajdujących się na liście indykatywnej załączonej do POIiŚ oraz projekty nie znajdujące się w planie inwestycyjnym PO „RPW” – projekty bez ograniczeń kwotowych; Przyjęte kryterium demarkacji stanowi lista inwestycyjna projektów kluczowych zawierająca indykatywny wykaz projektów do realizacji w ramach programu. Finansowanie infrastruktury społeczeństwa informacyjnego do celów dydaktycznych w publicznych szkołach wyższych – linię demarkacyjną stanowi przyjęte kryterium kwotowe;
- Program Operacyjny Kapitał Ludzki, gdzie wspierane będą w ramach osi priorytetowej IV „Szkolnictwo wyższe i nauka” projekty miękkie służące podwyższaniu jakości instytucji szkolnictwa wyższego poprzez tworzenie warunków systemowo-organizacyjnych dla wzrostu liczby absolwentów kierunków ścisłych i technicznych (np. opracowanie i realizacja nowoczesnych programów nauczania na tych kierunkach), Kryterium demarkacji pomiędzy programami stanowi charakter projektu (projekty „miękkie” – POKL; projekty dotyczące infrastruktury materialnej (tzw. twarde, np. budynki, sale wykładowe) – POIiŚ);
- Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka, gdzie wsparcie uzyskują projekty dotyczące infrastruktury badawczo-rozwojowej w ośrodkach o wysokim potencjale badawczym (m.in. centrach zaawansowanych technologii, centrach doskonałości, laboratoriach świadczących specjalistyczne usługi) Kryterium demarkacji stanowi rodzaj i przeznaczenie projektów; (w POIG dofinansowanie uzyskują projekty z zakresu rozwoju infrastruktury B&R na potrzeby stymulowania współpracy z otoczeniem gospodarczym (przedsiębiorcami).
- Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, gdzie realizowane będą projekty infrastrukturalne w zakresie działalności dydaktycznej na poziomie wyższym na kierunkach przyrodniczo-matematycznych bądź technicznych, a także innych kluczowych dla rozwoju

społeczno-gospodarczego regionu, wynikających z regionalnych strategii innowacyjności bądź strategii rozwoju województw, zidentyfikowane w Indykatorywnym Planie Inwestycyjnym. Przyjęte kryterium demarkacji stanowi lista inwestycyjna projektów kluczowych zawierająca indykatorywny wykaz projektów do realizacji w ramach programu.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi w ramach innych osi priorytetowych POIiŚ

- oś priorytetowa XI *Kultura i dziedzictwo kulturowe* w zakresie wsparcia dla bazy dydaktycznej uczelni wyższych o profilu artystycznym;
- oś priorytetowa XII *Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia* w zakresie wsparcia dla bazy leczenia w zakładach opieki zdrowotnej prowadzonych przez akademie medyczne.

Oś priorytetowa XIV: Pomoc techniczna – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Główny cel osi priorytetowej

Sprawne i efektywne wykorzystanie środków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. Wsparcie procesu zarządzania programem;
2. Informacja i promocja;
3. Monitoring i ewaluacja programu.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W nowej perspektywie finansowej na lata 2007-2013, Polska ma szansę pozyskać ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności na rozwój infrastruktury w ramach POIiŚ kwotę znacznie większą niż w dotychczas realizowanych programach operacyjnych. Wydatkowanie i certyfikacja tak dużych sum w ograniczonym czasie spowoduje duże obciążenie administracji i wymagać będzie wysokiej zdolności administracyjnej a tym samym sprawnego działania wszystkich instytucji zaangażowanych w proces realizacji POIiŚ.

W okresie programowania 2007-2013 na potrzeby zarządzania POIiŚ zostanie utworzony wielopłaszczyznowy system instytucjonalny, w którym może uczestniczyć ponad 30 instytucji (zarządzająca, pośrednicząca, pośrednicząca drugiego stopnia i certyfikująca). Trudnością, jaką należy przewidzieć jest obecność w systemie wdrażania nowych instytucji pośredniczących, które wcześniej nie pełniły podobnej roli. Szybkie i skuteczne przygotowanie takich instytucji do pełnienia nowych obowiązków będzie stanowić nowe wyzwania dla całego systemu wdrażania POIiŚ.

Dodatkowym czynnikiem utrudniającym wdrażanie jest konieczność reorganizacji systemu instytucjonalnego administracji. Istnieje potrzeba ponownego przeszkolenia personelu

dotychczas obsługującego proces realizacji funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności, przy równoległe prowadzonych szkoleniach dla nowych pracowników, zatrudnianych na potrzeby perspektywy finansowej 2007-2013. Jedną z cech projektowanego systemu realizacji NSRO, w tym także POIiŚ jest znaczne jego uproszczenie względem systemu stosowanego w latach 2004-2006. Zmiany otoczenia prawnego (np.: nowelizacja PZP) pozwolą na sprawniejsze i efektywniejsze zarządzanie i maksymalną absorpcję pomocy strukturalnej. Niemniej jednak proces absorpcji środków pomocowych w ramach POIiŚ będzie procesem kosztownym. Dlatego też część środków finansowych alokowanych w ramach osi priorytetowych pomocy technicznej będzie przeznaczona na sfinansowanie działań mających na celu zwiększenie efektywności i sprawności realizacji celów POIiŚ.

Kolejnym warunkiem skutecznego wdrażania POIiŚ będzie zagwarantowanie wysoko wykwalifikowanej kadry oraz nowoczesnej polityki personalnej. W okresie wdrażania funduszy w latach 2004-2006 proces zarządzania kadrami był jednym z krytycznych elementów systemu. Bardzo ważnym problemem instytucji wdrażających fundusze strukturalne jest wysoki poziom rotacji pracowników, głównie wynikający z niskiego i niekonkurencyjnego w porównaniu do sektora prywatnego poziomu wynagrodzeń. Dodatkowo na stanowiskach niższego i średniego szczebla zatrudniani są pracownicy z niewielkim doświadczeniem zawodowym. Problem ten wynika z niskiej atrakcyjności pracy w administracji publicznej dla wysoko wykwalifikowanych specjalistów. Jego rozwiązywaniu służyć ma wprowadzenie nowoczesnego systemu zarządzania kapitałem ludzkim, w tym odpowiednich programów szkoleniowych oraz wzrost wynagrodzeń w administracji odpowiedzialnej za realizację POIiŚ, jak i w pozostałych programach operacyjnych. W ramach osi priorytetowej dofinansowanie uzyskają m.in. działania mające na celu proces stałego i efektywnego podnoszenia kwalifikacji zawodowych personelu w instytucjach uczestniczących w realizacji POIiŚ. Podnoszenie kwalifikacji pracowników będzie realizowane ze szczególnym uwzględnieniem poszerzania i doskonalenia wiedzy w zakresie zamówień publicznych i pomocy publicznej. Dzięki temu już w perspektywie programowania w latach 2007-2013 w POIiŚ uda się zmniejszyć rotację pracowników, jednocześnie zwiększając efektywność i skuteczność ich pracy.

Problemem jest również niezadowalający poziom komputeryzacji. Dlatego też działania związane z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza technicznego będą kontynuowane w ramach POIiŚ. Przewiduje się również prowadzenie działań związanych z budową lokalnych systemów informatycznych, które zostaną połączone z systemem krajowym. Powyższe działania przyczynią się do pełnego uczestnictwa w jednolitym komputerowym systemie monitoringu.

Ponadto działania horyzontalne podejmowane w ramach osi priorytetowej: informacyjne oraz szkoleniowe dla administracji i dla beneficjentów, wspomogą prawidłowe przygotowanie projektów realizowanych w ramach POIiŚ. Natomiast koszty przygotowania dokumentacji projektowej i przetargowej dla projektów realizowanych w ramach POIiŚ finansowane będą w ramach poszczególnych osi priorytetowych programu.

Środki w ramach pomocy technicznej zostaną przeznaczone również na działania umożliwiające spełnienie wymagań dotyczących ewaluacji, informacji i promocji, monitorowania, przygotowania beneficjentów do realizacji projektów poprzez horyzontalne działania szkoleniowe i informacyjne oraz poprawę funkcjonowania systemu zamówień publicznych.

W związku z powyższym opisem przewiduje się możliwość realizacji projektów dotyczących w szczególności:

1. instrumentów wsparcia finansowego dla zatrudnienia i wsparcia kadrowego instytucji wypełniających zadania związane z przygotowaniem, wyborem, oceną, monitorowaniem projektów i programu a także weryfikacją płatności, kontrolą oraz prowadzeniem działań informacyjno-promocyjnych, przy uwzględnieniu podziału kompetencji wynikającym z linii demarkacyjnej pomiędzy PT POIiŚ a POPT 2007-2013;
2. zapewnienia niezbędnych zasobów ludzkich i stałe podnoszenie ich jakości oraz budowanie zdolności administracyjnej instytucji uczestniczących w realizacji programu m.in. poprzez wzmocnienie i finansowanie zatrudnienia, przy uwzględnieniu podziału kompetencji wynikającym z linii demarkacyjnej pomiędzy PT POIiŚ a POPT 2007-2013;
3. wsparcia funkcjonowania instytucji zaangażowanych w realizację programu, w tym m.in w zakresie:
 - wsparcia procesu oceny i selekcji projektów,
 - organizacji i obsługi Komitetu Monitorującego i Podkomitetów Monitorujących, grup i zespołów roboczych, a także analizy danych na potrzeby monitorowania i wdrażania programu,
 - wsparcia procesu kontroli,
 - wynajmu pomieszczeń (m.in. biurowych, archiwów), remontów pomieszczeń i urzędowania miejsca pracy dla instytucji uczestniczących w realizacji programu, przy uwzględnieniu podziału kompetencji wynikającym z linii demarkacyjnej pomiędzy PT POIiŚ a POPT 2007-2013,
 - archiwizacji dokumentacji zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej oraz kosztów przekazywania jej do Komisji Europejskiej;
4. zapewniania środków na przygotowanie i prowadzenie badań oraz opracowywanie odpowiednich ekspertyz, analiz, sprawozdań, studiów i koncepcji zorientowanych na wsparcie procesu zarządzania oraz realizacji programu;
5. długoterminowych kompleksowych usług doradczych i innych usług zewnętrznych;
6. zakupu i instalacji sprzętu biurowego, komputerowego i audiowizualnego, sprzętu biurowo-kancelaryjnego oraz telekomunikacyjnego, informatycznego i teleinformatycznego, a także innego sprzętu i wyposażenia przez jednostki zaangażowane w realizację programu;
7. budowy lokalnych systemów informatycznych mających na celu obsługę POIiŚ oraz automatyzację procesów biznesowych;
8. pokrycia kosztów eksploatacji sprzętu i wyposażenia oraz zakup niezbędnych licencji i oprogramowania informatycznego a także zakupu usług telekomunikacyjnych i teleinformatycznych dla potrzeb efektywnej realizacji programu;
9. stałego podnoszenia kwalifikacji personelu zaangażowanego w realizację programu. m.in. poprzez szkolenia, seminaria, warsztaty, kursy a także poprzez studia i kontynuację kształcenia oraz staże, praktyki i wizyty studyjne w innych krajach biorących udział w realizowaniu polityki spójności UE;
10. ewaluacji;

11. realizacji działań informacyjnych i promocyjnych, w tym m.in. działań informacyjno-szkoleniowych dla beneficjentów oraz potencjalnych beneficjentów programu, jak również działań informacyjno-szkoleniowych dla organów administracji publicznej odpowiedzialnych za wydawanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia w zakresie dotyczącym przygotowywania ww. decyzji dla projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach POIiŚ;

12. prowadzenia punktów informacyjnych i bieżącej obsługi administracyjno-biurowej procesu informowania;

13. finansowania kosztów programowania przyszłych interwencji strukturalnych w ramach nowej perspektywy budżetowej UE.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą:

- Instytucja Zarządzająca Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko,
- instytucje pośredniczące,
- instytucje pośredniczące II stopnia.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

1. wzmocnienie systemu wdrażania POIiŚ,
2. zwiększenie stanu wiedzy społeczeństwa o możliwościach uzyskania wsparcia z funduszy UE,
3. podniesienie zdolności administracyjnych instytucji uczestniczących w zarządzaniu Programem Operacyjnym a tym samym utrzymanie odpowiedniego poziomu zatrudnienia,
4. wyeliminowanie zagrożenia znacznej rotacji pracowników spowodowanej niskim poziomem wynagrodzeń przy jednoczesnym utrzymaniu odpowiedniego poziomu zatrudnienia,
5. motywowanie kadry pracowniczej poprzez możliwość stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych,
6. pełne uczestnictwo w jednolitym komputerowym systemie monitoringu.

Porównanie pomiędzy osią priorytetową a osią priorytetową: Pomoc techniczna – Fundusz Spójności

Wsparcie w ramach osi priorytetowej XIV udzielane będzie instytucjom uczestniczącym w realizacji programu, niezależnie od tego, czy realizują one zadania w zakresie osi priorytetowych współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego czy osi priorytetowych współfinansowanych z Funduszu Spójności.

Wskaźniki:

| Oś priorytetowa XIV | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|---|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba utworzonych miejsc pracy finansowanych ze środków programu (wyłącznie umowy o pracę) (etatomiesiące) | 0 | 5 500 | Monitoring programu (rocznie) |

| Oś priorytetowa XIV | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|--|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| | Liczba opublikowanych tekstów, ulotek i broszur promujących POIiŚ (szt.) | 0 | 270 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba zrealizowanych badań ewaluacyjnych (szt.) | 0 | 40 | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Liczba przeszkolonych osób (osoby) | 0 | 8 000 | Monitoring programu (rocznie) |

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Wsparcie w ramach pomocy technicznej POIiŚ będzie miało komplementarny charakter wobec Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2007-2013, przy uwzględnieniu podziału kompetencji wynikającym z linii demarkacyjnej szczegółowo określonej w ramach POPT 2007-2013.

Ze środków pomocy technicznej POIiŚ finansowane będą działania mające na celu wsparcie instytucji zaangażowanych w realizację programu w celu zapewnienia sprawnego i efektywnego procesu zarządzania i wdrażania PO, z wyłączeniem kosztów wynagrodzeń w jednostkach wskazanych w POPT 2007-2013 oraz w *Planie działań na rzecz zwiększenia potencjału administracyjnego jednostek zaangażowanych w realizację Programów Operacyjnych w Polsce w latach 2007-2013* pełniących w ramach POIiŚ funkcje IZ, IP oraz IP II stopnia oraz wydatków dotyczących wynajmu i remontu pomieszczeń dla Instytucji Zarządzającej, które będą finansowane w ramach POPT 2007-2013.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki.

Działania realizowane w ramach pomocy technicznej POIiŚ mają cel komplementarny do działań w ramach POKL. Wsparcie PT POIiŚ ukierunkowane jest na wzmocnienie potencjału administracyjnego instytucji zaangażowanych w realizację POIiŚ. Głównym celem PT POIiŚ jest w związku z tym sprawna realizacja Programu. Natomiast działania realizowane w ramach POKL (priorytet V – Dobre Rządzenie) mają bardziej ogólny charakter. Zorientowane są one na wsparcie procesu modernizacji całego systemu administracji publicznej (w tym samorządowej), w związku z tym obejmują zdecydowanie więcej instytucji, a także dodatkowo partnerów społecznych.

Oś priorytetowa XV: Pomoc techniczna – Fundusz Spójności

Główny cel osi priorytetowej

Sprawne i efektywne wykorzystanie środków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

1. Wsparcie procesu zarządzania programem;
2. Informacja i promocja;
3. Monitoring i ewaluacja programu.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W nowej perspektywie finansowej na lata 2007-2013, Polska ma szansę pozyskać ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności na rozwój infrastruktury w ramach POIiŚ kwotę znacznie większą niż w dotychczas realizowanych programach operacyjnych. Wydatkowanie i certyfikacja tak dużych sum w ograniczonym czasie spowoduje duże obciążenie administracji i wymagać będzie wysokiej zdolności administracyjnej a tym samym sprawnego działania wszystkich instytucji zaangażowanych w proces realizacji POIiŚ.

W okresie programowania 2007-2013 na potrzeby zarządzania POIiŚ zostanie utworzony wielopłaszczyznowy system instytucjonalny, w którym może uczestniczyć ponad 30 instytucji (zarządzająca, pośrednicząca, pośrednicząca drugiego stopnia i certyfikująca). Trudnością, jaką należy przewidzieć jest obecność w systemie wdrażania nowych instytucji pośredniczących, które wcześniej nie pełniły podobnej roli. Szybkie i skuteczne przygotowanie takich instytucji do pełnienia nowych obowiązków będzie stanowić nowe wyzwania dla całego systemu wdrażania POIiŚ.

Zapewnienie efektywnej realizacji programu wymaga sprawnej realizacji projektów, dlatego też istotne wyzwania stoją również przed instytucjami realizującymi projekty w ramach POIiŚ. Dla zapewnienia skutecznego wdrażania POIiŚ konieczne jest wsparcie w ramach pomocy technicznej również tych instytucji, które realizują największą ilość projektów kluczowych i dużych w sektorze transportu drogowego i kolejowego.

Dodatkowym czynnikiem utrudniającym wdrażanie jest konieczność reorganizacji systemu instytucjonalnego administracji. Istnieje potrzeba ponownego przeszkolenia personelu dotychczas obsługującego proces realizacji funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności, przy równoległe prowadzonych szkoleniach dla nowych pracowników, zatrudnianych na potrzeby perspektywy finansowej 2007-2013. Jedną z cech projektowanego systemu realizacji NSRO, w tym także POIiŚ jest znaczne jego uproszczenie względem systemu stosowanego w latach 2004-2006. Zmiany otoczenia prawnego (np.: nowelizacja PZP) pozwolą na sprawniejsze i efektywniejsze zarządzanie i maksymalną absorpcję pomocy strukturalnej. Niemniej jednak proces absorpcji środków pomocowych w ramach POIiŚ będzie procesem kosztownym. Dlatego też część środków finansowych alokowanych w ramach osi priorytetowych pomocy technicznej będzie przeznaczona na sfinansowanie działań mających na celu zwiększenie efektywności i sprawności realizacji celów POIiŚ.

Kolejnym warunkiem skutecznego wdrażania POIiŚ będzie zagwarantowanie wysoko wykwalifikowanej kadry oraz nowoczesnej polityki personalnej. W okresie wdrażania funduszy w latach 2004-2006 proces zarządzania kadrami był jednym z krytycznych elementów systemu. Bardzo ważnym problemem instytucji wdrażających fundusze strukturalne jest wysoki poziom rotacji pracowników, głównie wynikający z niskiego i niekonkurencyjnego w porównaniu do sektora prywatnego poziomu wynagrodzeń. Dodatkowo na stanowiskach niższego i średniego szczebla zatrudniani są pracownicy z niewielkim doświadczeniem zawodowym. Problem ten wynika z niskiej atrakcyjności pracy

w administracji publicznej dla wysoko wykwalifikowanych specjalistów. Jego rozwiązywaniu służyć ma wprowadzenie nowoczesnego systemu zarządzania kapitałem ludzkim, w tym odpowiednich programów szkoleniowych oraz wzrost wynagrodzeń w administracji odpowiedzialnej za realizację POIiŚ, jak i w pozostałych programach operacyjnych. W ramach osi priorytetowej dofinansowanie uzyskają m.in. działania mające na celu proces stałego i efektywnego podnoszenia kwalifikacji zawodowych personelu w instytucjach uczestniczących w realizacji POIiŚ. Podnoszenie kwalifikacji pracowników będzie realizowane ze szczególnym uwzględnieniem poszerzania i doskonalenia wiedzy w zakresie zamówień publicznych i pomocy publicznej. Dzięki temu już w perspektywie programowania w latach 2007-2013 w POIiŚ uda się zmniejszyć rotację pracowników, jednocześnie zwiększając efektywność i skuteczność ich pracy.

Problemem jest również niezadowalający poziom komputeryzacji. Dlatego też działania związane z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza technicznego będą kontynuowane w ramach POIiŚ. Przewiduje się również prowadzenie działań związanych z budową lokalnych systemów informatycznych, które zostaną połączone z systemem krajowym. Powyższe działania przyczynią się do pełnego uczestnictwa w jednolitym komputerowym systemie monitoringu.

Ponadto działania horyzontalne podejmowane w ramach osi priorytetowej: informacyjne oraz szkoleniowe dla administracji i dla beneficjentów, wspomogą prawidłowe przygotowanie projektów realizowanych w ramach POIiŚ. W ramach pomocy technicznej przewiduje się również wsparcie tych beneficjentów, którzy realizują największą ilość projektów kluczowych i dużych w sektorze transportu drogowego i kolejowego, w zakresie wykonywanych przez nich zadań związanych z realizacją projektów, w tym w szczególności w zakresie zatrudnienia pracowników na potrzeby przygotowania i realizacji projektów oraz w zakresie podnoszenia kwalifikacji pracowników. Wydatki towarzyszące realizacji przez ww. beneficjentów projektów w ramach POIiŚ będą finansowane ze środków pomocy technicznej niezależnie od tego, czy dotyczą one jednego czy wielu projektów.

Natomiast koszty przygotowania dokumentacji projektowej i przetargowej dla projektów realizowanych w ramach POIiŚ finansowane będą w ramach poszczególnych osi priorytetowych programu.

Środki w ramach pomocy technicznej zostaną przeznaczone również na działania umożliwiające spełnienie wymagań dotyczących ewaluacji, informacji i promocji, monitorowania, przygotowania beneficjentów do realizacji projektów poprzez horyzontalne działania szkoleniowe i informacyjne oraz poprawę funkcjonowania systemu zamówień publicznych.

W związku z powyższym opisem przewiduje się możliwość realizacji projektów dotyczących w szczególności:

1. instrumentów wsparcia finansowego dla zatrudnienia i wsparcia kadrowego instytucji wypełniających zadania związane z przygotowaniem, wyborem, oceną, monitorowaniem projektów i programu a także weryfikacją płatności, kontrolą oraz prowadzeniem działań informacyjno-promocyjnych, przy uwzględnieniu podziału kompetencji wynikającym z linii demarkacyjnej pomiędzy PT POIiŚ a POPT 2007-2013;
2. zapewnienia niezbędnych zasobów ludzkich i stałe podnoszenie ich jakości oraz budowanie zdolności administracyjnej instytucji uczestniczących w realizacji programu m.in. poprzez

wzmocnienie i finansowanie zatrudnienia, przy uwzględnieniu podziału kompetencji wynikającym z linii demarkacyjnej pomiędzy PT POIiŚ a POPT 2007-2013;

3. wsparcia funkcjonowania instytucji zaangażowanych w realizację programu, w tym m.in w zakresie:

- wsparcia procesu oceny i selekcji projektów,
- organizacji i obsługi Komitetu Monitorującego i Podkomitetów Monitorujących, grup i zespołów roboczych, a także analizy danych na potrzeby monitorowania i wdrażania programu,
- wsparcia procesu kontroli,
- wynajmu pomieszczeń (m.in. biurowych, archiwów), remontów pomieszczeń i urządzania miejsca pracy dla instytucji uczestniczących w realizacji programu, przy uwzględnieniu podziału kompetencji wynikającym z linii demarkacyjnej pomiędzy PT POIiŚ a POPT 2007-2013,
- archiwizacji dokumentacji zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej oraz kosztów przekazywania jej do Komisji Europejskiej;

4. zapewniania środków na przygotowanie i prowadzenie badań oraz opracowywanie odpowiednich ekspertyz, analiz, sprawozdań, studiów i koncepcji zorientowanych na wsparcie procesu zarządzania oraz realizacji programu;

5. długoterminowych kompleksowych usług doradczych i innych usług zewnętrznych;

6. zakupu i instalacji sprzętu biurowego, komputerowego i audiowizualnego, sprzętu biurowo-kancelaryjnego oraz telekomunikacyjnego, informatycznego i teleinformatycznego, a także innego sprzętu i wyposażenia przez jednostki zaangażowane w realizację programu;

7. budowy lokalnych systemów informatycznych mających na celu obsługę POIiŚ oraz automatyzację procesów biznesowych;

8. pokrycia kosztów eksploatacji sprzętu i wyposażenia oraz zakup niezbędnych licencji i oprogramowania informatycznego a także zakupu usług telekomunikacyjnych i teleinformatycznych dla potrzeb efektywnej realizacji programu;

9. stałego podnoszenia kwalifikacji personelu zaangażowanego w realizację programu, m.in. poprzez szkolenia, seminaria, warsztaty, kursy a także poprzez studia i kontynuację kształcenia oraz staże, praktyki i wizyty studyjne w innych krajach biorących udział w realizowaniu polityki spójności UE,

10. ewaluacji,

11. realizacji działań informacyjnych i promocyjnych, w tym m.in. działań informacyjno-szkoleniowych dla beneficjentów oraz potencjalnych beneficjentów programu, jak również działań informacyjno-szkoleniowych dla organów administracji publicznej odpowiedzialnych za wydawanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia w zakresie dotyczącym przygotowywania ww. decyzji dla projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach POIiŚ,

12. prowadzenia punktów informacyjnych i bieżącej obsługi administracyjno-biurowej procesu informowania;

13. finansowania kosztów programowania przyszłych interwencji strukturalnych w ramach nowej perspektywy budżetowej UE.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą:

- Instytucja Zarządzająca Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko,
- instytucje pośredniczące,
- instytucje pośredniczące II stopnia,
- beneficjenci realizujący projekty kolejowe i drogowe o łącznej wartości dofinansowania ze środków EFRR i/lub FS co najmniej 2 mld euro: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

1. wzmocnienie systemu wdrażania POIiŚ,
2. zwiększenie stanu wiedzy społeczeństwa o możliwościach uzyskania wsparcia z funduszy UE,
3. podniesienie zdolności administracyjnych instytucji uczestniczących w zarządzaniu Programem Operacyjnym a tym samym utrzymanie odpowiedniego poziomu zatrudnienia,
4. wyeliminowanie zagrożenia znacznej rotacji pracowników spowodowanej niskim poziomem wynagrodzeń przy jednoczesnym utrzymaniu odpowiedniego poziomu zatrudnienia,
5. motywowanie kadry pracowniczej poprzez możliwość stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych,
6. pełne uczestnictwo w jednolitym komputerowym systemie monitoringu.

Porównanie pomiędzy osią priorytetową a osią priorytetową: Pomoc techniczna – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Wsparcie w ramach osi priorytetowej XV będzie udzielane instytucjom uczestniczącym w realizacji programu, z wyłączeniem instytucji w tych sektorach, które nie mogą być kwalifikowalne z Funduszu Spójności, tj. w sektorze kultury, ochrony zdrowia i szkolnictwa wyższego. W ramach osi priorytetowej XV do instytucji uczestniczących w realizacji programu, zaliczono również 2 kluczowych beneficjentów realizujących projekty transportowe współfinansowane z EFRR i/lub FS w ramach programu. Działania instytucji uczestniczących w realizacji programu, skierowane do beneficjentów wyłącznie w sektorach kultury, ochrony zdrowia i szkolnictwa wyższego oraz działania dotyczące badań, analiz, studiów, a także badań ewaluacyjnych, w odniesieniu wyłącznie do sektorów kultury, ochrony zdrowia i szkolnictwa wyższego nie będą finansowane w ramach osi priorytetowej XV.

Wskaźniki

| Oś priorytetowa XV | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|--------------------|---|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Wskaźniki produktu | Liczba utworzonych miejsc pracy finansowanych ze środków programu (wyłącznie umowy o pracę) (etatomiesiące) | 0 | 90 000 | Monitoring programu (rocznie) |

| Oś priorytetowa XV | Nazwa wskaźnika | Wartość w roku bazowym | Zakładana wartość w roku docelowym | Źródło danych /częstotliwość pomiaru |
|---------------------|--|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| | Liczba opublikowanych tekstów, ulotek i broszur promujących POIiŚ (szt.) | 0 | 320 000 | Monitoring programu (rocznie) |
| | Liczba zrealizowanych badań ewaluacyjnych (szt.) | 0 | 25 | Monitoring programu (rocznie) |
| Wskaźniki rezultatu | Liczba przeszkolonych osób (osoby) | 0 | 25 000 | Monitoring programu (rocznie) |

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Wsparcie w ramach pomocy technicznej POIiŚ będzie miało komplementarny charakter wobec Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2007-2013, przy uwzględnieniu podziału kompetencji wynikającym z linii demarkacyjnej szczegółowo określonej w ramach POPT 2007-2013.

Ze środków pomocy technicznej POIiŚ finansowane będą działania mające na celu wsparcie instytucji zaangażowanych w realizację programu w celu zapewnienia sprawnego i efektywnego procesu zarządzania i wdrażania PO, z wyłączeniem kosztów wynagrodzeń we wskazanych w POPT 2007-2013 oraz w *Planie działań na rzecz zwiększenia potencjału administracyjnego jednostek zaangażowanych w realizację Programów Operacyjnych w Polsce w latach 2007-2013* jednostkach administracji rządowej pełniących w ramach POIiŚ funkcje IZ, IP oraz IP II stopnia oraz wydatków dotyczących wynajmu i remontu pomieszczeń dla Instytucji Zarządzającej, które będą finansowane w ramach POPT 2007-2013.

Komplementarność i demarkacja osi priorytetowej z przedsięwzięciami współfinansowanymi z Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki.

Działania realizowane w ramach pomocy technicznej POIiŚ mają cel komplementarny do działań w ramach POKL. Wsparcie PT POIiŚ ukierunkowane jest na wzmocnienie potencjału administracyjnego instytucji zaangażowanych w realizację POIiŚ. Głównym celem PT POIiŚ jest w związku z tym sprawna realizacja Programu. Natomiast działania realizowane w ramach POKL (priorytet V – Dobre Rządzenie) mają bardziej ogólny charakter. Zorientowane są one na wsparcie procesu modernizacji całego systemu administracji publicznej (w tym samorządowej), w związku z tym obejmują zdecydowanie więcej instytucji, a także dodatkowo partnerów społecznych.

4. KOMPLEMENTARNOŚĆ Z DZIAŁANAMI WSPÓLFINANSOWANYMI Z EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU ROLNEGO ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH I EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU RYBACKIEGO

Koordinację w zakresie zarządzania NSRO i realizacji wszystkich programów Celu 1 i Celu 3 polityki spójności, realizowanych w Polsce i na jej granicach sprawuje obecnie Minister Rozwoju Regionalnego.

Dla prawidłowej realizacji funkcji koordynacji polityk horyzontalnych, jak i strategicznego monitorowania i oceny realizacji NSRO zostanie utworzony Komitet Koordynacyjny pod przewodnictwem Ministra Rozwoju Regionalnego.

Komitet Koordynujący NSRO powoła grupę roboczą, złożoną z przedstawicieli wszystkich instytucji zarządzających programami finansowanymi ze środków EFRR, EFS, EFRROW i EFR. Zadaniem powyższej grupy roboczej będzie opracowanie propozycji mechanizmów kontroli krzyżowej dla inwestycji wspieranych w ramach poszczególnych programów (np. odpowiednie pytania we wnioskach o dofinansowanie, kontrole na próbie projektów, wspólny dostęp do baz danych). Celem ww. działań będzie unikanie podwójnego finansowania projektów i zagwarantowanie przestrzegania ustalonej linii demarkacyjnej.

Komplementarność i synergia działań w ramach NSRO

Wzajemna komplementarność wszystkich programów operacyjnych w ramach NSRO została zaprojektowana w ten sposób, że programy krajowe (POIiS, POIG i POKL – komponent centralny) wspierają przedsięwzięcia o zasięgu i znaczeniu ponadregionalnym, krajowym lub międzynarodowym, natomiast działania w ramach RPO i regionalnego komponentu POKL będą miały zasięg regionalny, subregionalny i lokalny. Dodatkowo na obszarach przygranicznych będą realizowane działania transgraniczne w ramach programów europejskiej współpracy terytorialnej (EWT).

Wszystkie ww. działania są projektowane w sposób spójny i synergiczny, tak aby zmaksymalizować efekty wydatkowania środków Wspólnoty.

Demarkacja

W celu wyeliminowania ewentualnego nakładania się interwencji poszczególnych programów operacyjnych współfinansowanych z funduszy strukturalnych, Funduszu Spójności, EFRROW i EFR, Instytucja Zarządzająca będzie stosować się do zapisów „Linii demarkacyjnej pomiędzy Programami Operacyjnymi Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej” – dokumentu akceptowanego przez Komitet Koordynacyjny NSRO.

Celem dokumentu jest przyporządkowanie realizacji określonych typów projektów do poszczególnych programów operacyjnych. Dokument ten jest efektem uzgodnień wszystkich instytucji zaangażowanych w programowanie rozwoju na lata 2007-2013.

Za podstawowe kryterium demarkacji przyjęto wartość kwotową projektu, gdzie projekty o wyższym koszcie realizowane będą, co do zasady, w ramach programów polityki spójności. W poszczególnych przypadkach konieczne było uzupełnienie demarkacji o pozostałe kryteria. Dotyczy to szczególnie *Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich* oraz *PO Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich*, gdzie realizacja projektów została dodatkowo ograniczona terytorialnie, odpowiednio do obszarów wiejskich i obszarów zależnych od rybactwa. Tam gdzie było to konieczne, demarkację uzupełniono o kryterium beneficjenta projektu.

Zastosowanie przyjętych rozwiązań uniemożliwi jednoczesną realizację tych samych projektów w ramach POIiŚ a pozostałymi programami operacyjnymi polityki spójności (PO Kapitał Ludzki, PO Innowacyjna Gospodarka, regionalnych programów operacyjnych) oraz programów operacyjnych Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej.

Mechanizmy koordynacji

Dla zapewnienia maksymalnej efektywności wykorzystania środków w ramach polityki spójności UE, wspólnej polityki rolnej oraz wspólnej polityki rybołówstwa, zapewnione zostanie komplementarne wsparcie w ramach wszystkich instrumentów ww. polityk, a także określone zostaną wyraźne mechanizmy koordynacji i zasady zapobiegające podwójnemu finansowaniu.

1. Komitet Koordynacyjny NSRO (w którym uczestniczyć będą również przedstawiciele IZ PROW oraz IZ Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich);
2. Komitet Monitorujący POIiŚ
3. *Cross-checking* projektów,
4. Oświadczenia beneficjentów.

W aspekcie instytucjonalnym, podstawowym instrumentem zapewnienia koordynacji pomiędzy POIiŚ a pozostałymi programami operacyjnymi i funduszami je finansującymi będzie funkcjonowanie Komitetu Koordynacyjnego NSRO. Do podstawowych zadań KK NSRO będzie należało zapewnienie zgodności programów operacyjnych z krajową polityką rozwoju²⁰⁹ (integrującą politykę spójności ze Wspólną Polityką Rozwoju i Wspólną Polityką Rybacką), monitorowanie spójności realizowanych polityk, formułowanie opinii i rekomendacji na temat m.in. w zakresie:

- przebiegu wdrażania polityk horyzontalnych w celu zapewnienia spójnej realizacji polityki rozwoju;
- opiniowanie propozycji modyfikacji systemu realizacji Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007-2013 i jego usprawnień, wynikających z analiz, raportów i informacji;
- opiniowanie działań naprawczych dotyczących problemów z realizacją programów operacyjnych;
- opiniowanie i zatwierdzanie propozycji przesunięcia środków pomiędzy programami operacyjnymi;
- wydawanie opinii na temat zgodności działań realizowanych w ramach krajowych programów operacyjnych z działaniami realizowanymi w ramach regionalnych programów operacyjnych.

Efektywne wykonywanie zadań Komitetu Koordynacyjnego NSRO będzie możliwe dzięki uczestnictwu w nim, obok przedstawicieli Instytucji Zarządzających programami polityki spójności, także przedstawicieli ministrów właściwych odpowiedzialnych za realizowanie zadań Wspólnej Polityki Rolnej w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2007-2013 oraz Wspólnej Polityki Rybackiej w ramach Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013.

²⁰⁹ Zapisaną w Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015.

W zakresie wykonywania funkcji koordynacyjnych działa również Komitet Monitorujący Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Komitet wypełnia zadania instytucji sprawującej nadzór i kontrolę nad prawidłową realizacją działań w ramach programu, w tym zwłaszcza opiniuje i wyraża zgodę na wprowadzanie zmian i modyfikacji w zakresie szczegółowego opisu priorytetów programu, kryteriów wyboru projektów i innych zadań mających wpływ na koordynację działań realizowanych w ramach POIiŚ z ząębającymi się działaniami w ramach innych programów operacyjnych, zwłaszcza PROW i Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013.

Komplementarność POIiŚ z Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013.

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zakłada się następującą komplementarność działań z działaniami Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013:

Oś priorytetowa I: Gospodarka wodno-ściekowa

W ramach PO Infrastruktura i Środowisko planowane są do realizacji w/w projekty finansowane ze środków Funduszu Spójności w aglomeracjach od 15 000 RLM. W przypadku projektów, w których występuje tylko jeden beneficjent środków oraz projekt dotyczy kompleksowego rozwiązania problemów gospodarki wodno-ściekowej na danym obszarze, dopuszcza się włączenie do zakresu przedsięwzięcia zadań realizowanych w aglomeracjach o RLM od 2 tys. do 15 tys.

Natomiast w ramach PROW 2007-2013 w zakresie osi 3 „Podstawowe usługi dla gospodarki i ludności wiejskiej” realizowane będą projekty dotyczące gospodarki wodno-ściekowej w szczególności: zaopatrzenia w wodę oraz odprowadzania i oczyszczania ścieków, w tym systemów kanalizacji sieciowej lub kanalizacji zagrodowej dotyczące: gminy wiejskiej lub gminy miejsko-wiejskiej, z wyłączeniem miast liczących powyżej 5 tys. mieszkańców lub gminy miejskiej, z wyłączeniem miejscowości liczących powyżej 5 tys. mieszkańców.

Oś priorytetowa II: Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi

W ramach PO Infrastruktura i Środowisko planowane są do realizacji projekty dotyczące gospodarki odpadami finansowane ze środków Funduszu Spójności w największych aglomeracjach. W ramach PROW 2007-2013 w zakresie osi 3 „Podstawowe usługi dla gospodarki i ludności wiejskiej” realizowane będą w/w projekty z zakresu podstawowych usług dla ludności i gospodarki wiejskiej, biorąc pod uwagę kryterium pod względem ilości mieszkańców obsługiwanych przez instalacje. Projekty mogą obejmować jedną lub więcej miejscowości gminnych.

Oś priorytetowa III: Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska

W ramach PROW 2007-2013 realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu gospodarowania rolniczymi zasobami wodnymi, obejmujące budowę urządzeń melioracji wodnych podstawowych dostosowanych do potrzeb ochrony przeciwpowodziowej, z uwzględnieniem odprowadzania wody z urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, retencji wody i nawodnień użytków rolnych. Linia demarkacyjna przebiega na podstawie kryterium wielkości, przeznaczenia zbiorników oraz kryterium finansowego.

Oś priorytetowa IV: Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska

W ramach PROW 2007-2013 realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu tworzenia lub rozwoju mikroprzedsiębiorstw działających w zakresie:

- usług dla gospodarstw rolnych lub leśnictwa;
- usług dla ludności;
- drobnej wytwórczości, rzemiosła lub rękodzielnictwa;
- robót i usług budowlanych oraz instalacyjnych;
- usług turystycznych oraz związanych z rekreacją i wypoczynkiem;
- usług transportowych;
- przetwórstwa produktów rolnych lub jadalnych produktów leśnych;
- magazynowania lub przechowywania towarów;
- wytwarzania materiałów energetycznych z biomasy;
- rachunkowości, doradztwa lub usług informatycznych.

Linia demarkacyjna przebiega na podstawie kryterium typów działalności przedsiębiorstwa.

Oś priorytetowa V: Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych

Przedsięwzięcia odnoszące się do sporządzenia planów ochrony są komplementarne do PROW 2007-2013, w którym będą realizowane płatności dla obszarów NATURA 2000 – gdzie pomoc stanowi rekompensatę za utracone dochody, koszty związane ze sporządzeniem dokumentacji siedliska lub dokumentacji ornitologicznej (w przypadku, gdy dla danego obszaru nie został sporządzony plan ochrony) oraz dodatkowe koszty związane z prowadzeniem monitoringu przyrodniczego przez beneficjenta, jak również działania dotyczące doskonalenia zawodowego rolników i posiadaczy lasów oraz osób planujących podjęcie działalności rolniczej.

Oś priorytetowa VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T

W ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich realizowane będą przedsięwzięcia dotyczące dróg gminnych, dojazdowych do gruntów rolnych, wydzielonych w ramach projektów scaleniowych.

Oś priorytetowa VII: Transport przyjazny środowisku

W zakresie PO „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” wsparciem będą objęte inwestycje w zakresie budowy lub modernizacji dróg na terenie portów spełniających funkcje portów rybackich oraz budowa lub modernizacja drogi, jeżeli stanowi jedyną drogę dojazdową do portu, który spełnia funkcje portu rybackiego. Wsparcie obejmuje także inwestycje w budowę lub modernizację małych przystani rybackich, restrukturyzację miejsc wyładunku oraz poprawę warunków wyładunku ryb przez rybaków przybrzeżnych w istniejących miejscach wyładunku.

Oś priorytetowa VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe

W ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich realizowane będą przedsięwzięcia dotyczące dróg gminnych, dojazdowych do gruntów rolnych, wydzielonych w ramach projektów scaleniovych.

W zakresie PO „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” wsparciem będą objęte inwestycje w zakresie budowy lub modernizacji dróg na terenie portów spełniających funkcje portów rybackich oraz budowa lub modernizacja drogi, jeżeli stanowi jedyną drogę dojazdową do portu, który spełnia funkcje portu rybackiego. Wsparcie obejmuje także inwestycje w budowę lub modernizację małych przystani rybackich, restrukturyzację miejsc wyładunku oraz poprawę warunków wyładunku ryb przez rybaków przybrzeżnych w istniejących miejscach wyładunku.

Oś priorytetowa IX: Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich wspiera inwestycje dotyczące modernizacji lub przebudowy budynków lub budowli stanowiących infrastrukturę zakładów przetwarzania produktów rolnych na cele energetyczne oraz zakup lub instalację urządzeń służących poprawie ochrony środowiska. W ramach PROW przewidziano również komplementarne wsparcie dotyczące energii odnawialnej (produkcja roślin energetycznych, urządzenia służące wytwarzaniu energii odnawialnej), a także wsparcie dla działalności w zakresie produkcji materiałów energetycznych z biomasy. Kryterium demarkacji z PROW w zakresie osi priorytetowej IX jest beneficjent oraz wartość projektu.

W odniesieniu do biopaliw w ramach osi priorytetowej IX wspierane będą inwestycje dotyczące produkcji biodiesla i innych biopaliw, wyłączając produkty rolnicze określone w załączniku I do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, które będą wspierane w ramach PROW.

Oś priorytetowa XI: Kultura i dziedzictwo kulturowe

W ramach PO Infrastruktura i Środowisko planowane są do realizacji projekty o znaczeniu ponadregionalnym w obszarach: zachowania i ochrony dziedzictwa kulturowego, infrastruktury kultury, a także z zakresu rozwoju infrastruktury szkolnictwa artystycznego. Natomiast w ramach PROW 2007-2013 realizowane będą projekty o charakterze lokalnym w ramach działania 3.3. „Odnowa i rozwój wsi”:

- w miejscowości gminy wiejskiej albo w miejscowości gminy miejsko-wiejskiej, poza miastem liczącym powyżej 5 tys. mieszkańców, albo
- w mieście o liczbie mieszkańców mniejszej niż 5 tys.

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zakłada się następującą komplementarność działań z działaniami wspieranymi ze środków **Europejskiego Funduszu Rybackiego**:

Oś priorytetowa III: Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska

W ramach POIiŚ wspierane będą duże zbiorniki retencyjne, a w ramach EFR realizowane będą przedsięwzięcia dotyczące promowania retencjonowania wody –stawy hodowlane.

Oś priorytetowa IV: Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska.

W ramach osi priorytetowej IV uprawnione podmioty do korzystania z EFR nie będą mogły uzyskać wsparcia z POIiŚ.

Oś priorytetowa V: Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych

W ramach PO Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich na lata 2007-2013 będą realizowane projekty z zakresu: udrożnienia rzek poprzez budowę przepławek dla ryb oraz ochrona przed zabudową rzek ważnych dla migracji i tarła gatunków wędrownych. Jak również możliwe jest wsparcie finansowe na propagowanie zrównoważonej akwakultury zgodnej ze szczególnymi ograniczeniami związanymi z ochroną środowiska wynikającymi z wyznaczenia obszarów ochrony należących do sieci NATURA 2000.

Osie priorytetowe VI-VIII:

W zakresie PO „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” wsparciem będą objęte inwestycje w zakresie budowy lub modernizacji dróg na terenie portów spełniających funkcje portów rybackich oraz budowa lub modernizacja drogi, jeżeli stanowi jedyną drogę dojazdową do portu, który spełnia funkcje portu rybackiego. Wsparcie obejmuje także inwestycje w budowę lub modernizację małych przystani rybackich, restrukturyzację miejsc wyładunku oraz poprawę warunków wyładunku ryb przez rybaków przybrzeżnych w istniejących miejscach wyładunku.

5. PLAN FINANSOWY

Łączna wielkość środków finansowych zaangażowanych w realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 wyniesie **35 710 994 800** euro (w cenach bieżących), z czego 33 117 165 686 stanowić będzie wkład publiczny. Wkład publiczny będzie składać się ze środków Unii Europejskiej wynoszących 28 337 972 519 euro (w tym ze środków Funduszu Spójności – 22 387 151 159 euro oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – 5 950 821 360 euro), a także krajowych środków publicznych w wysokości 4 779 193 167 euro.

Obok środków publicznych w realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko będą zaangażowane również środki prywatne – pomoc kierowana do przedsiębiorstw będzie podlegała zasadom konkurencji. Łączna wartość środków prywatnych została oszacowana na poziomie 2 593 829 114 euro.

W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko wyodrębniono także środki stanowiące pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) w wysokości 2/3 środków EBI określonych w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia 2007-2013, tj. 2 000 000 000 euro. Wysokość ta ma charakter indykacyjny. W szczególnych przypadkach wkład ten może zostać zwiększony, jeżeli projekty generujące zysk wymagają zwiększonego udziału współfinansowania z pożyczek, albo jeśli odpowiednie formy współfinansowania programu mogą być dalej rozwijane. EBI może także wesprzeć władze polskie oraz jednostki sektora prywatnego, które mogą być potencjalnymi beneficjentami pomocy w ramach funduszy wspólnotowych w zakresie przygotowania, wdrażania oraz monitorowania programu i projektów. Bank może udzielić pożyczek zarówno projektodawcom z sektora publicznego i prywatnego, jak również na wspólne przedsięwzięcia administracji publicznej i sektora prywatnego, podejmowane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Mając na uwadze przepisy rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko przyjęto możliwość włączenia środków prywatnych do krajowego wkładu finansowego.

Zgodnie z art. 34 ust. 2 rozporządzenia nr 1083/2006²¹⁰ pozwalającego finansować z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego działania objęte zakresem wsparcia z Europejskiego Funduszu Społecznego (tzw. zasada cross-financingu) finansowane będą projekty o charakterze szkoleniowym w wysokości do 10% całkowitych kosztów kwalifikowalnych w ramach osi priorytetowej V. Wkład wspólnotowy przeznaczony na te projekty nie przekroczy 8 980 tys. euro. W pozostałych osiach priorytetowych finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (IV, VIII, X, XI, XII, XIII, XIV) nie przewiduje się na obecnym etapie stosowania zasady cross-financingu.

Zgodnie z wymogami projektu rozporządzenia KE ustanawiającego zasady wdrażania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko poniżej zostały załączone następujące tabele finansowe:

²¹⁰ Rozporządzenie nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r., str. 25).

- tabela finansowa przedstawiająca podział na każdy rok kwoty całkowitych środków finansowych z Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – punkt 5.1,
- tabela finansowa przedstawiająca kwotę całkowitych środków finansowych stanowiących wkład UE i wkłady krajowe oraz wskaźniki wkładu funduszy w podziale na osie priorytetowe – punkt 5.2,
- tabela finansowa przedstawiająca indykatywny podział, według kategorii, zaprogramowanego wykorzystania wkładu funduszy – punkt 5.3.

5.1 Tabela finansowa dla programu w podziale na lata (w euro)

| | Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego | Fundusz Spójności | Ogółem |
|-----------|---|-----------------------|-----------------------|
| | 1 | 2 | 3=1+2 |
| 2007 | 804 297 968 | 1 998 947 071 | 2 803 245 039 |
| 2008 | 823 132 129 | 2 390 318 712 | 3 213 450 841 |
| 2009 | 841 842 277 | 2 796 434 881 | 3 638 277 158 |
| 2010 | 830 860 202 | 3 103 423 212 | 3 934 283 414 |
| 2011 | 865 537 423 | 3 602 652 829 | 4 468 190 252 |
| 2012 | 881 975 290 | 4 027 865 883 | 4 909 841 173 |
| 2013 | 903 176 071 | 4 467 508 571 | 5 370 684 642 |
| 2007-2013 | 5 950 821 360 | 22 387 151 159 | 28 337 972 519 |

5.2 Tabela finansowa dla programu w podziale na osie priorytetowe oraz źródła finansowania (w euro, w cenach bieżących)

| | Wkład Wspólnoty | Wkład krajowy | Indykacyjny podział wkładu krajowego | | Finansowanie ogółem | Poziom współfinansowania | Dla celów informacyjnych | |
|---|-----------------|---------------|--------------------------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | | Krajowe środki publiczne | Krajowe środki prywatne | | | Wkład EBI | Inne źródła finansowania |
| | 1 | 2=3+4 | 3 | 4 | 5=1+2 | 6=1/5 | 7 | 8 |
| Oś priorytetowa I Fundusz Spójności Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 3 142 816 609 | 554 614 696 | 554 614 696 | | 3 697 431 305 | 0,8500 | | |
| Oś priorytetowa II Fundusz Spójności Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 1 026 865 990 | 181 211 646 | 181 211 646 | | 1 208 077 636 | 0,8500 | | |
| Oś priorytetowa III Fundusz Spójności Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 556 788 510 | 98 256 796 | 98 256 796 | | 655 045 306 | 0,8500 | | |
| Oś priorytetowa IV Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 250 000 000 | 584 404 275 | 85 636 652 | 498 767 623 | 834 404 275 | 0,2996 | | |
| Oś priorytetowa V Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 89 800 000 | 15 847 059 | 15 847 059 | | 105 647 059 | 0,8500 | | |
| Oś priorytetowa VI Fundusz Spójności Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 8 890 465 187 | 1 762 502 864 | 1 525 492 900 | 237 009 964 | 10 652 968 051 | 0,8346 | 1 000 000 000 | |

| | Wkład Wspólnoty | Wkład krajowy | Indykatywny podział wkładu krajowego | | Finansowanie ogółem | Poziom współfinansowania | Dla celów informacyjnych | |
|---|-----------------|---------------|--------------------------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | | Krajowe środki publiczne | Krajowe środki prywatne | | | Wkład EBI | Inne źródła finansowania |
| | 1 | 2=3+4 | 3 | 4 | 5=1+2 | 6=1/5 | 7 | 8 |
| Oś priorytetowa VII Fundusz Spójności Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 7 729 113 038 | 1 932 278 259 | 1 199 653 782 | 732 624 477 | 9 661 391 297 | 0,8000 | 500 000 000 | |
| Oś priorytetowa VIII Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 3 056 650 364 | 539 408 888 | 530 585 359 | 8 823 529 | 3 596 059 252 | 0,8500 | 200 000 000 | |
| Oś priorytetowa IX Fundusz Spójności Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 748 037 701 | 655 009 248 | 88 004 435 | 567 004 813 | 1 403 046 949 | 0,5332 | | |
| Oś priorytetowa X Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 974 280 000 | 718 931 765 | 171 931 765 | 547 000 000 | 1 693 211 765 | 0,5754 | 300 000 000 | |
| Oś priorytetowa XI Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 553 563 312 | 97 687 643 | 97 687 643 | | 651 250 955 | 0,8500 | | |
| Oś priorytetowa XII Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 395 718 874 | 69 832 743 | 67 234 035 | 2 598 708 | 465 551 617 | 0,8500 | | |
| Oś priorytetowa XIII Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 604 209 865 | 106 625 270 | 106 625 270 | | 710 835 135 | 0,8500 | | |
| Oś priorytetowa XIV Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 26 598 945 | 4 693 931 | 4 693 931 | | 31 292 876 | 0,8500 | | |

| | Wkład Wspólnoty | Wkład krajowy | Indyktywny podział wkładu krajowego | | Finansowanie ogółem | Poziom współfinansowania | Dla celów informacyjnych | |
|---|-----------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | | Krajowe środki publiczne | Krajowe środki prywatne | | | Wkład EBI | Inne źródła finansowania |
| | 1 | 2=3+4 | 3 | 4 | 5=1+2 | 6=1/5 | 7 | 8 |
| Oś priorytetowa XV Fundusz Spójności Podstawa obliczania wkładu wspólnotowego - wkład krajowy ogółem | 293 064 124 | 51 717 198 | 51 717 198 | | 344 781 322 | 0,8500 | | |
| Ogółem | 28 337 972 519 | 7 373 022 281 | 4 779 193 167 | 2 593 829 114 | 35 710 994 800 | 0,7935 | 2 000 000 000 | |

5.3 Indykacyjny podział, według kategorii, zaprogramowanego wykorzystania wkładu funduszy (w euro)

| Kwestie priorytetowe | | Forma finansowania | | Terytorium | |
|----------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|------------|-----------------------|
| Kod | Kwota | Kod | Kwota | Kod | Kwota |
| 02 | 604 209 865 | 01 | 28 337 972 519 | PL | 28 337 972 519 |
| 16 | 939 807 243 | | | | |
| 17 | 3 593 316 342 | | | | |
| 18 | 145 114 150 | | | | |
| 19 | 193 485 533 | | | | |
| 20 | 1 433 124 889 | | | | |
| 21 | 8 463 484 958 | | | | |
| 22 | 1 686 863 270 | | | | |
| 26 | 29 015 430 | | | | |
| 27 | 116 061 718 | | | | |
| 28 | 140 000 000 | | | | |
| 29 | 403 484 082 | | | | |
| 30 | 477 272 066 | | | | |
| 31 | 85 514 090 | | | | |
| 34 | 225 841 500 | | | | |
| 35 | 334 261 500 | | | | |
| 36 | 217 477 000 | | | | |
| 37 | 167 290 000 | | | | |
| 39 | 170 362 565 | | | | |
| 40 | 12 366 607 | | | | |
| 41 | 200 542 379 | | | | |
| 42 | 40 214 773 | | | | |
| 43 | 353 961 378 | | | | |
| 44 | 1 032 006 820 | | | | |
| 45 | 314 281 661 | | | | |
| 46 | 2 684 394 118 | | | | |
| 47 | 149 400 000 | | | | |
| 48 | 39 100 000 | | | | |
| 50 | 160 000 000 | | | | |
| 51 | 89 800 000 | | | | |
| 52 | 1 969 684 817 | | | | |
| 53 | 596 788 510 | | | | |
| 54 | 500 000 | | | | |
| 58 | 135 970 282 | | | | |
| 59 | 284 518 827 | | | | |
| 75 | 133 074 203 | | | | |
| 76 | 395 718 874 | | | | |
| 85 | 302 110 564 | | | | |
| 86 | 17 552 505 | | | | |
| Ogółem | 28 337 972 519 | | | | |

5.4 Realizacja strategii lizbońskiej w ramach osi priorytetowych

Podział na kategorie interwencji ma charakter szacunkowy i nie przesądza o udziale wsparcia na poszczególne kategorie w ramach osi priorytetowych w ramach programu.

| Nr kategorii interwencji | Osie priorytetowe Kategorie interwencji | Kategoria "lizbońska" (T/N) | Szacunkowy podział pomiędzy kategorie | Wkład wspólnotowy [mln euro] | | Wydatki „lizbońskie” |
|--------------------------|---|-----------------------------|---------------------------------------|------------------------------|---------|----------------------|
| | | | | EFRR | FS | |
| P I | Gospodarka wodno-ściekowa | | | | | |
| 44 | Gospodarka odpadami komunalnymi i przemysłowymi | N | 5% | | 3 142,8 | |
| 45 | Gospodarka i zaopatrzenie w wodę pitną | N | 10% | | | |
| 46 | Oczyszczanie ścieków | N | 85% | | | |
| P II | Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi | | | | | |
| 44 | Gospodarka odpadami komunalnymi i przemysłowymi | N | 80,5% | | 1 026,9 | |
| 50 | Rewaloryzacja obszarów przemysłowych i rekultywacja skażonych gruntów | N | 15,5% | | | |
| 53 | Zapobieganie zagrożeniom (w tym opracowanie i wdrażanie planów i instrumentów zapobiegania i zarządzania zagrożeniami naturalnym i technologicznym) | N | 4% | | | |
| P III | Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska | | | | | |
| 53 | Zapobieganie zagrożeniom (w tym opracowanie i wdrażanie planów i instrumentów zapobiegania i zarządzania zagrożeniami naturalnym i technologicznym) | N | 100% | | 556,8 | |
| P IV | Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska | | | | | |
| 44 | Gospodarka odpadami komunalnymi i przemysłowymi | N | 19,2% | 250,0 | | |
| 46 | Oczyszczanie ścieków | N | 5,2% | | | |
| 47 | Jakość powietrza | N | 59,8% | | | |
| 48 | Zintegrowany system zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń | N | 15,6% | | | |
| 54 | Inne działania na rzecz ochrony środowiska i zapobiegania zagrożeniom | N | 0,2% | | | |
| P V | Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych | | | | 89,8 | |
| 51 | Promowanie bioróżnorodności i ochrony przyrody (w tym NATURA 2000) | N | 100% | | | |
| P VI | Drogowa i lotnicza sieć TEN-T | | | | | |
| 21 | Autostrady ²¹¹ (sieci TEN-T) | T | 89,2% | 8 890,5 | 8 285,8 | |
| 22 | Drogi krajowe | N | 6,8% | | | |
| 29 | Porty lotnicze | T | 4% | | | |
| P VII | Transport przyjazny środowisku | | | | 7 729,1 | 7 096,1 |
| 16 | Kolej | T | 12,2% | | | |
| 17 | Kolej (sieci TEN-T) | T | 46,5% | | | |
| 18 | Tabor kolejowy | N | 1,9% | | | |

²¹¹ Kategorie 20 i 21 obejmują również drogi ekspresowe

| | | | | | | |
|---------------|---|---|-------|----------------|--------------|----------------|
| 19 | Tabor kolejowy (sieci TEN-T) | N | 2,5% | | | |
| 22 | Drogi krajowe | N | 2,3% | | | |
| 26 | Transport multimodalny | T | 0,4% | | | |
| 27 | Transport multimodalny (sieci TEN-T) | T | 1,5% | | | |
| 30 | Porty | T | 6,2% | | | |
| 31 | Śródlądowe drogi wodne (<i>regionalne i lokalne</i>) | N | 1,1% | | | |
| 52 | Promowanie czystego transportu miejskiego | T | 25,4% | | | |
| P VIII | Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe | | | | | |
| 20 | Autostrady | T | 47% | 3 056,7 | | 2 155,1 |
| 21 | Autostrady ²¹² (sieci TEN-T) | T | 17% | | | |
| 22 | Drogi krajowe | N | 29,5% | | | |
| 28 | Inteligentne systemy transportu | T | 4,5% | | | |
| 29 | Porty lotnicze | T | 2% | | | |
| P IX | Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna | | | | | |
| 39 | Energia odnawialna: wiatrowa | T | 21% | | 748,0 | 748,0 |
| 40 | Energia odnawialna: słoneczna | T | 2% | | | |
| 41 | Energia odnawialna: biomasa | T | 25% | | | |
| 42 | Energia odnawialna: hydroelektryczna, geotermiczna i pozostałe | T | 5% | | | |
| 43 | Efektywność energetyczna, produkcja skojarzona (kogeneracja), zarządzanie energią | T | 47% | | | |
| P X | Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii | | | | | |
| 34 | Energia elektryczna (sieci TEN-E) | T | 23% | 974,3 | | 472,7 |
| 35 | Gaz ziemny | N | 34,5% | | | |
| 36 | Gaz ziemny (sieci TEN-E) | T | 22,5% | | | |
| 37 | Produkty ropopochodne | N | 17% | | | |
| 39 | Energia odnawialna: wiatrowa | T | 1,5% | | | |
| 40 | Energia odnawialna: słoneczna | T | 0,1% | | | |
| 41 | Energia odnawialna: biomasa | T | 1,3% | | | |
| 42 | Energia odnawialna: hydroelektryczna, geotermiczna i pozostałe | T | 0,1% | | | |
| P XI | Kultura i dziedzictwo kulturowe | | | | | |
| 58 | Ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego | N | 25% | 553,6 | | |
| 59 | Rozwój infrastruktury kulturalnej | N | 51% | | | |
| 75 | Infrastruktura systemu oświaty | N | 24% | | | |
| P XII | Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia | | | | | |
| 76 | Infrastruktura ochrony zdrowia | N | 100% | 395,7 | | |
| P XIII | Infrastruktura szkolnictwa wyższego | | | | | |
| 02 | Infrastruktura B+RT (<i>w tym wyposażenie w sprzęt, oprzyrządowanie i szybkie sieci informatyczne łączące ośrodki badawcze</i>) oraz specjalistyczne ośrodki kompetencji technologicznych | T | 100% | 604,2 | | 604,2 |
| P XIV | Pomoc techniczna – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego | | | | | |
| 85 | Przygotowanie, realizacja, monitorowanie i kontrola | N | 70% | 26,6 | | |
| 86 | Ocena, badania/ ekspertyzy, informacja i komunikacja | N | 30% | | | |

²¹² Kategorie 20 i 21 obejmują również drogi ekspresowe

| | | | | | |
|---|--|---------------|-----|-----------------|-----------------|
| P XV | Pomoc techniczna – Fundusz Spójności | | | | |
| 85 | Przygotowanie, realizacja, monitorowanie i kontrola | N | 96% | | 293,1 |
| 86 | Ocena, badania/ ekspertyzy, informacja i komunikacja | N | 4% | | |
| Razem²¹³ alokacja 2007-2013 | | | | 5 950,8 | 22 387,2 |
| W tym: wydatki realizujące strategię lizbońską | | 68,42% | | 3 231,3 | 16 158,9 |
| | | | | 19 390,2 | |

6. PRZEPISY WYKONAWCZE

6.1. Uwagi ogólne

System zarządzania i wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko jest regulowany przez rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz przez rozporządzenie Komisji (WE) Nr 1828/2006/WE z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Rady i Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lipca 2006 r. dotyczącego Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Niniejszy rozdział zawiera ustalenia dotyczące systemu zarządzania i kontroli wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zgodnie z wymogami określonymi w art. 58 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. Ogólne informacje dotyczące funkcji instytucji zarządzającej NSRO, instytucji zarządzającej Programem, instytucji certyfikujących, instytucji pośredniczących, instytucji którym instytucje pośredniczące przekażą realizację części zadań, instytucji audytowej oraz relacji pomiędzy nimi znajdują się w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia 2007-2013.

6.2. Kompetencje instytucji zaangażowanych w zarządzanie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

6.2.1. Instytucja zarządzająca (zwana dalej IZ)

Zgodnie z art. 60 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. wprowadzającego ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności IZ odpowiedzialna jest za skuteczność, efektywność i prawidłowość zarządzania oraz wdrażania programu operacyjnego.

IZ zgodnie z ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Obowiązki IZ realizują właściwe komórki organizacyjne w ramach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, zgodnie z regulaminem wewnętrznym przygotowanym przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego.

²¹³ Różnica pomiędzy kwotami w wierszu a sumą kwot dla poszczególnych osi priorytetowych wynika z zaokrągleń.

IZ przekazała realizację części swoich zadań instytucjom pośredniczącym (zwanym dalej IP), które będą realizować zadanie opisane w podrozdziale 6.2.2. IZ zachowuje jednak całkowitą odpowiedzialność za całość realizacji programu.

IZ, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006, jest odpowiedzialna za:

- a) zapewnienie, że projekty wyznaczone do finansowania są zgodne z kryteriami mającymi zastosowanie do programu operacyjnego oraz że są zgodne ze stosownymi zasadami wspólnotowymi i krajowymi przez cały okres wdrażania;
- b) kontrolę dostarczania produktów i świadczenia usług współfinansowanych oraz za to, że wydatki zadeklarowane dla projektów zostały rzeczywiście poniesione i są zgodne z zasadami wspólnotowymi i krajowymi;
- c) zapewnienie, że istnieje system rejestrowania i przechowywania w formie skomputeryzowanej szczegółowych danych księgowych dla każdego działania w ramach programu operacyjnego oraz że zbierane są dane dotyczące realizacji, niezbędne do zarządzania finansami, monitorowania, kontroli i oceny;
- d) zapewnienie, że beneficjenci oraz inne organy zaangażowane w realizację projektów prowadzą albo system oddzielnej rachunkowości, albo nadają właściwy kod księgowy wszystkim transakcjom odnoszącym się do danego działania;
- e) zapewnienie, że ocena programów operacyjnych, o której mowa w art. 48 ust. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 jest prowadzona zgodnie z postanowieniami tego rozporządzenia;
- f) zapewnienie zgodności z wymogami w zakresie informacji i promocji, ustanowionymi w art. 69 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006;
- g) dostarczanie Komisji Europejskiej informacji umożliwiających jej ocenę dużych projektów;
- h) ustanowienie procedur dla zapewnienia, że wszystkie dokumenty związane z wydatkami i audytem, niezbędne dla zapewnienia właściwej ścieżki audytu, są przechowywane zgodnie z postanowieniami art. 90 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006;
- i) zapewnienie otrzymywania przez instytucję certyfikującą wszystkich niezbędnych informacji o procedurach i weryfikacjach prowadzonych w związku z wydatkami, dla potrzeb certyfikacji;
- j) kierowanie pracą Komitetu Monitorującego program operacyjny i zapewnienie mu wymaganych dokumentów, umożliwiających monitorowanie wdrażania PO w świetle jego celów;
- k) przygotowanie oraz przekazywanie KE zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący sprawozdań rocznych i końcowych na temat postępów realizacji programów;
- l) przygotowanie opisu systemu określającego w szczególności organizację i procedury obowiązujące instytucje zarządzające i certyfikujące oraz instytucje pośredniczące, a także instytucję audytową lub inne instytucje odpowiedzialne za wykonywanie audytu w imieniu instytucji audytowej (zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006);
- m) przekazywanie instytucji certyfikującej rocznej prognozy wydatków programu na bieżący i następny rok, aby zapewnić realizację obowiązku określonego w art. 76 ust. 3 rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006.

Ponadto do szczegółowych zadań IZ należy w szczególności:

- przygotowanie wytycznych dla IP do opracowania szczegółowych instrukcji wykonawczych oraz zatwierdzanie tych dokumentów;;
- przygotowanie wzoru sprawozdań dla IP oraz wytycznych dotyczących wzorów wniosków aplikacyjnych, umów i innych dokumentów dla beneficjentów, a także weryfikacja i zatwierdzenie przygotowanych przez IP wzorów;
- przygotowanie, przy udziale IP, podręcznika/wytycznych w szczególności dotyczących kwalifikowalności wydatków, kontroli oraz sprawozdawczości w ramach programu, jak również innych dokumentów określających zasady postępowania w zakresie PO IiŚ,
- przygotowanie ogólnych kryteriów wyboru projektów dla programu i przedłożenie ich do akceptacji Komitetu Monitorującego;
- weryfikacja pod względem spełnienia wymogów wynikających z zapisów programu operacyjnego wniosków dotyczących dużych projektów przekazywanych przez IP,
- zapewnienie prowadzenia kontroli programu operacyjnego,
- dokonywanie oceny postępów realizacji programu na podstawie sprawozdań okresowych i rocznych;
- weryfikacja poświadczeń i deklaracji wydatków oraz wniosków o płatność przekazywanych przez IP, przekazywanie poświadczeń i deklaracji wydatków oraz wniosków o płatność do instytucji certyfikującej;
- przekazywanie Komitetowi Monitorującemu informacji o uwagach Komisji zgłoszonych na podstawie raportu rocznego oraz informowanie Komisji Europejskiej o podjętych działaniach w odpowiedzi na jej uwagi;
- przygotowanie we współpracy z IP raportów o nieprawidłowościach oraz przekazywanie ich do uprawnionych instytucji, zgodnie z systemem realizacji NSRO;
- zapewnienie prowadzenia ewaluacji programu zgodnie z wymogami UE - w szczególności zadania te dotyczą przygotowania planu ewaluacji dla programu operacyjnego oraz współpracy z IP w przygotowaniu planu ewaluacji poszczególnych osi priorytetowych, prowadzenia ewaluacji programu oraz nadzorowania wykonywania ewaluacji przez IP;
- udział we wdrożeniu i operowaniu Krajowym Systemem Informatycznym i nadzorowanie realizacji zadań w tym zakresie przez IP;
- przygotowywanie we współpracy z IP rocznej prognozy wniosków o płatność dla programu na bieżący i następny rok i przekazywanie jej do instytucji certyfikującej;
- opracowanie we współpracy z IP szczegółowego planu komunikacji dla programu operacyjnego oraz nadzorowanie działań komunikacyjnych prowadzonych przez IP.

W razie konieczności, instytucja zarządzająca sporządza propozycję zmiany programu, którą opiniuje instytucja koordynująca NSRO oraz instytucja do spraw koordynacji strategicznej. Zmiana programu wymaga również akceptacji Komitetu Monitorującego PO IiŚ oraz Rady Ministrów. IZ jest odpowiedzialna za sporządzenie wniosku o zmianę programu do Komisji Europejskiej.

W przypadku zmiany kryteriów wyboru projektów, instytucja zarządzająca na wniosek instytucji pośredniczącej, Komitetu Monitorującego program lub z własnej inicjatywy przygotowuje propozycje zmian do dokumentu, którą przyjmuje Komitet Monitorujący Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

6.2.2. Instytucje pośredniczące (IP)

IZ PO Infrastruktura i Środowisko delegowała wykonywanie części swoich zadań do 6 IP w znaczeniu art. 59 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006. IP z kolei delegowały część zadań do Instytucji Pośredniczących II stopnia (IP II).

Delegacja uprawnień dotyczy zadań odnoszących się do poszczególnych osi priorytetowych (lub kilku osi priorytetowych) obejmujących interwencje dotyczące obszaru należącego do zakresu odpowiedzialności danego resortu. Dokonując takiej delegacji, IZ zachowuje całkowitą odpowiedzialność za całość realizacji programu. Delegacja odbywa się poprzez podpisanie odpowiedniego porozumienia, określającego szczegółowo jej zakres oraz system raportowania i monitorowania realizacji zadań przez IP.

IZ przekazała IP w szczególności realizację następujących zadań w odniesieniu do danej osi priorytetowej lub kilku osi priorytetowych:

- monitorowanie przygotowania wniosków o dofinansowanie dla projektów zidentyfikowanych przez IZ/IP w drodze strategicznego wyboru na podstawie odpowiednich dokumentów strategicznych i programowych,
- dokonywanie oceny wniosków składanych przez beneficjentów zgodnie z procedurą oraz podejmowanie decyzji o współfinansowaniu wybranych do realizacji projektów,
- zapewnienie, że wybór projektów do finansowania następuje zgodnie z kryteriami stosowanymi dla programu operacyjnego i że projekty te, przez cały okres ich realizacji, są zgodne z odpowiednimi zasadami wspólnotowymi i krajowymi,
- zawieranie z beneficjentami umów o dofinansowanie projektów z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności,
- zapewnienie posiadania przez beneficjentów danej osi priorytetowej wymaganych procedur,
- przygotowanie i aktualizacja we współpracy z IZ wytycznych dla beneficjentów,
- przygotowanie i przekazywanie do IZ informacji o nieprawidłowościach,
- realizacja zadań w zakresie zarządzania finansowego na poziomie osi priorytetowej / kilku osi priorytetowych – w tym weryfikacja wniosków o płatność sporządzonych przez beneficjentów, sporządzanie zbiorczych wniosków o płatność dla odpowiednich osi priorytetowych, przekazywanie wniosków o płatności do instytucji certyfikującej, obsługa rachunków bankowych związanych z realizacją programu w IP (w zakresie priorytetów pomocy technicznej), dokonywanie płatności na rzecz beneficjentów realizujących projekty w ramach priorytetów pomocy technicznej oraz zlecenie wypłaty środków na rzecz beneficjentów realizujących projekty w ramach pozostałych priorytetów,
- odzyskiwanie od beneficjentów kwot nieprawidłowo wydatkowanych,
- prowadzenie zestawienia kwot pozostających do odzyskania (rejestr dłużników),
- opracowywanie prognoz płatności dla odpowiednich osi priorytetowych,
- nadzór nad zachowaniem przez beneficjentów oddzielnego systemu rachunkowości dla środków wspólnotowych lub odpowiednich kodów księgowych dla wszystkich operacji finansowych związanych z projektem,
- prowadzenie działań informacyjnych i promujących program zgodnie z planem komunikacji na poziomie IP,
- zapewnienie zgodności realizacji osi priorytetowej z wymogami informowania i promocji,
- monitorowanie realizacji odpowiednich osi priorytetowych,
- przygotowywanie we współpracy z beneficjentami okresowych, rocznych i końcowych raportów z realizacji poszczególnych osi priorytetowych w danym sektorze i przekazywanie ich IZ,

- przeprowadzanie bieżącej kontroli projektów, tj. dokonywanie kontroli dokumentacji oraz prowadzenie kontroli na miejscu realizacji projektów w celu weryfikacji dostarczenia współfinansowanych produktów i usług oraz tego, że wydatki zadeklarowane przez beneficjentów zostały faktycznie poniesione i są zgodne z odpowiednimi zasadami wspólnotowymi i krajowymi,
-
- wprowadzanie/ weryfikacja danych przekazywanych/ wprowadzanych przez beneficjentów do Krajowego Systemu Informatycznego (SIMIK 07-13) lub innego systemu informatycznego,
- zbieranie informacji finansowych i statystycznych dotyczących działań i projektów realizowanych w ramach poszczególnych osi priorytetowych, przekazywanie tych danych na żądanie IZ, instytucji certyfikującej, a także instytucji audytowej,
- zapewnienie istnienia odpowiednich rachunków na poziomie IP II i posiadania przez beneficjentów rachunków bankowych służących do obsługi realizowanego projektu
- zapewnienie istnienia systemu rejestrowania i przechowywania w formie elektronicznej szczegółowych rejestrów księgowych dla każdego projektu w ramach osi priorytetowej oraz gromadzenia danych niezbędnych dla zarządzania finansowego, monitoringu, weryfikacji, audytów i oceny,
- przekazywanie instytucji certyfikującej niezbędnych informacji o procedurach i weryfikacjach prowadzonych w związku z wydatkami, dla potrzeb certyfikacji,
- zapewnienie stosowania procedur monitorowania i raportowania nieprawidłowości oraz odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych,
- przygotowanie planu ewaluacji poszczególnych osi priorytetowych, prowadzenie ewaluacji osi priorytetowych oraz nadzorowanie wykonywania ewaluacji osi priorytetowych przez wykonawców zewnętrznych.

Za zgodą IZ, IP może powierzyć realizację części swoich zadań, odnoszących się bezpośrednio do beneficjentów Instytucjom Pośredniczącym II stopnia. Mimo powierzenia pewnych zadań innej instytucji IP pozostaje odpowiedzialna za delegowane zadania.

6.2.3. Instytucja certyfikująca (IC)

Zgodnie z art. 35 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, minister właściwy ds. rozwoju regionalnego certyfikuje Komisji Europejskiej prawidłowość poniesienia wydatków w ramach programów operacyjnych. Instytucja Certyfikująca to komórka organizacyjna utworzona zarządzeniem ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, odpowiedzialna za certyfikację wydatków ponoszonych w ramach EFRR, EFS i FS. IC w zakresie realizowanych zadań jest komórką niezależną od komórek wykonujących funkcje instytucji zarządzających poszczególnymi programami operacyjnymi, wchodzących w skład odrębnych pionów podległych innym Członkom Kierownictwa Ministerstwa. Członek Kierownictwa MRR nadzorujący Instytucję Certyfikującą podlega bezpośrednio Ministrowi Rozwoju Regionalnego i podejmuje w sposób niezależny decyzje w zakresie dokonywania oraz wstrzymywania procesu poświadczania deklaracji wydatków oraz wniosków o płatność do Komisji Europejskiej. Obsługę Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie zadań Instytucji Certyfikującej zapewnia Departament Instytucji Certyfikującej. Instytucja Certyfikująca odpowiada w szczególności za:

- opracowanie i przedłożenie Komisji Europejskiej poświadczonych deklaracji wydatków i wniosków o płatność;
- poświadczanie, że deklaracja wydatków jest dokładna, wynika z wiarygodnych systemów księgowych i jest oparta na weryfikowalnej dokumentacji uzupełniającej;

- poświadczanie, że zadeklarowane wydatki są zgodne z mającymi zastosowanie zasadami wspólnotowymi i krajowymi;
- zapewnianie, do celów poświadczania wydatków, że otrzymała od Instytucji Zarządzającej odpowiednie informacje na temat procedur i weryfikacji prowadzonych w związku z wydatkami zawartymi w deklaracjach wydatków;
- uwzględnianie, do celów poświadczania wydatków, wyników kontroli/audytów wykorzystania środków z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności oraz krajowego współfinansowania, prowadzonych przez uprawnione instytucje;
- utrzymywanie w formie elektronicznej zapisów księgowych dotyczących wydatków zadeklarowanych do Komisji Europejskiej;
- prowadzenie ewidencji kwot podlegających procedurze odzyskiwania i kwot wycofanych po anulowaniu całości lub części wkładu dla operacji oraz przesyłanie do Komisji Europejskiej rocznej deklaracji w tym zakresie;
- uwzględnianie, do celów poświadczania wydatków, informacji o wykrytych nieprawidłowościach w programie operacyjnym;
- analizowanie, do celów poświadczania wydatków, procedur Instytucji Zarządzających lub instytucji do których IZ delegowała swoje zadania;
- przeprowadzanie kontroli w Instytucjach Zarządzających lub w Instytucjach Pośredniczących oraz w szczególnych przypadkach przeprowadzanie czynności kontrolnych u beneficjentów;
- monitorowanie zasady n+3/n+2 na podstawie danych otrzymywanych od Instytucji Zarządzającej.

6.2.4 Instytucja audytowa

Określone w rozporządzeniu Rady nr 1083/2006 zadania Instytucji Audytowej wykonuje Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej, którego funkcję pełni sekretarz lub podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów, w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 września 1991 r. o kontroli skarbowej²¹⁴. Instytucja Audytowa jest niezależna od Instytucji Zarządzającej PO, instytucji pośredniczących, instytucji pośredniczących II stopnia oraz Instytucji Certyfikującej.

Zadania Instytucji Audytowej wykonywane są za pośrednictwem jednostek organizacyjnych kontroli skarbowej podległych Generalnemu Inspektorowi Kontroli Skarbowej, tj. wyodrębnionej komórki organizacyjnej w Ministerstwie Finansów oraz 16 urzędów kontroli skarbowej umiejscowionych na poziomie województwa. W każdym z urzędów kontroli skarbowej zostały utworzone wyodrębnione komórki organizacyjne odpowiedzialne za kontrolę środków pochodzących z Unii Europejskiej.

Instytucja Audytowa odpowiedzialna jest za ogół prac związanych z wydaniem zapewnienia, że system zarządzania i kontroli programu spełnia wymogi rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006, w tym za przygotowanie przed złożeniem pierwszego wniosku o płatność okresową, lub nie później niż w terminie 12 miesięcy od zatwierdzenia programu, sprawozdania zawierającego wyniki oceny utworzenia systemów i opinii na temat zgodności systemu zarządzania i kontroli programu z art. 58-62 ww. rozporządzenia. Prace w ramach audytu zgodności przeprowadzane są przez pracowników wyodrębnionej komórki organizacyjnej w Ministerstwie Finansów oraz 16 urzędów kontroli skarbowej, zaś opinię podpisuje Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej.

Instytucja Audytowa zapewnia, iż czynności audytowe uwzględniają uznane w skali międzynarodowej standardy audytu. Do głównych zadań IA należy w szczególności:

²¹⁴ Dz. U. z 2004 r. Nr 8, poz. 65, z późn. zm.

- zapewnienie prowadzenia audytów w celu weryfikacji skutecznego funkcjonowania systemu zarządzania i kontroli programu,
- zapewnienie prowadzenia audytów projektów na podstawie stosownej próby w celu weryfikacji zadeklarowanych wydatków,
- przedstawianie KE, w terminie dziewięciu miesięcy od zatwierdzenia programu, strategii audytu obejmującej podmioty, które będą przeprowadzać audyty, o których mowa powyżej, metodologię, która zostanie zastosowana, metody doboru próbek danych dla potrzeb audytu projektów oraz indykatywny rozplanowanie audytów w celu zapewnienia przeprowadzenia audytu głównych podmiotów oraz równomiernego rozkładu audytów w całym okresie programowania,
- do dnia 31 grudnia każdego roku w latach 2008–2015:
 - przedłożenie KE rocznego sprawozdania audytowego, przedstawiającego wyniki audytów przeprowadzonych w okresie poprzednich 12 miesięcy, zakończonym dnia 30 czerwca danego roku, zgodnie ze strategią audytu dla programu oraz informującego o wszelkich brakach wykrytych w systemie zarządzania i kontroli programu. Pierwsze sprawozdanie, które należy złożyć do dnia 31 grudnia 2008 r., obejmuje okres od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 30 czerwca 2008 r. Informacje dotyczące audytów przeprowadzonych po dniu 1 lipca 2015 r. zostają włączone do końcowego sprawozdania audytowego, stanowiącego uzupełnienie deklaracji zamknięcia, o której mowa poniżej,
 - wydawanie opinii, na podstawie kontroli i audytów przeprowadzonych na jej odpowiedzialność, w kwestii tego, czy system zarządzania i kontroli funkcjonuje skutecznie, tak aby dawać racjonalne zapewnienie, że deklaracje wydatków przedstawione KE są prawidłowe, oraz aby dawać tym samym racjonalne zapewnienie, że transakcje będące ich podstawą są zgodne z prawem i prawidłowe,
 - przedkładanie, w stosownych przypadkach, deklaracji częściowego zamknięcia programu zawierającej ocenę zgodności z prawem i prawidłowości danych wydatków,
 - przedłożenie KE, nie później niż dnia 31 marca 2017 r., deklaracji zamknięcia, zawierającej ocenę zasadności wniosku o wypłatę salda końcowego oraz zgodności z prawem i prawidłowości transakcji będących podstawą wydatków objętych końcową deklaracją wydatków, do której dołącza się końcowe sprawozdanie audytowe.

W ramach wyżej opisanych prac wyodrębniona komórka organizacyjna w Ministerstwie Finansów nadzoruje, koordynuje i zapewnia odpowiednią jakość pracy urzędu kontroli skarbowej.

Celem zapewnienia jakości prac wykonywanych przez urzędy kontroli skarbowej, ww. komórka zapewnia stosowanie odpowiednich mechanizmów kontroli. Polegają one w szczególności na:

- wprowadzeniu systemu zarządzania dokumentacją (w tym określenie kryteriów jej sporządzania, weryfikacji i akceptacji, standaryzacja oraz informatyzacja dokumentacji),
- nadzorze nad wykonywaniem prac (przypisanie pracownikom odpowiedzialności za wykonanie zadania i weryfikacja jego wykonania),
- przeprowadzaniu corocznie kontroli mających na celu sprawdzenie jakości wykonanych prac (w ramach tzw. *re-performance audits* oraz audytów mających na celu weryfikację poprawności stosowania przez urzędy kontroli skarbowej metodologii).

6.2.5 Beneficjenci (projektodawcy) projektów współfinansowanych z Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Dla projektów współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, beneficjent jest stroną umowy o dofinansowanie, podpisywanej z IP II (lub IP). IZ realizuje projekty na podstawie decyzji Ministra Rozwoju Regionalnego.

Beneficjent realizuje projekt. Beneficjent przestrzega zasad zawartych w umowie o dofinansowanie oraz w odpowiednich aktach prawnych.

Beneficjent odpowiada za:

- realizację projektu,
- zorganizowanie przetargów, gdy jest to wymóg prawa wspólnotowego lub krajowego oraz podpisanie umów z wykonawcami,
- monitorowanie i raportowanie wdrażania projektu, zgodnie z wytycznymi IZ oraz IP,
- zapewnienie stosowania odrębnego systemu księgowania lub odpowiednich kodów księgowych dla wszystkich operacji finansowych związanych z projektem,
- zapewnienie dostępu do wymaganych dokumentów,
- przechowywanie dokumentacji związanej z realizacją projektu przez okres co najmniej 3 lat następujących po zamknięciu programu operacyjnego, nie naruszając przepisów regulujących pomoc publiczną. (art. 90 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006).

6.3. Monitorowanie

Monitorowanie programu operacyjnego służy zapewnieniu odpowiedniej jakości wdrażania programu operacyjnego. Jest ono prowadzone przez IZ i Komitet Monitorujący, pracujący pod przewodnictwem przedstawiciela IZ.

IZ monitoruje realizację Programu w szczególności na podstawie raportów z postępów we wdrażaniu poszczególnych osi priorytetowych, sporządzanych i przekazywanych w cyklu raz na pół roku przez IP, odpowiedzialne za realizację poszczególnych osi priorytetowych. Na podstawie raportów otrzymanych od IP, IZ sporządza Raport z postępu we wdrażaniu Programu, który następnie jest przekazywany do Komitetu Koordynacyjnego NSRO.

Monitorowanie jest prowadzone w oparciu o określone w programie operacyjnym wskaźniki finansowe oraz wskaźniki odnoszące się do produktów i rezultatów, kwantyfikujące cele poszczególnych osi priorytetowych. Tam, gdzie to możliwe, odpowiednie dane statystyczne będą uwzględniać podział na płeć oraz podział ze względu na wielkość projektów realizowanych przez beneficjentów. Dane dla celów monitorowania będą przesyłane do Komisji Europejskiej drogą elektroniczną, zgodnie z wymogami.

Komitet Monitorujący Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

Komitet Monitorujący (KM) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko został ustanowiony Zarządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego Nr 28 z dnia 28 grudnia 2007 r. Pracom KM przewodniczy przedstawiciel ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zapewnia obsługę jego prac. Komitet Monitorujący zbiera się w miarę potrzeby, nie rzadziej jednak niż raz na pół roku, a w jego skład wchodzi:

- przedstawiciel IZ,
- przedstawiciel instytucji koordynującej NSRO,
- przedstawiciele ministerstw właściwych ze względu na zakres działań realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,
- przedstawiciel ministra właściwego ds. finansów publicznych,
- przedstawiciel instytucji certyfikującej,

- przedstawiciele samorządów terytorialnych,
- przedstawiciele partnerów społeczno-gospodarczych,
- przedstawiciel ministra właściwego ds. rozwoju wsi,
- przedstawiciel ministra właściwego ds. rybołówstwa,
- przedstawiciel instytucji ds. koordynacji strategicznej,
- przedstawiciel Prezesa Rady Ministrów.

Przedstawiciele KE, EBI, EBOR oraz EFI mogą brać udział w posiedzeniach Komitetu w roli doradców /obserwatorów.

Realizując zasadę równości szans oraz partnerstwa, przewiduje się udział w posiedzeniach KM także innych osób w charakterze obserwatorów, którzy będą zapraszani przez przewodniczącego stosownie do tematyki posiedzeń, wśród których mogą znaleźć się przedstawiciele instytucji/organizacji osób niepełnosprawnych. Wytyczne MRR dotyczące komitetów monitorujących określają procedurę wyboru partnerów społeczno-gospodarczych do składu członkowskiego KM, tak by zapewnić szeroką reprezentację odpowiadającą specyfice programu, poszczególnym sektorom gospodarki.

Komitet Monitorujący może podjąć decyzję o powołaniu podkomitetu monitorującego dla grupy osi priorytetowych, któremu deleguje część swoich zadań związanych z prowadzeniem monitoringu w ramach danych osi priorytetowych.

Komitet może powoływać stałe grupy robocze w szczególności dla właściwej oceny złożonych wniosków oraz do monitorowania działań o charakterze horyzontalnym (równość szans, ochrona środowiska, społeczeństwo informacyjne) a także korzystać z opinii niezależnych ekspertów lub usług innych instytucji. Szczegółowy skład i tryb pracy oraz zasady działania KM określa IZ w regulaminie pracy KM PO IiŚ.

Do zadań Komitetu należy między innymi:

- rozpatrywanie i zatwierdzanie kryteriów wyboru projektów w ramach programu operacyjnego oraz zatwierdzanie ewentualnych zmian tych kryteriów,
- okresowe badanie postępu w zakresie osiągnięcia szczegółowych celów, określonych w programie, na podstawie dokumentów przedkładanych przez IZ,
- analizowanie rezultatów realizacji programu, w szczególności osiągnięcia celów wyznaczonych dla każdej osi priorytetowej oraz wyników ocen (ewaluacji) związanych z monitorowaniem realizacji programu, w szczególności w przypadku gdy monitoring wykazuje znaczące odstępstwa od początkowo określonych celów lub gdy zgłoszone są propozycje zmian w programie,
- analizowanie i zatwierdzanie rocznych i końcowych raportów z wdrażania,
- zapoznawanie się z rocznymi sprawozdaniami audytowymi oraz z uwagami Komisji Europejskiej do tych sprawozdań,
- przedkładanie IZ propozycji zmian lub analiz programu operacyjnego ułatwiających realizację celów funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności określonych w rozporządzeniu ogólnym dotyczącym tych funduszy lub służącym usprawnieniu zarządzania programem, w tym zarządzania finansowego,
- analizowanie i zatwierdzanie wszelkich propozycji zmian treści decyzji Komisji w sprawie wkładu funduszy.

6.4. Przepływy finansowe

Komisja Europejska przekazuje środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności na finansowanie programu w formie płatności zaliczkowych, płatności okresowych i płatności salda końcowego. Powyższe środki wpływają na wyodrębniony

rachunek bankowy, prowadzony w euro i zarządzany przez Ministra Finansów. Z tego rachunku środki po przewalutowaniu na złote, przekazywane są na centralny rachunek dochodów budżetu państwa na podstawie dyspozycji Ministra Finansów i stanowią dochód budżetu państwa. Następnie środki przekazywane są z budżetu państwa na finansowanie programu.

Na potrzeby finansowania programu w ramach budżetu państwa wyodrębniono budżet środków europejskich, z którego przekazywane są środki odpowiadające wkładowi UE. Ewentualne współfinansowanie krajowe z budżetu państwa przekazywane jest przez właściwego dysponenta części budżetowej w formie dotacji celowej (nie dotyczy projektów pomocy technicznej; projekty pomocy technicznej finansowane są ze środków właściwego dysponenta części budżetowej lub w przypadku instytucji niebędących dysponentem ze środków dotacji celowej).

Bank Gospodarstwa Krajowego (Płatnik) na podstawie zleceń wypłaty środków wystawionych przez instytucję zawierającą z beneficjentem umowę o dofinansowanie przekazuje beneficjentowi:

- środki odpowiadające wkładowi UE;
- współfinansowanie krajowe z budżetu państwa w przypadku, gdy dany dysponent części budżetowej zawarł z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę dotyczącą obsługi przez ten bank wypłat środków budżetu państwa na współfinansowanie.

Płatności dokonywane na rzecz beneficjenta mogą przyjmować formę płatności zaliczkowych bądź zwrotu poniesionych przez beneficjenta wydatków.

Środki na rzecz beneficjentów są przekazywane na podstawie umowy o dofinansowanie w terminach, wysokości i na warunkach w niej określonych.

Wydatki beneficjenta ujmowane w składanym wniosku o płatność są ujmowane przez IP/IZ w deklaracjach wydatków składanych do IC, a następnie certyfikowane przez Instytucję Certyfikującą do KE.

6.5 System wyboru projektów

Wybór projektu uzależniony będzie od spełnienia kryteriów zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący (zgodnie z art. 65 lit. a rozporządzenia 1083/2006), oraz od zatwierdzenia projektu do dofinansowania przez IZ lub IP. Kryteria będą jednakowe dla wszystkich potencjalnych beneficjentów w ramach danej kategorii projektów POIiŚ.

W ramach programu stosowane będą następujące tryby wyboru projektów: indywidualny, konkursowy, systemowy. W zależności od charakteru danej osi priorytetowej zapewniona zostanie odpowiednia równowaga pomiędzy różnymi trybami wyboru projektów. Zastosowanie danego trybu wyboru projektów winno służyć polepszaniu osiągnięcia strategicznych celów poszczególnych osi priorytetowych POIiŚ. Szczegóły, co do zakresu zastosowania danego trybu w danej osi priorytetowej oraz instytucji uczestniczących w procedurze wyboru zostały określone w „Szczegółowym opisie priorytetów programu operacyjnego”.

6.6 Ewaluacja

Ewaluacja służy poprawie jakości, efektywności i spójności pomocy udzielanej w ramach polityki spójności oraz strategii i wdrażania Programu, w odniesieniu do specyficznych problemów strukturalnych na poziomie krajowym i regionalnym, przy uwzględnieniu zasady zrównoważonego rozwoju i odpowiednich regulacji wspólnotowych dotyczących wpływu na środowisko oraz strategicznych ocen środowiskowych.

Za prowadzenie ewaluacji Programu odpowiada IZ, a w jej ramach utworzona specjalnie w tym celu jednostka ewaluacyjna. Jej zadania obejmują głównie:

- zapewnienie środków finansowych, w ramach pomocy technicznej, na prowadzenie ewaluacji oraz pozyskiwanie i gromadzenie danych z systemu monitoringu,
- opracowanie planu ewaluacji obejmującego różne fazy realizacji programu,
- zapewnienie przeprowadzenia ewaluacji ex-ante – przed rozpoczęciem realizacji programu,
- zapewnienie przeprowadzenia ewaluacji związanych z monitorowaniem realizacji programu, w szczególności w przypadku gdy monitorowanie wykazuje znaczące odstępstwa od początkowo określonych celów lub gdy zgłoszone są propozycje zmian w programie,
- przekazanie wyników ewaluacji związanych z monitorowaniem realizacji programu właściwemu dla danego programu komitetowi monitorującemu oraz Komisji Europejskiej,
- upublicznianie wyników przeprowadzonych ewaluacji,
- zapewnienie przeprowadzenia do dnia 30 czerwca 2011 roku ewaluacji stopnia realizacji programu operacyjnego w odniesieniu do wybranych osi priorytetowych, której wyniki posłużą alokacji krajowej rezerwy wykonania,
- współpracę z Komisją Europejską przy ewaluacjach związanych z monitorowaniem realizacji programu oraz ewaluacjach strategicznych wykonywanych z inicjatywy Komisji,
- współpracę z Komisją Europejską przy ewaluacji ex – post (ocenie na zakończenie programu).

Ponadto, właściwe IP będą odpowiedzialne za zlecenie ewaluacji dotyczących osi priorytetowych programów operacyjnych należących do ich zakresu odpowiedzialności.

Zgodnie z zapisami rozporządzenia 1083/2006 ewaluacje będą miały charakter strategiczny oraz operacyjny. Przedmiotem ewaluacji strategicznych będzie głównie analiza i ocena trafności ogólnych kierunków interwencji wyznaczonych na etapie programowania, zwłaszcza weryfikacja przyjętej strategii w odniesieniu do aktualnej i przewidywanej sytuacji społeczno – ekonomicznej, oraz stopień osiągnięcia celu strategicznego programu, tj. zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów. Ewaluacji zostanie poddany również stopień osiągnięcia celów sektorowych: poprawa i ochrona stanu środowiska naturalnego, zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych Polski, zapewnienie długookresowego bezpieczeństwa energetycznego Polski, wykorzystanie potencjału kulturowego dla zwiększenia atrakcyjności, wspieranie utrzymania dobrego poziomu zdrowia zasobów pracy, rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich. Przedmiotem ewaluacji będą również polityki i kwestie horyzontalne oraz cele Strategii Lizbońskiej, w tym m.in.: kwestie zrównoważonego rozwoju, wpływ na zatrudnienie, konkurencyjność, spójność terytorialną, jak również interakcje zachodzące między tymi politykami i celami.

Ewaluacje operacyjne będą przeprowadzane zwłaszcza w przypadku, gdy monitorowanie ujawni znaczące odchylenia od założonych pierwotnie celów oraz gdy zgłaszane będą wnioski o dokonanie znaczących zmian PO. Badaniom zostanie również poddany system wyboru projektów oraz system zarządzania i kontroli.

Badania ewaluacyjne będą realizowane głównie przez niezależne podmioty zewnętrzne, a wyniki ewaluacji udostępniane opinii publicznej (raporty z badań będą publikowane na stronie internetowej POliŚ). Ewentualne ewaluacje wewnętrzne będą dokonywane przez jednostki funkcjonalnie niezależne od Instytucji Certyfikującej oraz Instytucji Audytowej.

Wyniki prezentowane będą w czasie konferencji i spotkań organizowanych przez IZ POliŚ i/lub Krajową Jednostkę Oceny. W spotkaniach tych uczestniczyć będą eksperci oceniający jakość prowadzonych badań. Najważniejsze będą również prezentowane na posiedzeniach Komitetu Monitorującego POliŚ (zwłaszcza w przypadku ewaluacji analizujących odchylenia oraz gdy zgłaszane są wnioski o dokonanie zmian w PO). Kwestie dotyczące rekomendacji będą dyskutowane podczas prac Grupy Sterującej Ewaluacją. W przypadku braku konsensusu co do przyjęcia rekomendacji, będą one przedkładane pod obrady KM. Taki system zagwarantuje wysoką jakość prowadzonych ewaluacji oraz skuteczną realizację zaleceń i rekomendacji zawartych w raportach końcowych.

Jednostka ewaluacyjna utworzona w strukturze IZ POliŚ zobowiązana jest do współpracy z KJO w zakresie opracowania planów ewaluacji oraz uwzględniania wytycznych metodologicznych KJO. Jest również zobowiązana do współpracy z KE oraz KJO w ramach ewaluacji inicjowanych z inicjatywy tych instytucji.

IZ POliŚ przygotowuje, w terminie nie dłuższym niż 1 miesiąc od zatwierdzenia POliŚ przez KE, Plan oceny POliŚ na okres 2007-2013. W Planie określony zostanie szczegółowy zakres realizowanych ewaluacji oraz system ewaluacji POliŚ oraz wstępna lista badań ewaluacyjnych. Ponadto corocznie przygotowywane będą okresowe plany ewaluacji, zawierające listę szczegółowych przedsięwzięć, terminy realizacji oraz planowane budżety poszczególnych zadań, które zostaną wykonane w danym roku.

Wsparcie systemu ewaluacji stanowić będzie system monitoringu. Jego zasadniczym elementem są wskaźniki produktu i rezultatu określone w dwóch katalogach: podstawowym dla poszczególnych osi priorytetowych oraz rozszerzonym, służącym monitorowaniu poszczególnych działań. Wskaźniki opisujące stan realizacji poszczególnych projektów wprowadzane będą do elektronicznej bazy danych, w której będą agregowane na wyższy poziom.

Na realizację zadań związanych z procesem ewaluacji POliŚ przeznaczone zostanie ok. 5 mln euro ze środków pomocy technicznej. Skala środków finansowych przeznaczonych na ewaluację umożliwi skuteczną i efektywną realizację wszystkich zadań w tym zakresie.

6.7. Wymiana danych elektronicznych w celu spełnienia wymogów dotyczących płatności, monitoringu i oceny

Krajowy System Informatyczny na okres 2007-2013 (SIMIK 07-13)

Minister Rozwoju Regionalnego prowadzi nadzór nad obsługą systemu informatycznego i określił standardy w zakresie gromadzenia danych przez wszystkich uczestników systemu realizacji NSRO..

Zgodnie z artykułem 58 lit. d) oraz artykułem 60 lit. c) rozporządzenia 1083/2006 system zarządzania i kontroli powinien posiadać wiarygodne, skomputeryzowane systemy rachunkowości i księgowości, monitorowania i sprawozdawczości finansowej mające na celu zapewnienie rejestracji i przechowywania zapisów księgowych dla każdej operacji w ramach programu operacyjnego oraz zapewnienie gromadzenia danych na temat realizacji każdego

projektu niezbędnych do celów zarządzania finansowego, monitorowania, weryfikacji, audytu i oceny.

Dla celów zarządzania i sprawozdawczości, w instytucji zarządzającej, instytucjach pośredniczących, instytucjach pośredniczących II stopnia oraz instytucji certyfikującej są wykorzystywane dwa podstawowe systemy informatyczne tj.:

- system finansowo-księgowy spełniający wymogi ustawy o rachunkowości,
- Krajowy System Informatyczny monitoringu i sprawozdawczości

oraz opcjonalnie lokalne systemy monitoringu i sprawozdawczości na poziomie instytucji odpowiedzialnej za wdrażanie poszczególnych działań/priorytetów.

Krajowy System Informatyczny jest zgodny i kompatybilny z systemem sprawozdawczości i monitorowania ustanowionym dla programu operacyjnego.

Dostęp do danych gromadzonych w Krajowym Systemie Informatycznym mają wszystkie podmioty uczestniczące w procesie wdrażania, tj. instytucja zarządzająca, instytucje pośredniczące, instytucje pośredniczące II stopnia, instytucja certyfikująca oraz instytucja audytowa, w zakresie niezbędnym dla prawidłowego realizowania zadań.

Krajowy i lokalne systemy monitoringu i sprawozdawczości.

Krajowy System Informatyczny (system scentralizowany) udostępniony dla potrzeb monitoringu i sprawozdawczości gromadzi na poziomie kraju dane niezbędne dla systemu zarządzania i kontroli ustanowionego dla programu operacyjnego.

Charakterystyka Krajowego Systemu Informatycznego

Zgodnie z przyjętymi założeniami Krajowy System Informatyczny jest przede wszystkim systemem rejestracyjnym, tzn. gromadzi dane, wprowadzane do centralnej bazy danych po wystąpieniu zdarzeń. W szczególności system umożliwia gromadzenie informacji w następującym zakresie:

1. ewidencja danych dotyczących programów operacyjnych,
2. obsługa cyklu życia projektu, w tym:
 - ewidencjonowanie wniosków aplikacyjnych spełniających wymogi formalne,
 - ewidencjonowanie dużych projektów w zakresie określonym przez rozporządzenie KE (WE) nr 1828/2006,
 - ewidencjonowanie umów o dofinansowanie,
 - ewidencjonowanie wniosków o płatność,
 - ewidencjonowanie danych dotyczących kontroli poszczególnych projektów,
 - ewidencja wskaźników postępu rzeczowego, w tym prowadzenie jednolitego słownika wskaźników,
 - prowadzenie rejestru kwot odzyskanych.
 - obsługa procesu poświadczania wydatków przez instytucje uczestniczące w procesie wdrażania.

Ponadto Krajowy System Informatyczny umożliwia tworzenie określonych raportów, w szczególności:

1. zestawień wydatków z poziomu instytucji pośredniczącej oraz zestawień wydatków i wniosków o płatność przygotowywanych na wyższych poziomach,
2. prognozy wydatków.

System obejmuje i dostarcza dane określone w załączniku III rozporządzenia implementacyjnego 1828/2006.

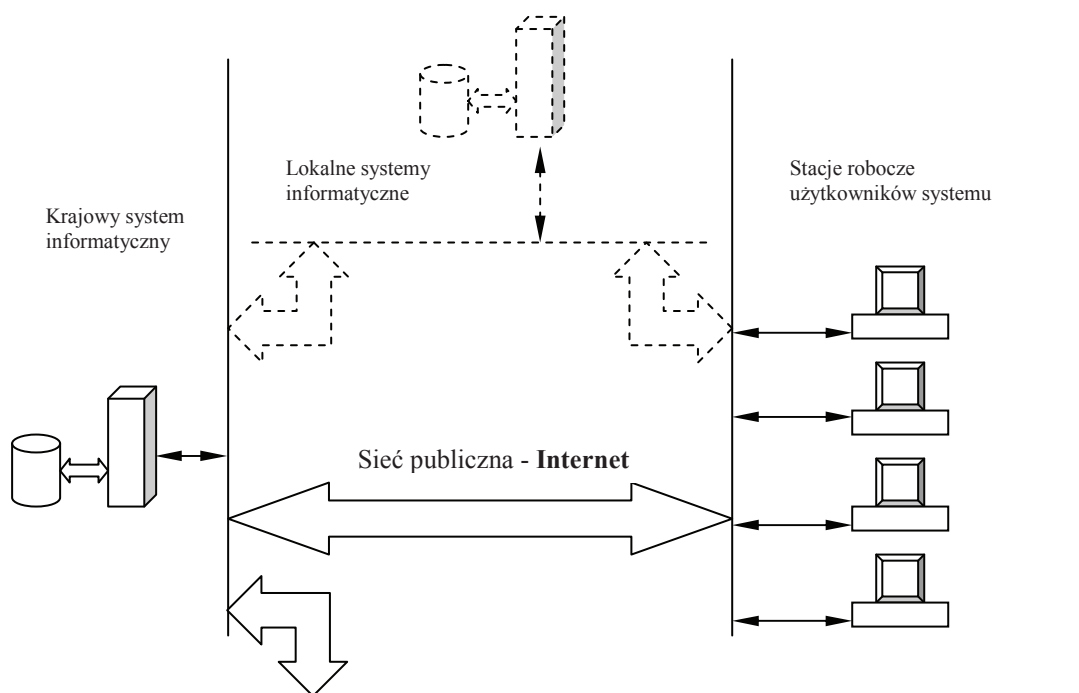
Architektura Krajowego Systemu Informatycznego.

Krajowy System Informatyczny zbudowany jest w oparciu technologię webową, tzn. dostęp do danych gromadzonych w centralnej bazie danych realizowany jest za pośrednictwem przeglądarki internetowej uruchamianej na komputerze z dostępem do publicznej sieci Internet.

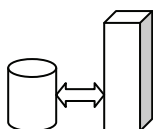
W ramach POIiŚ wdrożony został Krajowy System Informatyczny wspierający realizację NSRO, finansowany ze środków osi priorytetowej 2 Wsparcie informatyczne realizacji NSRO w ramach POPT 2007-2013.

Jednocześnie dopuszcza się możliwość budowy odrębnych systemów informatycznych na potrzeby zarządzania i wdrażania POIiŚ. Systemy te muszą być w pełni kompatybilne z Krajowym Systemem Informatycznym, w szczególności na poziomie minimalnego zakresu gromadzonych danych.

Schemat architektury Krajowego Systemu Informatycznego został przedstawiony poniżej.



System informatyczny Komisji Europejskiej



Opis procedur przewidzianych dla zapewnienia niezawodności komputerowych systemów raportowania księgowego, monitoringu i finansowego.

Polityka bezpieczeństwa Krajowego Systemu Informatycznego realizowana jest na wielu płaszczyznach.

Wykorzystanie bezpiecznego protokołu https wraz odpowiednią architekturą dostępowych urządzeń sieciowych w siedzibie Wykonawcy systemu minimalizuje ryzyko włamania oraz dostępu, a co za tym idzie i modyfikacji danych w systemie przez osoby nieupoważnione. Ponadto uniemożliwia zmianę danych w trakcie transmisji danych na serwer.

Rozbudowana funkcjonalność nadawania uprawnień dla użytkowników (trójwymiarowy model uprawnień: funkcja systemu, poziom wdrażania, region) powoduje, że mają oni dostęp tylko do tych danych, które są niezbędne do realizowania zadań.

Odpowiednia polityka wykonywania kopii bezpieczeństwa gwarantuje, że w przypadku poważnej awarii systemu, której skutkiem jest zniszczenie bazy danych, możliwość odtworzenia danych gromadzonych w systemie maksymalnie na jeden dzień przed wystąpieniem awarii.

Informacje dotyczące wewnętrznego obiegu informacji pomiędzy „podmiotem centralnym (MS Liaison)” oraz podmiotami zgłaszającymi zapotrzebowanie na dostęp/modyfikację praw dostępu do SFC2007

Elektroniczna wymiana danych z Komisją Europejską zgodnie z art. 39 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r.

Zasady dostępu do systemu elektronicznej wymiany danych z Komisją Europejską (SFC2007) zostały uregulowane w *Procedurze przyznawania dostępu użytkownikom do systemu elektronicznej wymiany danych z Komisją Europejską SFC2007* opracowanej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.

Zgodnie z niniejszą procedurą funkcja MS Liaison dla Europejskiego Funduszu Społecznego, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, wynikająca z obowiązku nałożonego przepisami z art. 41 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1828/2006, zgodnie z którymi Państwa Członkowskie występują o prawa dostępu do systemu SFC2007 w sposób scentralizowany, została przypisana jednostce organizacyjnej w ramach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Zgodnie z zasadami ustanowionymi przez Komisję, funkcje MS Liaison oraz MS Liaison Deputy pełni dwóch wyznaczonych i zatwierdzonych przez służby Komisji pracowników ww. jednostki organizacyjnej.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa dostępu do systemu SFC2007 ww. *Procedura* określa zasady na jakich użytkownicy ubiegają się o dostęp. Zgodnie z przyjętym na poziomie krajowym założeniem i strukturą *Node Hierarchy* dostęp do systemu uzyskują (jako tzw. *Key Users*) wyłącznie pracownicy następujących instytucji:

- Instytucji koordynującej na poziomie krajowym (status *Member State Authority*)
- Instytucji Zarządzającej programem (status *Member State Managing Authority*)
- Instytucji Certyfikującej (status *Certifying Authority*)
- Instytucji Audytowej (status *Audit Authority*).

Procedura określa także zasady weryfikacji zgłoszonego kandydata na użytkownika przez MS Liaison i adekwatności wnioskowanego zakresu uprawnień (*Permissions, Role*), a także zasady informowania o wszelkich zmianach dotyczących *Key Users*.

Wykaz *Key Users*, tj. osób posiadających dostęp do systemu SFC2007, jest prowadzony w jednostce organizacyjnej w ramach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pełniącej funkcję MS Liaison, z poszanowaniem przepisów prawnych w zakresie ochrony danych osobowych.

6.8. Informacja i promocja

Zgodnie z zapisami art. 2 pkt 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1828/2006 określającego zasady wdrażania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Polska przygotowuje Strategię Komunikacji Funduszy Europejskich w Polsce na lata 2007-2013 dla wszystkich funduszy i programów. Wspólna Strategia ma na celu zapewnienie skutecznej koordynacji działań prowadzonych przez poszczególne instytucje, dzięki której wzrośnie skuteczność i efektywność działań informacyjnych i promocyjnych.

Strategia komunikacji jest przygotowywana przez Instytucję Koordynującą NSRO (umiejscowioną w strukturze ministerstwa właściwego ds. rozwoju regionalnego) we współpracy z Instytucjami Zarządzającymi. Uwzględnia ona zasady przyjęte w Wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie informacji i promocji.

Strategia komunikacji określa podstawowe zasady prowadzenia działań informacyjnych i promocyjnych na potrzeby wszystkich programów operacyjnych i Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia, a w szczególności cele i ideę przewodnią, określenie grup docelowych, wskazanie instytucji zaangażowanych w działania informacyjne i promocyjne, a także wymagane minimum podejmowanych działań.

Instytucja Zarządzająca opracuje dla programu operacyjnego Plan komunikacji zawierający cele działań, charakterystykę grup docelowych, opis planowanych działań informacyjnych, promocyjnych i szkoleniowych, opis podziału zadań i stopnia odpowiedzialności w zakresie działań promocyjno-informacyjnych i szkoleniowych pomiędzy IZ i poszczególne IP i IW (IP2), opis działań IZ, IP, IW/IP2 i innych partnerów zaangażowanych w proces informowania i promocji w obrębie programu operacyjnego, z uwzględnieniem podmiotów, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego, ramowy harmonogram, indykatywny budżet, sposób ewaluacji działań informacyjnych i promocyjnych, zasady sprawozdawczości ze stopnia realizacji działań promocyjno-informacyjnych i szkoleniowych.

Plan komunikacji PO podlega konsultacji z IK NSRO w zakresie jego zgodności ze Strategią komunikacji, a następnie akceptacji Komitetu Monitorującego dany program.

Instytucja Zarządzająca będzie przygotowywać również roczny plan działań informacyjnych i promocyjnych o charakterze wykonawczym.

W odniesieniu do POIiŚ poniżej przedstawiono podstawowe założenia Planu komunikacji POIiŚ na lata 2007-2013:

| | | |
|-----------|-------------------------|---|
| 1. | Cele komunikacji | Cel główny: Wspieranie realizacji celów określonych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko oraz Narodowej Strategii Spójności poprzez zachęcanie potencjalnych beneficjentów do korzystania z Funduszy Europejskich dostępnych w ramach programu, dzięki dostarczaniu im informacji niezbędnych w procesie ubiegania się o środki, motywowanie beneficjentów do realizacji projektów oraz kształtowanie świadomości w zakresie efektów realizacji |
|-----------|-------------------------|---|

| | | |
|-----------|------------------------|--|
| | | <p>POLiŚ.</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • informowanie ogółu społeczeństwa o efektach i korzyściach płynących z wykorzystania Funduszy Europejskich w ramach POLiŚ, a pośrednio z integracji z Unią Europejską, • dostarczanie społeczeństwu ogólnych informacji na temat POLiŚ (w tym m.in. celów programu) oraz informacji o stanie realizacji programu, • dostarczanie profesjonalnej informacji dla potencjalnych beneficjentów i beneficjentów odnośnie możliwości pozyskania środków z POLiŚ oraz prawidłowej i efektywnej realizacji projektów w ramach programu, • zapewnienie profesjonalnych kadr w instytucjach zajmujących się wdrażaniem POLiŚ oraz w pozostałych instytucjach odpowiedzialnych za prawidłową realizację programu, a także zapewnienie przejrzystości działania tych instytucji i procedur, • rozwijanie współpracy z partnerami społecznymi i gospodarczymi, środowiskami opiniotwórczymi oraz mediami. |
| 2. | Grupy docelowe | <ol style="list-style-type: none"> 1. ogół społeczeństwa, 2. potencjalni beneficjenci, 3. beneficjenci, 4. partnerzy społeczni i gospodarczy, 5. środowiska opiniotwórcze, decydenci i liderzy, 6. media, 7. pracownicy instytucji zaangażowanych we wdrażanie POLiŚ (w tym pracownicy punktów informacyjnych), 8. organy administracji publicznej odpowiedzialne za wydawanie decyzji środowiskowych. |
| 3. | Zarys strategii | <p>Zidentyfikowane cele będą osiągnane przy wykorzystaniu m.in. następujących narzędzi komunikacji:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kampanie informacyjne i promocyjne, 2. wydarzenia promocyjne/impresy masowe, 3. konkursy, 4. współpraca z mediami, 5. konferencje, 6. szkolenia, 7. publikacje papierowe i elektroniczne, 8. punkty informacyjne, 9. strony/serwisy internetowe, 10. biuletyn elektroniczny, 11. materiały promocyjne. |

| | | |
|----|---|--|
| 4. | Jednostka odpowiedzialna za realizację działań informacyjnych i promocyjnych | <ol style="list-style-type: none"> 1. instytucja zarządzająca, 2. instytucje pośredniczące, 3. instytucje pośredniczące II stopnia. |
| 5. | Sposób oceny działań informacyjnych i promocyjnych | <p>Monitorowanie działań przy pomocy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sprawozdań okresowych (półrocznych), • sprawozdań rocznych, • sprawozdań na zakończenie programu. <p>Ewaluacja działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ocena ex-ante – przed podjęciem działań informacyjnych i promocyjnych, • ocena w trakcie prowadzenia działań informacyjnych i promocyjnych – co 2 lata, • ocena ex-post – po zakończeniu realizacji działań informacyjnych i promocyjnych. <p>Ponadto, w odniesieniu do poszczególnych działań informacyjno-promocyjnych podejmowanych w danym roku, planuje się realizację badań opinii publicznej oraz badań marketingowych w celu bieżącej oceny ich skuteczności i efektywności.</p> |

W celu właściwej realizacji zadań związanych z informacją i promocją Instytucja Zarządzająca zapewni odpowiednie środki finansowe w ramach POIiŚ.

6.9 Zasada partnerstwa

Zgodnie z art. 11 rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności dotyczącym realizacji zasady partnerstwa na wszystkich etapach funkcjonowania programu operacyjnego – przygotowanie, realizacja, monitorowanie, ocena - Instytucja Zarządzająca PO Infrastruktura i Środowisko zapewniła współdziałanie w przygotowaniu projektu programu przedstawicieli administracji rządowej, w tym instytucji pośredniczących, a także władz regionalnych i lokalnych, środowisk naukowych, partnerów społecznych i gospodarczych, gdzie szczególną rolę odegrały organizacje zajmujące się zagadnieniami środowiska naturalnego.

Etap przygotowania

Projekt programu był konsultowany w ramach prac 34-osobowej grupy roboczej w okresie luty - sierpień 2006 r., której skład zapewniał merytoryczną dyskusję na temat wszystkich wspieranych sektorów gospodarki: ochrona środowiska, transport, energetyka, kultura, ochrona zdrowia, szkolnictwo wyższe.

Planowany zakres programu poddawany był dyskusji podczas konferencji konsultacyjnych Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013 (czerwiec 2006), a następnie

konferencji dotyczących projektu PO Infrastruktura i Środowisko oraz prognozy oddziaływania na środowisko programu (wrzesień-październik 2006). Konsultacjom poddano również indykatywny wykaz indywidualnych projektów kluczowych (kwiecień 2007). Spotkania cieszyły się dużym zainteresowaniem i zgromadziły około 1700 uczestników reprezentujących zainteresowane środowiska: organizacje społeczne i gospodarcze, instytucje pozarządowe (również ekologiczne), środowiska eksperckie i profesjonalno-akademickie, jednostki naukowe (placówki naukowe PAN, szkoły wyższe, jednostki badawczo-rozwojowe), jednostki samorządu terytorialnego, administrację rządową, parlamentarzystów, a także instytucje realizujące projekty w ramach perspektywy finansowej 2004-2006. Spotkaniom konsultacyjnym towarzyszyły media (prasa i telewizja), a informacje o POIiŚ oraz o przebiegu konsultacji udzielane były opinii publicznej w drodze wywiadów, artykułów i ogłoszeń w prasie. Ponadto dystrybuowano okładkową wersję projektu programu, ulotki i broszury informacyjne oraz płyty CD z elektroniczną wersją projektu programu.

Skutecznym instrumentem konsultacji poszczególnych wersji projektu programu było publikowanie dokumentu na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (Instytucji Zarządzającej) oraz instytucji pośredniczących. Jednocześnie utworzono system FAQ (*frequently asked questions*) polegający na uruchomieniu adresu poczty elektronicznej poiis@mrr.gov.pl oraz publikacji na stronie MRR odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania. Instytucja Zarządzająca i pośredniczące przeprowadziły obfitą korespondencję z podmiotami zainteresowanymi kształtem programu.

Co więcej, ewaluacja ex-ante została przeprowadzona w oparciu o metody uczestniczące, takie jak ankiety pocztowe wysłane do potencjalnych beneficjentów oraz zogniskowane wywiady grupowe, na które zostali zaproszeni również przedstawiciele organizacji pozarządowych działających w ramach sektorów wspieranych przez POIiŚ. W ramach prac nad oceną szacunkową, oprócz wybranego zespołu realizującego zamówienie, została powołana grupa robocza, do prac której zostali zaproszeni przedstawiciele środowiska naukowego.

Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. nakłada na Instytucję Zarządzającą programem obowiązek zapewnienia równego dostępu do pomocy wszystkich kategorii beneficjentów w ramach programu oraz zapewnienia przejrzystości reguł stosowanych przy ocenie projektów. W związku z tym odbędą się konsultacje społeczne m.in. uszczegółowienia programu, kryteriów wyboru projektu, listy projektów kluczowych, zasad przeprowadzania naboru projektów w trybie konkursowym. Sposób opracowywania wytycznych wydawanych przez Instytucję Zarządzającą POIiŚ, które będą dotyczyć beneficjentów lub potencjalnych beneficjentów, uwzględni zasadę partnerstwa, gdyż zgodnie z zarządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego wszystkie wytyczne będą, przed ich wydaniem, poddawane konsultacjom z partnerami społeczno-gospodarczymi, poprzez ich umieszczenie na stronie internetowej MRR oraz pisemne poinformowanie zainteresowanych podmiotów o terminie na zgłaszanie uwag.

Etap realizacji i monitorowania

Głównym instrumentem zapewniającym realizację zasady partnerstwa w trakcie realizacji programu będzie Komitet Monitorujący POIiŚ, w którym zostanie zapewnione uczestnictwo strony rządowej, samorządowej oraz partnerów społeczno – gospodarczych. W skład KM POIiŚ ze strony partnerów społeczno – gospodarczych wejdą:

1. przedstawiciele organizacji pracowników i organizacji pracodawców, wyłonionych na podstawie ustawy z dnia 6 lipca 2001 r. o Trójstronnej Komisji do Spraw Społeczno-

Gospodarczych i wojewódzkich komisjach dialogu społecznego (Dz. U. Nr 100, poz. 1080, z późn. zm.),

2. przedstawiciele organizacji pozarządowych, których cele statutowe obejmują działania z zakresu ochrony środowiska i ekologii lub transportu lub infrastruktury energetycznej lub kultury i dziedzictwa narodowego lub bezpieczeństwa zdrowotnego i systemu ochrony zdrowia,

3. przedstawiciel środowiska akademicko – naukowego.

Ponadto, przewiduje się współpracę z partnerami społeczno-gospodarczymi w zakresie informowania i promowania POIiŚ.

Etap oceny

W ramach systemu ewaluacji POIiŚ utworzono Grupę Sterującą, do prac której zostaną zaproszeni przedstawiciele środowiska naukowego, partnerów społeczno-gospodarczych oraz organizacji pozarządowych, których cele statutowe obejmują działania z zakresu ochrony środowiska i ekologii lub transportu lub infrastruktury energetycznej lub kultury i dziedzictwa narodowego lub bezpieczeństwa zdrowotnego i systemu ochrony zdrowia w zależności od zakresu prowadzonych badań.

Ponadto ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawia regionalne konferencje współpracy, którym przewodniczy wojewoda – reprezentant Rządu w regionie, które mają za cel koordynację prowadzonych działań rozwojowych w województwie przez podmioty rządowe i samorządowe, w tym przy udziale środków w ramach polityki strukturalnej UE.

6.10 Zasada równości szans i niedyskryminacji

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, Instytucja Zarządzająca PO Infrastruktura i Środowisko zapewni realizację zasady równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji na poszczególnych etapach wdrażania Programu. Wiąże się to z zapobieganiem wszelkim przejawom dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.

Ze względu na charakter Programu, który wspiera przede wszystkim projekty infrastrukturalne, priorytetowo traktowane będą inwestycje, których elementem są zmiany techniczne istniejącej infrastruktury lub tworzenie nowej, z uwzględnieniem dostępności dla osób niepełnosprawnych. Obowiązujące w Polsce przepisy zawarte w art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane²¹⁵ nakładają wymóg zapewnienia warunków do korzystania z obiektów użyteczności publicznej przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich. Przepisy obowiązują przy budowie, odbudowie, rozbudowie, przebudowie oraz remontach wymagających pozwolenia na budowę. Inwestorowi, który nie będzie przestrzegał postanowień prawa budowlanego, grozi mandat.

Przygotowywana procedura powołania Komitetu Monitorującego dla Programu przewiduje udział w posiedzeniach KM poza członkami, także obserwatorów, którzy będą zapraszani przez przewodniczącego stosownie do tematyki posiedzeń, wśród których mogą znaleźć się przedstawiciele instytucji/organizacji osób niepełnosprawnych.

²¹⁵ Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118.

7. OCENA PROGRAMU PRZED ROZPOCZĘCIEM REALIZACJI

Zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady nr 1083/2006 przeprowadzenie oceny szacunkowej zostało zlecone niezależnym ekspertom. W trybie przetargu nieograniczonego została wybrana firma Kantor Polska Sp. z o.o. w konsorcjum z LRDP KANTOR Ltd. Badanie rozpoczęło 11 sierpnia 2006 r. Zostało ono podzielone na 5 obszarów tematycznych.

Weryfikacja analizy społeczno-ekonomicznej oraz trafności zaproponowanej strategii w stosunku do zidentyfikowanych potrzeb

W ocenie ewaluatorów diagnoza sytuacji społeczno-ekonomicznej została przygotowana prawidłowo dla sektorów transportowego oraz energetycznego, natomiast w przypadku pozostałych sektorów wymagała uzupełnień, poprawek lub aktualizacji danych. Uwagi ekspertów zostały w części uwzględnione, a zapisy programu poprawione. W wyniku rekomendacji eksperta został dodany całkowicie nowy fragment opisujący sytuację w sektorze administracji publicznej odpowiedzialnej za wdrażanie programu. Natomiast pierwotnie zaproponowany kształt analizy SWOT nie zyskał aprobaty ewaluatorów – zaproponowali oni przygotowanie odrębnej pogłębionej analizy SWOT dla każdego z sektorów, co zostało zastosowane.

Ocena racjonalności strategii programu i jej spójności wewnętrznej

Pomimo braków w analizie SWOT oraz diagnozie dla kilku z sektorów trafność strategii została generalnie oceniona pozytywnie.

Natomiast wątpliwości ewaluatorów wzbudziła zasadność finansowania transportu lotniczego oraz śródlądowego przy ograniczonych środkach, jak i wyodrębnienie osi priorytetowej ograniczonej wyłącznie do transportu drogowego dla Polski Wschodniej. Pozostawienie ww. obszarów wsparcia w niezmiennym kształcie jest spowodowane prorozwojowym charakterem sektora lotniczego; proekologicznym charakterem sektora żeglugi śródlądowej potwierdzonym w Europejskiej Polityce Transportowej do roku 2010 oraz zapewnieniem innych źródeł finansowania na pozostałe odcinki śródlądowych dróg wodnych; koniecznością włączenia głównych ośrodków Polski Wschodniej w system transportowy kraju, zwłaszcza drogowy, przy zapewnieniu odrębnej alokacji środków.

W przypadku sektora środowiskowego zanegowana została idea finansowania budowy wielozadaniowych zbiorników retencyjnych ze środków unijnych. W przypadku utrzymania decyzji o pozostawieniu tych zadań zarekomendowano wprowadzenie zasady budowy wielozadaniowych zbiorników retencyjnych wyłącznie w przypadkach, gdy ochrona przeciwpowodziowa przy pomocy alternatywnych rozwiązań jest wykluczona na danym obszarze, natomiast w pozostałych przypadkach przydzielania środków na zadania związane z renaturyzacją oraz tzw. „małą retencją”. Kwestia ta została również poruszona przez ekspertów opracowujących prognozę oddziaływania na środowisko w związku z czym opis przedmiotowej osi priorytetowej został zmieniony. Poza tym, w wyniku oceny szacunkowej usunięto nieścisłość polegającą na umożliwieniu finansowania inwestycji wodociągowych z pominięciem infrastruktury kanalizacyjnej. Zwrócono również uwagę, iż rekultywacja terenów zdegradowanych nie powinna się ograniczać wyłącznie do rekultywacji na cele przyrodnicze, gdyż tereny te najczęściej znajdują się w centrach miast. Również tę rekomendację uwzględniono.

Zakwestionowana została także idea finansowania osi priorytetowej dotyczącej szkolnictwa wyższego w ramach POIiŚ. Zarekomendowano jej przeniesienie do Programu Operacyjnego

Innowacyjna Gospodarka. Jako argumenty przemawiające za takim rozwiązaniem wskazano większą komplementarność działań z zakresem PO Innowacyjna Gospodarka oraz ewentualne problemy z demarkacją działań przy rozrzuconiu działań na POIiŚ, programy regionalne, program dla Polski Wschodniej oraz Program Operacyjny Kapitał Ludzki. Pomimo rekomendacji ewaluatora podjęto decyzję o pozostawieniu tej osi priorytetowej w ramach POIiŚ. Jest to uzasadnione ze względu na możliwości powiązania działań edukacyjnych z działaniami w dziedzinach transportu, ochrony środowiska, energetyki oraz ochrony zdrowia. Natomiast w wyniku rekomendacji ewaluatorów przeformułowano cel główny osi w taki sposób, aby uwzględniał on wszystkie działania planowane do wsparcia, zaś cele szczegółowe podzielono w jasny sposób.

W celu zapewnienia większej spójności pomiędzy częścią diagnostyczną a strategiczną zaproponowano uzupełnienie programu o zapisy wskazujące na konieczność ograniczenia działań przy wsparciu środków unijnych do wybranych problemów. W większości przypadków (wyjątkiem była oś priorytetowa dotycząca przyjaznej środowisku infrastruktury energetycznej, której zakres został ograniczony) ewaluacja potwierdziła uzasadnienie ekonomiczne interwencji. W przypadku pomocy technicznej ekspert zaproponował uzupełnienie zapisów osi priorytetowej wspieranej z Funduszu Spójności o zapisy analogiczne jak w osi finansowanej z EFRR, co powinno zabezpieczyć finansowanie wszelkich działań również z Funduszu Spójności.

Również podział alokacji środków generalnie został oceniony pozytywnie. Zarówno analiza ekspercka, jak i badania ankietowe oraz wywiady potwierdziły, iż podział środków jest słuszny, niemniej jednak wskazywano na niewystarczającą liczbę ogólną alokacji na poszczególne sektory w stosunku do zidentyfikowanych potrzeb. Ekspert ds. środowiska wskazał na konieczność zrównoważenia części środowiskowej z transportową, co po przeanalizowaniu diagnozy sytuacji społeczno-ekonomicznej kraju oraz dotychczasowego wsparcia, jak i po uwzględnieniu przeznaczenia dużej liczby środków na gałęzie transportu sprzyjające środowisku wydaje się nieuzasadnione.

Ocena spójności programu ze wspólnotowymi, krajowymi oraz regionalnymi dokumentami strategicznymi oraz politykami

Spójność programu ze wspólnotowymi, krajowymi oraz regionalnymi dokumentami strategicznymi oraz politykami została potwierdzona.

Ocena przewidywanych rezultatów i oddziaływania wraz z oceną systemu wskaźników

Ocena oczekiwanego rezultatu oraz oddziaływania programu została oparta o wyniki analizy efektu makroekonomicznego HERMIN oraz analizę ekspercką. Eksperci potwierdzili pozytywny wpływ POIiŚ na osiąganie celów spójności społecznej, ekonomicznej oraz terytorialnej UE, jak również celów lizbońskich. W ocenie oddziaływania programu wskazano również na efekt popytowy, efekt dźwigni przyczyniające się do osiągnięcia wartości dodanej zarówno w sferze ekonomicznej jak i społecznej. Żaden z ekspertów nie wskazał na znaczące negatywne efekty uboczne programu, których łagodzenie nie byłoby przewidziane w ramach wdrażania POIiŚ.

W ramach oceny tego obszaru eksperci wskazali na braki i uchybienia systemu wskaźników, które to uwagi zostały częściowo uwzględnione w niniejszej wersji programu. Poprawiony został zwłaszcza wskaźnik horyzontalny dla całego POIiŚ. Proponowany we wcześniejszej wersji wskaźnik mierzący miejsce Polski w rankingu Międzynarodowego Instytutu Rozwoju Zarządzania w Genewie – IMD został zawężony do miejsca Polski w ww. rankingu, ale wyłącznie w obszarze dotyczącym stanu infrastruktury.

Ocena proponowanego systemu wdrażania

Ocena systemu wdrażania wskazała na wieloetapowość oraz ogromną złożoność procesu wdrażania POIiŚ. Podkreśliła również konieczność koordynacji wdrażania w ciągu 2-4 pierwszych lat nowej perspektywy programów oraz projektów zarówno z lat 2004-2006 jak i tych z 2007-2013. W ocenie systemu finansowania wskazano na konieczność uwzględniania doświadczenia dotychczasowej instytucji certyfikującej umiejscowionej w Ministerstwie Finansów w ramach nowotworzonych struktur w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego. Zasada partnerstwa zarówno na etapie programowania jak i planowana jej realizacja na etapie wdrażania została oceniona pozytywnie.

Ze względu na fakt, iż ewaluatorzy przeprowadzili bardzo dogłębną analizę i ocenili sam program, jak i jego uzupełnienie krajowe, prace nad wdrażaniem rekomendacji nie ograniczą się wyłącznie do poprawienia zapisów programu, a będą kontynuowane również po jego zatwierdzeniu.

Sprawozdanie z oceny szacunkowej oraz szczegółowe informacje dotyczące wszystkich rekomendacji ewaluatorów wraz ze stanowiskiem instytucji zarządzającej wypracowanym we współpracy z instytucjami pośredniczącymi zostały zamieszczone na oficjalnej stronie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

8. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA PROGRAMU NA ŚRODOWISKO

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przeprowadziło postępowanie dla prognozy oddziaływania na środowisko dotyczącej programu oraz listy indykatywnej dwuetapowo:

- w październiku 2006 roku zostały przeprowadzone konsultacje społeczne Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wraz z prognozą oddziaływania na środowisko dla projektu. Po przyjęciu przez Radę Ministrów dokumentu programu w dniu 29 listopada 2006 roku został opracowany Indykatywny wykaz dużych projektów dla programu, uwzględniający wnioski z prognozy oddziaływania na środowisko dla PO Infrastruktura i Środowisko, a następnie projekt wykazu został kierunkowo przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 3 stycznia 2007 roku.
- w czerwcu 2007 roku zostały przeprowadzone konsultacje społeczne dla ww. projektu Indykatywnego wykazu dużych projektów dla PO Infrastruktura i Środowisko.

Pomimo, że program oraz indykatywny wykaz projektów były przedmiotem osobnych postępowań, dokumenty te winny być traktowane równoważnie, jako wzajemnie komplementarne. Postępowanie dotyczące indykatywnego wykazu miało przede wszystkim na celu uszczegółowienie treści dokumentu oraz wniosków zawartych w prognozie dla programu operacyjnego i skumulowaną ocenę potencjalnych skutków realizacji projektów proponowanych do wsparcia. Dlatego też rekomendacje z prognozy oddziaływania na środowisko dla PO Infrastruktura i Środowisko są nadal utrzymane w mocy, a rekomendacje prognozy dla Indykatywnego wykazu uzupełniają wnioski o konkretne przykłady działań wymaganych dla przygotowania projektów zgodnych z prawem ochrony środowiska zarówno krajowym jak i wspólnotowym.

I. Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla PO Infrastruktura i Środowisko:

Podstawy prawne:

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001) w sprawie oceny oddziaływania niektórych planów i programów na środowisko (tzw. dyrektywa SEA - *Strategic Environmental Assessment*)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2006, Nr 129, poz. 902, z późn. zm.) – art. 40 nakładający obowiązek *Postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji planów i programów.*

Wykonawca prognozy

Konsorcjum Proeko wspólnie z Ekokonsult.

Cel wykonania prognozy

Zgodnie z art. 4 preambuły do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE w sprawie oceny oddziaływania niektórych planów i programów na środowisko:

Ocena wpływu na środowisko jest ważnym narzędziem służącym do uwzględnienia aspektów środowiskowych w procesie przygotowania i przyjmowania niektórych planów i programów, które potencjalnie mogą powodować znaczący wpływ na środowisko w Państwach Członkowskich, ponieważ zapewnia, że taki wpływ planów i programów jest brany pod uwagę w czasie przygotowania tych dokumentów i przed ich przyjęciem.

Celem prognozy było zbadanie oraz ocena stopnia i sposobu uwzględnienia aspektów środowiskowych w poszczególnych częściach projektu programu operacyjnego.

Ponadto celem prognozy oddziaływania na środowisko PO Infrastruktura i Środowisko była analiza, czy program operacyjny przyczyni się pozytywnie do zrównoważonego rozwoju, czy jest zgodny z politykami krajowymi oraz europejskimi dotyczącymi ochrony środowiska, a także ma służyć identyfikacji negatywnych skutków oddziaływania programu operacyjnego na środowisko oraz zawierać propozycję działań kompensacyjnych.

Prognoza była wykonywana zgodnie z wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²¹⁶, w myśl której przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty polityk, strategii, planów lub programów, których opracowywanie przez centralne lub wojewódzkie organy administracji publicznej jest przewidziane w ustawach.

W dniu 2 października 2006 r. zostały rozpoczęte konsultacje społeczne programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w trybie art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²¹⁷.

Projekt Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko zamieszczono na stronie MRR <http://www.funduszspojnosci.gov.pl/20072013>. Udostępniono go też do wglądu w recepcji budynku MRR (ul. Wspólna 2/4 Warszawa). Zakończenie konsultacji zakończyło się w dniu 23 października 2006 r.

Informacja o rozpoczęciu ww. konsultacji została również opublikowana w dniu 2 października 2006 r. w Rzeczpospolitej oraz Gazecie Wyborczej.

Dokument ten był prezentowany przez wykonawcę na konferencjach dotyczących sektora środowiska i transportu. Dnia 19 października 2006 r. w Warszawie odbyła się konferencja poświęcona jedynie ww. dokumentowi.

Dodatkowo materiał został zamieszczony na płytach CD i był dystrybuowany na kolejnych konferencjach po 10 października. Jednocześnie MRR skierowało pisma do liderów organizacji pozarządowych oraz opiniotwórczych instytucji naukowych zapraszające do czynnego wzięcia udziału w konferencjach, w tym przede wszystkim konferencji dotyczącej wstępnej wersji dokumentu prognozy.

W ramach konsultacji społecznych projektu POIiŚ zaplanowano/odbyły się spotkania, których przedmiotem będzie/był również projekt prognozy oddziaływania na środowisko:

1. Konferencja na temat wsparcia sektora środowiska w ramach POIiŚ
5 października 2006 r., Warszawa (Budynek Ministerstwa Gospodarki, Sala Pod Kopułą przy Wspólnej 2/4).
2. Konferencja na temat wsparcia sektora transportu w ramach POIiŚ
10 października 2006 r., Warszawa (Budynek Ministerstwa Gospodarki, Sala Pod Kopułą przy Wspólnej 2/4).
3. Konferencja na temat wsparcia sektora środowiska w ramach POIiŚ
12 października 2006 r., Gdynia (Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, Al. Zwycięstwa 96/98).
4. Konferencja na temat projektu Prognozy oddziaływania na środowisko POIiŚ

²¹⁶ Dz. U. 2006, Nr 129, poz. 902, z późn. zm.

²¹⁷ j/w.

19 października 2006 r., Warszawa (Budynek Ministerstwa Gospodarki, Sala Pod Kopułą przy Wspólnej 2/4).

Po zakończeniu konsultacji społecznych projektu prognozy w dniu 24 października 2006 r. odbyło się spotkanie z przedstawicielami pozarządowych organizacji ekologicznych z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego podsumowujące wyniki konsultacji. W dniu 31 października 2006 r. wykonawca prognozy przygotował ostateczną wersję raportu zawierającą wyniki procesu konsultacji oraz wyniki uzgodnień z właściwymi organami.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji Prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko:

Zgodnie z art. 44 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²¹⁸ do przyjętego programu załącza się pisemnie informacje o sposobie wykorzystania:

- ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- opinii i uzgodnień organu ochrony środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego,
- wyników udziału społeczeństwa,
- informacji o metodach oraz częstotliwości przeprowadzania analizy realizacji postanowień dokumentu.

Uwzględnienie ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko:

Sporządzona przez niezależnych ekspertów analiza nie wykazała istotnych sprzeczności pomiędzy zapisami programu, które wymagałyby znacznej modyfikacji lub eliminacji któregośkolwiek z celów programu. Zgodnie z opinią zespołu przygotowującego dokument prognozy podstawowym kierunkiem działania powinna być wyprzedzająca identyfikacja potencjalnych konfliktów przyrodniczo-przestrzennych, ukierunkowania na ich eliminowanie, a co najmniej łagodzenie w ramach planów zagospodarowania przestrzennego województw lub planów zagospodarowania przestrzennego obszarów metropolitalnych. Tym samym działania te będą podejmowane przez administrację na poziomie regionalnym.

Dodatkowo zgodnie z postanowieniami raportu końcowego prognozy, w przypadku inwestycji, które mogą mieć negatywny wpływ na środowisko, w ramach projektów, będą realizowane następujące działania mitygacyjne oraz kompensacyjne mające na celu jego ograniczenie poprzez m.in.:

- prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy w tym zwłaszcza w miejscach gdzie zewnętrzne oddziaływania mogą spowodować nieodwracalne zmiany warunków siedliskowych w lokalnym ekosystemie;
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych;
- dostosowanie terminów prac do okresów lęgowych/rozrodu zwierząt;
- maskowanie elementów zaburzających harmonię krajobrazu;
- odtwarzanie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych;
- tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i tras wędrówek zwierząt, ptaków i płazów.

W trakcie prac nad przygotowaniem raportu z prognozy oddziaływania na środowisko zespół ekspertów przyjął następujące założenia dotyczące możliwych alternatywnych rozwiązań:

²¹⁸ Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, z późn. zm.

- program realizuje projekty w kilku obszarach, które wynikają ze zobowiązań Polski wobec UE, niemniej jednak jest tylko z jednym z możliwych jej źródeł finansowania.

Zobowiązania realizowane przez stronę polską:

- w obszarze środowisko: wypełnienie wymogów dyrektyw, w tym planów i programów krajowych takich jak np. Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych, Krajowy Plan Gospodarki Odpadami etc.
- w obszarze transportu: wypełnienie wymogów związanych z decyzją Parlamentu i Rady z dnia 23 lipca 1996 nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmienionej decyzją nr 884/2004/WE w zakresie priorytetu VI, VII, IX;
- w obszarze energetyki: Politykę energetyczną Polski do 2025 roku (dokument przyjęty 4 stycznia 2005 roku), a część projektów dotyczy transeuropejskich sieci energetycznych (terminal LNG, połączenie elektroenergetyczne Polska- Litwa, podziemne magazyny gazu) oraz zobowiązanie Polski zapisane w Traktacie Akcesyjnym w zakresie osiągnięcia do 2010 r. indykatywnego wskaźnika udziału energii ze źródeł odnawialnych w konsumowanej energii pierwotnej na poziomie 7.5%.

Zobowiązania te są zasadniczo „bezalternatywne”. Na poziomie priorytetów i celów, które w przeważającej ilości przypadków albo zostały a priori określone we wskazanych wyżej wiążących Polskę dokumentach albo wynikają z przedyskutowanych i przyjętych wcześniej strategii/polityk czy programów sektorowych znalezienie rozsądnych alternatyw w rozumieniu art. 14 preambuły do dyrektywy 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko wydaje się praktycznie niemożliwe. Należą do nich:

- Oś priorytetowa I – Gospodarka wodno-ściekowa – nie znaleziono alternatywy, zaniechanie tego typu interwencji doprowadziłoby do utrwalenia obserwowanych negatywnych skutków dla środowiska naturalnego, w tym zwłaszcza ekosystemów wodnych, miałyby negatywny wpływ na zdrowie ludności i ograniczyłyby zdolność samorządów lokalnych do wypełniania obowiązków wynikających chociażby z ramowej dyrektywy wodnej;
- Oś priorytetowa II – Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi – nie znaleziono rozsądnej alternatywy, zaniechanie finansowania tego typu przedsięwzięć miałyby negatywny wpływ na stan środowiska naturalnego oraz zdrowie ludności. Należy zauważyć, że Polska ma jeden z najniższych w EU27 wskaźników wytwarzania odpadów komunalnych na głowę mieszkańca, co daje unikalną szansę zracjonalizowania systemów gospodarki odpadami poprzez realizację postanowień programu przy jednoczesnym stosowaniu instrumentów prawnych i ekonomicznych utrzymujących w ryzach wzrost ilości wytwarzanych odpadów i zachęcających do zwiększania poziomu odzysku i recyklingu;
- Oś priorytetowa III – w tym przypadku Wykonawca prognozy zaproponował alternatywne rozwiązanie polegające na położeniu większego nacisku na zabezpieczenie przeciwpowodziowe polegające w pierwszym rzędzie na renaturalizacji cieków wodnych, przywracającej funkcjonalność przyrodniczą, hamującą odpływ wody, zwiększającą naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek, natomiast środki na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności będą kierowane uzasadnionych przypadkach. Wykonawca zaproponował również, aby zmieniono nazwę osi priorytetowej z „Bezpieczeństwo ekologiczne” na „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie

zagrożeniom środowiska.” Alternatywa ta została wybrana jako wariant realizacyjny programu.

- Oś priorytetowa IV Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska: nie znaleziono rozsądnej alternatywy, nie wspieranie tego rodzaju działań w tym programie mogłoby się jedynie przyczynić do spowolnienia procesu ograniczania presji na środowisko, zasadniczo „jako rozsądną alternatywę” można byłaby wskazać zwiększenie środków przeznaczonych na wsparcie przedsiębiorstw w tym zakresie, zwłaszcza w odniesieniu do projektów powodujących zaniechanie lub ograniczenie emisji znacznie poniżej wymagań prawnych, niemniej jednak mogłoby to być utrudnione ze względu na przepisy odnośnie pomocy publicznej (w tej osi priorytetowej wspierane są przedsiębiorstwa);
- Oś priorytetowa V: brak rozsądnej alternatywy. Działania te z punktu widzenia Polityki Ekologicznej Państwa są pożądane. Kwota środków przeznaczonych na te działania jest adekwatna do możliwości absorpcyjnych beneficjentów.

Program operacyjny sam w sobie nie przesądza jednak sposobów osiągania celów wskazując, co najwyżej pewne typy inwestycji, które mogą uzyskać wsparcie oraz określając dość elastyczne zasady wyboru i zatwierdzania projektów, pozostawiając potencjalnym beneficjentom względnie dużą swobodę w wyborze alternatywnych sposobów działania.

Należy przy tym przypomnieć, że Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” ukierunkowany jest na wspieranie w pierwszym rzędzie projektów dużych, których współfinansowanie byłoby (ze względu na ich skalę) utrudnione w ramach programów regionalnych. Duża skala projektów w szeregu przypadków (np. w zakresie gospodarki ściekowej, czy gospodarki odpadami) ogranicza swobodę efektywnych ekonomicznie i technologicznie projektów.

W niektórych aspektach program sam w sobie określa „rozsądne alternatywy” realizacji przyjętych celów, np.: rozwój sieci TEN-T ma być realizowany zarówno w sferze transportu drogowego, poprzez inwestycje w stosunkowo słabo rozwiniętą (jak na warunki europejskie) sieć dróg ekspresowych i autostrad, jak i modernizacji (w celu zwiększenia atrakcyjności i konkurencyjności przewozów) przestarzałych i nieefektywnych sieci i taboru kolejowego. Wśród preferowanych rozwiązań Program wymienia wspieranie zrównoważonego transportu w metropoliach, czy intermodalnego transportu kolejowego.

Należy jednak wskazać, że dla projektów dostosowania istniejącej sieci drogowej i w pewnym zakresie również kolejowej do rosnących potrzeb transportowych (związanych w znacznej mierze z kilkakrotnym wzrostem międzynarodowych przewozów tranzytowych przez terytorium Polski na kierunkach wschód-zachód i północ-południe) jedyną realną alternatywą wydaje się administracyjne ograniczanie wielkości przewozów (np. poprzez limitowanie wjazdu na teren Polski pojazdów ciężarowych), co pozostawałoby w zasadniczej sprzeczności z podstawowymi zasadami funkcjonowania gospodarki europejskiej.

Do grupy takich projektów należy także budowa szeregu obwodnic miast leżących na głównych szlakach tranzytowych. Inwestycje te zaplanowano jako jedyną „rozsądną” metodę ograniczenia uciążliwości i ryzyka zdrowotnego dla mieszkańców powodowanych nie przez ruch lokalny (dla czego można byłoby poszukiwać alternatyw np. w sferze rozwoju transportu publicznego i co Program zakłada), ale właśnie przez ruch tranzytowy (w znacznej mierze międzynarodowy), którego nie można innymi metodami ograniczyć.

Ponieważ Program w wersji poddanej ocenie nie zawierał Indykatywnej listy projektów przyjęto, że w związku z rekomendacjami wersji końcowej prognozy oddziaływania na środowisko PO Infrastruktura i Środowisko, alternatywy winny być i będą określone na etapie

planowania inwestycji. Ponadto, po skonstruowaniu projektu Indykatorywnego Wykazu Dużych Projektów, po zasięgnięciu opinii Komisji Europejskiej, przystąpiono w lutym br. do przeprowadzenia dodatkowego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w odniesieniu do listy projektów wskazanych w *Indykatorywnym wykazie dużych projektów*, czego wynikiem będzie m.in. uszczegółowienie do prognozy dla POIiŚ odnoszące się tym samym (zgodnie z dyrektywą SEA) do oceny dokument na właściwym poziomie odniesienia.

Pozostałe ustalenia zostały uwzględnione w następujący sposób:

- została uzupełniona analiza SWOT o zaproponowane przez Wykonawcę zapisy, w tym także usunięte zostały zapisy pozostające w sprzeczności z tekstem prognozy;
- zostały zweryfikowane dane podane w diagnozie oraz uzupełnione na podstawie prognozy a także innych dokumentów (w tym również projektów dokumentów znajdujących w trakcie uzgodnień między resortowych);
- zmianie uległa nazwa osi priorytetowej III z *Bezpieczeństwa ekologicznego* na bardziej oddającą charakter zaplanowanych działań *Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska*. Modyfikacji uległa zawartość osi priorytetowej, w której jednoznacznie określono, iż przede wszystkim priorytetowo będą traktowane projekty dotyczące renaturyzacji, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody, zwiększające naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek, natomiast środki na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności będą kierowane w uzasadnionych przypadkach. Dodatkowo wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu dyspozycyjnych zasobów wody, a także w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania poważnym awariom i monitorowania stanu środowiska. Natomiast budowa nowych obiektów hydrotechnicznych będzie wspierana tylko w przypadkach, gdy będzie jedynym możliwym rozwiązaniem istniejących na danym terenie zagrożeń;
- zgodnie z ustaleniami rozdziału prognozy odnoszącego się do potencjalnego wpływu transgranicznego realizacji postanowień programu w działaniu 7.5 *Poprawa śródlądowych dróg wodnych* nie będą realizowane (wskazane w projekcie Programu z dnia 1 sierpnia 2006 roku) inwestycje na odcinkach granicznych rzeki Odry;
- projekt Indykatorywnego wykazu dużych projektów dla PO Infrastruktura i Środowisko został opracowany zgodnie z wnioskami z raportu końcowego dokumentu prognozy i przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 3 stycznia br.

Opinie i uzgodnienia organu ochrony środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego

Zgodnie z art. 42 ust. 1 oraz w związku z art. 381 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²¹⁹ Minister Rozwoju Regionalnego wystąpił w dniu 21 kwietnia 2006 roku o określenie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla PO Infrastruktura i Środowisko do Ministra Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego. Zapisy te zostały włączone do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dla przetargu na wykonanie ww. prognozy. Wstępna wersja prognozy oddziaływania na środowisko została sporządzona na podstawie uzgodnionego z ww. organami zakresu oraz przekazana zamawiającemu w dniu 25 września 2006 r.

W dniu 2 października 2006 roku rozpoczęły się konsultacje społeczne programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. W dniu 4 października 2006 roku Minister Rozwoju Regionalnego w trybie art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony

²¹⁹ Dz. U. 2006, Nr 129, poz. 902, z późn. zm.

środowiska²²⁰ przekazał do zaopiniowania dokument prognozy do Ministra Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego.

Główny Inspektor Sanitarny nie zgłosił uwag do przekazanego dokumentu.

Minister Środowiska zgłosił uwagi wymagające uwzględnienia w ostatecznej wersji dokumentu prognozy. Ostateczna wersja dokumentu prognozy została opracowana po zweryfikowaniu oraz na podstawie opinii i wniosków z konsultacji społecznych, w tym także w wyniku uzgodnień z właściwymi organami.

Wyniki udziału społeczeństwa

Przed rozpoczęciem prac nad prognozą oddziaływania na środowisko, w dniu 28 lutego 2006 roku, została utworzona Grupa Robocza ds. prognozy oddziaływania na środowisko oraz ewaluacji ex-ante PO Infrastruktura i Środowisko. W skład Grupy wchodziłi reprezentanci poszczególnych sektorów ujętych w ramach programu oraz przedstawiciele organizacji pozarządowych, w tym również ekologicznych. Grupa ta następnie uczestniczyła w kolejnych etapach przygotowania dokumentu, miała możliwość składania uwag na wszystkich jego etapach tworzenia. W ramach konsultacji programu operacyjnego oraz prognozy oddziaływania na środowisko nie zostały zgłoszone uwagi bezpośrednio do tekstu prognozy, poza uwagą odnoszącą się do kwestii uwzględnienia w prognozie indykatywnych planów inwestycyjnych, niemniej jednak w tym przypadku zarówno Wykonawca jak i Komisja Europejska jednoznacznie stwierdziła, iż tego typu kwestia nie powinna być przedmiotem ww. dokumentu. W toku konsultacji zgłoszono również szereg uwag dotyczących zawartości projektu programu. Najważniejszym dokumentem zbierającym uwagi pozarządowych organizacji ekologicznych było *Stanowisko Pozarządowych Organizacji Ekologicznych w sprawie projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* opublikowane w czerwcu 2006 roku będące wspólnym stanowiskiem 50 organizacji, którego wydawcą była Polska Zielona Sieć, a publikacja została sfinansowana dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej oraz Budżetu Państwa. Dokument ten został oficjalnie przekazany do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego we wrześniu 2006 roku, został również przekazany Wykonawcy prognozy celem uwzględnienia przy opracowywaniu wstępnej wersji dokumentu. W trakcie konsultacji społecznych, dokument ten był dystrybuowany przez przedstawicieli organizacji pozarządowych. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego opracowało szczegółowo odpowiedzi na przedstawione rekomendacje w oparciu o opinie przedstawione przez poszczególne resorty oraz opinię sporządzoną przez Wykonawcę prognozy. Dokładna informacja odnośnie rozpatrzenia rekomendacji została zawarta w odpowiedzi opublikowanej na stronach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w dniu 5 grudnia 2006 roku oraz przekazana pismem na ręce Pani Joanny Furmagi, Prezesa Polskiej Zielonej Sieci wraz z podziękowaniami za aktywny udział wszystkich organizacji pozarządowych, które zgłosiły, w ramach ww. dokumentu swoje uwagi. Do najważniejszych wniosków uwzględnionych w ostatecznej wersji programu, które uwzględniają rekomendacje organizacji pozarządowych oraz prognozy jest modyfikacja zapisów osi priorytetowej III *Bezpieczeństwo ekologiczne* (obecnie *Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska*) odnośnie działań, które będą wspierane priorytetowo. Jednoznacznie określono, iż priorytetowo będą traktowane projekty dotyczące renaturyzacji cieków wodnych, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody, zwiększające naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek, natomiast środki na odtwarzanie, modernizowanie oraz budowę nowej zabudowy hydrotechnicznej będą kierowane jedynie w uzasadnionych przypadkach. W wyniku

²²⁰ Dz. U. 2006, Nr 129, poz. 902, z późn. zm.

rekomendacji dotyczącej wypełnienia przez stronę polską zobowiązań wynikających z zapisów Traktatu Akcesyjnego z obszaru środowisko oraz postulatów zgłaszanych w ramach konsultacji społecznych programu zwiększona została wielkość środków dla osi priorytetowej *I Gospodarka wodna-ściekowa* oraz osi priorytetowej *II Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi*.

Informacja o metodach oraz częstotliwości przeprowadzania analizy realizacji postanowień dokumentu.

Biorąc pod uwagę, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko będzie realizowane szereg celów związanych z ochroną środowiska, tym samym wskaźniki monitorowania realizacji celów związanych z np. oczyszczaniem ścieków komunalnych, będą jednocześnie wskaźnikiem wpływu na środowisko realizacji postanowień programu. Niemniej oprócz ww. wskaźników zostaną wykorzystane również wskaźniki zaproponowane przez Wykonawcę *Prognozy oddziaływania na środowisko* Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Zaproponowane w raporcie z prognozy oddziaływania na środowisko POIiŚ wskaźniki monitorowania wpływu programu na środowisko zostały zweryfikowane pod kątem ich dostępności. Po weryfikacji dostępności i konsultacjach z Wykonawcą wybrano następujący system wskaźników:

1. zbierane w systemie monitorowania projektów POIiŚ:

a) sektor środowiska:

- Liczba osób podłączonych do wybudowanej sieci kanalizacji sanitarnej (os.),
- Liczba osób podłączonych do wybudowanej sieci wodociągowej (os.),
- Przyrost liczby aglomeracji spełniających wymogi dyrektywy 91/271/EWG (szt.),
- Powierzchnia trwale wyłączona z dotychczasowego użytkowania w związku z eksploatacją infrastruktury hydrotechnicznej (km²); długość obwałowań budowanych lub modernizowanych (km),
- Łączna powierzchnia obszarów, na których przywrócono lub zapewniono ochronę właściwego stanu ekosystemów (ha),

b) sektor transportu:

- Liczba przejść dla zwierząt, korytarzy ekologicznych (szt.),
- Powierzchnia terenów wokół wspieranych lotnisk zagrożona hałasem w porze dziennej przekraczającym 60 dB (km²),
- Powierzchnia terenów wokół wspieranych lotnisk zagrożona hałasem w porze nocnej przekraczającym 50 dB (km²),
- Przyrost powierzchni trwale przekształconej na potrzeby infrastruktury drogowej (km²)
- Powierzchnia obszarów chronionych wyłączona na potrzeby infrastruktury transportowej (km²),

c) sektor energetyki:

- Moc zainstalowana w elektrowniach wykorzystujących OZE (MW),
- Moc zainstalowana w kogeneracji (MW),
- Uniknięte emisje CO₂ związane z oszczędnościami energii w wyniku realizacji projektów (tys. ton),
- Powierzchnia wylesień przeznaczonych pod linie elektroenergetyczne i rurociągi (km²),

2. ze statystyki publicznej:

a) sektor środowiska:

- Ładunki zanieczyszczeń w ściekach komunalnych odprowadzonych po oczyszczeniu do wód lub do ziemi: BZT5, ChZT, zawiesina, azot ogólny, fosfor ogólny (tys. ton/rok),
- Udział odpadów komunalnych składowanych w odniesieniu do wytworzonych (%),
- Zmniejszenie emisji głównych zanieczyszczeń powietrza ze szczególnie uciążliwych źródeł spalania paliw: dwutlenek siarki, tlenki azotu, pyły (tys. ton),

b) sektor transportu:

- Przewozy ładunków transportem kolejowym (mln tonokilometrów),
- Przewozy pasażerów transportem kolejowym (mln pasażerokilometrów),
- Udział transportu przyjaznego środowiska w transporcie osobowym (%),
- Udział transportu przyjaznego środowiska w transporcie towarowym (%),

c) sektor energetyki:

- Energochłonność finalna PKB (koe/euro, w cenach stałych z 2000 r.).

Wartości bazowe wskaźników z tej grupy zostały podane w tabelach wskaźników na poziomie programu, osi priorytetowych lub kontekstowych.

1. ewentualnie z badań – sektor transportu:

- struktura podróży w obszarach metropolitalnych (podział na transport publiczny i prywatny),

2. wskaźniki dotyczące strat w bioróżnorodności:

- stan i zagrożenie flory według gatunków (% gatunków zagrożonych²²¹ do gatunków ogółem),
- stan i zagrożenie fauny według gatunków (% gatunków zagrożonych do gatunków ogółem).

| Wskaźnik | Wartość w 2006 | Źródło |
|--|----------------------|---------------------------|
| Stan i zagrożenie flory wg gatunków: Rośliny naczyniowe (gatunki zagrożone w stosunku do gatunków ogółem; %) | 11,2 | GUS, „Ochrona środowiska” |
| Stan i zagrożenie fauny wg gatunków: Ssaki Ptaki Ryby (gatunki zagrożone w stosunku do gatunków ogółem; %) | 15,7 14,5 14,5 | GUS, „Ochrona środowiska” |

Metodyka wykonywania badań:

Do monitoringu będą wykorzystywane (zgodnie z przepisami *art. 10 dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko*) ogólnodostępne dane pochodzące z roczników statystycznych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny oraz Główny Inspektorat

²²¹ gatunki zagrożone – pojęcie odnosi się do sumy gatunków w kategoriach „skrajnie zagrożone i ginące”, „zagrożone” oraz „narażone na wyginięcie” według kategorii IUCN.

Ochrony Środowiska.

Częstotliwość wykonywania badań:

Zgodnie z terminami publikacji oficjalnych danych statystycznych monitorowanie wpływu realizacji postanowień programu będzie się odbywać w cyklu corocznym począwszy od końca drugiego roku od rozpoczęcia wdrażania programu operacyjnego.

Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla Indykatywnego wykazu dużych projektów dla PO Infrastruktura i Środowisko:

Prognoza oddziaływania na środowisko dla Indykatywnego wykazu dużych projektów dla PO Infrastruktura i Środowisko.

Podstawy prawne:

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r.²²² w sprawie oceny oddziaływania niektórych planów i programów na środowisko (tzw. dyrektywa SEA - *Strategic Environmental Assessment*)
- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²²³ (art. 40 nakładający obowiązek *postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji planów i programów.*

Wykonawca prognozy: Proeko sp. z o.o.

Cel wykonania prognozy:

Zgodnie z art. 4 preambuły do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE w sprawie oceny oddziaływania niektórych planów i programów na środowisko:

Ocena wpływu na środowisko jest ważnym narzędziem służącym do uwzględnienia aspektów środowiskowych w procesie przygotowania i przyjmowania niektórych planów i programów, które potencjalnie mogą powodować znaczący wpływ na środowisko w Państwach Członkowskich, ponieważ zapewnia, że taki wpływ planów i programów jest brany pod uwagę w czasie przygotowania tych dokumentów i przed ich przyjęciem.

W czasie trwania konsultacji społecznych prognozy dla programu Zamawiający wystąpił z zapytaniem do Komisji Europejskiej odnośnie konieczności odniesienia się w dokumencie do indykatywnego wykazu dużych projektów. Zgodnie ze stanowiskiem KE przekazanym pismem z dnia 30 października 2006 roku sporządzenie prognozy dla wykazu nie było konieczne. Decyzja o sporządzeniu prognozy dla wykazu została podjęta przez Zamawiającego po przyjęciu *Indykatywnego Wykazu* przez Radę Ministrów w dniu 3 stycznia 2007 roku, a jej głównym celem miało być przede wszystkim wsparcie procesu programowania PO Infrastruktura i Środowisko, wczesna identyfikacja możliwych konfliktów przyrodniczych, które mogą wystąpić na etapie wdrażania projektów. Natomiast w przekazanym stronie polskiej w dniu 30 kwietnia 2007 r. mandatem negocjacyjnym KE akceptacja programu została uzależniona od sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko dla *Indykatywnego wykazu*. Stanowisko takie wynika z interpretacji KE zapisów *rozporządzenia Rady nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu*

²²² Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001.

²²³ Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, z późn. zm.

Spójności art. 37 ust. 1 pkt h, zgodnie z którym indykatywny wykaz dużych projektów stanowi integralną część programu operacyjnego.

Wykonanie prognozy dla indykatywnego wykazu nie może być traktowane jako dokument równoważny do oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych projektów jak również nie substytuuje konieczności wykonania prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentów takich jak strategię sektorowe²²⁴, obejmujące znacznie szerszy zakres. Taka interpretacja wynika zarówno z prawa krajowego jak i zapisów art. 5 ust. 2 dyrektywy 2001/42/WE, zgodnie z którym:

„Sprawozdanie dotyczące środowiska, (...) zawiera informacje, które mogą być racjonalnie wymagane, z uwzględnieniem obecnego stanu wiedzy i metod oceny, zawartości i poziomu szczegółowości planu lub programu, jego stadium procesie podejmowania decyzji oraz zakresu, w jakim niektóre sprawy mogą zostać ocenione na różnym etapach tego procesu, w celu uniknięcia powielania oceny.”

Również art. 9 preambuły ww. dyrektywy precyzuje, iż:(...) *Państwa Członkowskie powinny uwzględnić, tam gdzie to stosowne, fakt, że oceny będą prowadzone na różnych szczeblach hierarchii planów i programów.*

Jednocześnie należy pamiętać, że ustalenia zawarte w dokumencie prognozy dla PO Infrastruktura i Środowiska nadal są obowiązujące.

W związku z powyższym celem obecnej prognozy było uzupełnienie i uszczegółowienie dokumentu prognozy oddziaływania na środowisko wykonanej dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w listopadzie 2006 roku.

Celem opracowania prognozy było również przedstawienie wyników oceny skutków, jakie w środowisku może spowodować realizacja większości z 234 projektów umieszczonych w *Indykatywnym Wykazie*. Dokument ten zawiera między innymi informacje o sposobie przeprowadzenia oceny oraz określa propozycje działań ograniczających ewentualne niekorzystne skutki środowiskowe.

Dokument ten został przygotowany dwustopniowo:

- Wykonawca sporządził ankiety dla poszczególnych typów inwestycji, a następnie przekazał je potencjalnym beneficjentom. Ankieta ta dotyczyła przede wszystkim kwestii wskazanych w art. 41 ust. 1 ustawy POŚ;
- Wykonawca, biorąc pod uwagę wyniki badania ankietowego sporządził projekt dokumentu prognozy oddziaływania na środowisko.

Prognoza była wykonywana zgodnie z wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²²⁵, w myśl której przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty polityk, strategii, planów lub programów, których opracowywanie przez centralne lub wojewódzkie organy administracji publicznej jest przewidziane w ustawach.

²²⁴ plany bądź programy podlegające wykonaniu prognozy są wskazane w art. 40 ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz art. 3 (w szczególności ust. 2- 5) dyrektywy 2001/42/WE

Informacja zgodnie z art. 44 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 9 ust. 1 pkt b dyrektywy 2001/42/WE.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji Prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko:

Zgodnie z art. 44 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska do przyjętego programu załącza się pisemnie informacje o sposobie wykorzystania:

- ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- opinii i uzgodnień organu ochrony środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego,
- wyników udziału społeczeństwa,
- informacji o metodach oraz częstotliwości przeprowadzania analizy realizacji postanowień dokumentu.

a) Uwzględnienie ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko:

Prognoza przede wszystkim określiła w bardziej szczegółowy sposób potencjalny wpływ na środowisko realizacji projektów przewidzianych do wsparcia w ramach Indykatywnego wykazu dużych projektów dla PO Infrastruktura i Środowisko. Jej zadaniem było określenie tych skutków w skali makro przy jednoczesnym odniesieniu się do konkretnych inwestycji, określeniu stopnia ich złożoności oraz ewentualnych kolizji z obszarami przyrodniczo cennymi, w tym z obszarami sieci Natura 2000. Dodatkowo zgodnie z zakresem raportu uzgodnionym z Ministrem Środowiska została sporządzona lista rankingowa, wskazująca projekty, w których konflikt ten może nastąpić określając ewentualny stopień jego nasilenia. Zgodnie z przyjętą koncepcją metodologiczną na potrzeby przygotowania prognozy Wykonawca dokumentu opracował szczegółowe ankiety dla poszczególnych typów projektów wskazanych w Indykatywnym wykazie, ankiety te zostały wypełnione przez beneficjentów oraz zweryfikowane przez Wykonawcę. Rolą ankiet było określenie, na jak najwcześniejszym etapie przygotowania projektów, środowiskowych uwarunkowań ich realizacji oraz wskazanie przyszłym beneficjentom (którzy często po raz pierwszy planują ubieganie się o środki wspólnotowe) tych elementów, związanych z ochroną środowiska, które w pierwszej kolejności powinny być brane pod uwagę w procesie przygotowania projektów.

Powyższe ankiety w przyszłości będą mogły być wykorzystywane przez instytucje pośredniczące oraz instytucje wdrażające jako szczegółowe i precyzyjne listy sprawdzające jakość raportów z oceny oddziaływania na środowisko sporządzonych dla tych projektów.

Należy pamiętać, że wykaz ten ma charakter indykatywny, co oznacza, iż nie jest to ostateczna lista projektów, które otrzymają wsparcie w ramach PO Infrastruktura i Środowisko, dokument ten pokazuje jedynie zidentyfikowane na etapie przygotowania programu duże projekty, których ewentualna realizacja będzie się wpisywać w jego cele główne oraz szczegółowe. Fakt umieszczenia projektu w wykazie nie oznacza automatycznego uzyskania dofinansowania – decyzja o przyznaniu dofinansowania jest uzależniona od spełnienia przez projekt wymogów formalnych i merytorycznych dotyczących przygotowania odpowiedniej dokumentacji i gotowości do wdrożenia, zgodnych z kryteriami zatwierdzonymi przez Komitet Monitorujący oraz akceptacji wniosku o dofinansowanie wraz z wymaganymi załącznikami przez Instytucję Zarządzającą a także Komisję Europejską. Powyższe zasady zostały uregulowane w ramach *Wytocznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie jednolitego systemu zarządzania i monitoringu projektów indywidualnych zgodnych z art. 28 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach*

prowadzenia polityki rozwoju przyjętych w dniu 11 czerwca br. Członkami Komitetu Monitorującego będą również przedstawiciele organizacji pozarządowych.

W związku z powyższymi wnioskami oraz rekomendacjami wynikającymi z prognozy zostaną również wzięte pod uwagę przez Instytucję Zarządzającą w procesie przygotowania kryteriów oceny projektów, które następnie zostaną przedstawione do akceptacji Komitetowi Monitorującemu.

Dodatkowo zgodnie z zał. XXI do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, we Wniosku o potwierdzenie pomocy na mocy art. 39 do 41 rozporządzenia (WE) nr 1083/2006 dla projektów finansowanych z EFRR, FS – *Inwestycje w infrastrukturę* odniesienie się do wyników prognozy jest wymagane przy wypełnianiu obowiązkowego punktu F 3.3 *Analizy oddziaływania na środowisko*, w zakresie dotyczącym stosowania dyrektywy 2001/42/WE w sprawie strategicznej oceny środowiska.

Rozpatrywane rozwiązania alternatywne (zgodnie z dokumentem prognozy):

W trakcie prac nad przygotowaniem niniejszej *Prognozy oddziaływania na środowisko* jej Wykonawca przyjął, że projekty zamieszczone w *Wykazie* realizują już uzgodnione cele szczegółowe *Programu*, w tym w kilku obszarach, które wynikają z zobowiązań Polski wobec UE, takich jak:

- w obszarze środowiska: wypełnienie wymogów dyrektyw, w tym planów i programów krajowych takich jak np. Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych, Krajowy Plan Gospodarki Odpadami itp.
- w obszarze transportu: wypełnienie wymogów związanych z decyzją Parlamentu i Rady z dnia 23 lipca 1996 nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmienionej decyzją nr 884/2004/WE w zakresie osi priorytetowych VI, VII, IX;
- w obszarze energetyki: Politykę energetyczną Polski do 2025 roku (dokument przyjęty 4 stycznia 2005 roku), a część projektów dotyczy transeuropejskich sieci energetycznych (terminal LNG, połączenie elektroenergetyczne Polska- Litwa, podziemne magazyny gazu) oraz zobowiązanie Polski zapisane w Traktacie Akcesyjnym w zakresie osiągnięcia do 2010 r. indykatywnego wskaźnika udziału energii ze źródeł odnawialnych w konsumowanej energii pierwotnej na poziomie 7.5%,

Cele te są zasadniczo „bezalternatywne”, a wybór sposobów ich osiągnięcia ograniczony.

Na poziomie priorytetów i celów *Programu*, w przeważającej części przypadków albo zostały one *a priori* określone we wskazanych wyżej wiążących Polskę dokumentach albo wynikają z przedyskutowanych i przyjętych wcześniej strategii/polityk czy programów sektorowych. Znalezienie rozsądnych alternatyw w rozumieniu art. 14 preambuły do dyrektywy 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych

planów i programów na środowisko wydaje się w stosunku do nich praktycznie niemożliwe.

Do takich kwestii należą m.in.:

1. Oś priorytetowa I – Gospodarka wodno-ściekowa – nie znaleziono alternatywy, zaniechanie tego typu interwencji doprowadziłoby do utrwalenia obserwowanych negatywnych skutków dla środowiska naturalnego, w tym zwłaszcza ekosystemów wodnych, miałyby negatywny wpływ na zdrowie ludności i ograniczyłyby zdolność samorządów lokalnych do wypełniania obowiązków wynikających chociażby z ramowej dyrektywy wodnej;
2. Oś priorytetowa II – Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi – nie znaleziono rozsądnej alternatywy, zaniechanie finansowania tego typu przedsięwzięć miałyby negatywny wpływ na stan środowiska naturalnego oraz zdrowie ludności. Należy zauważyć, że Polska ma jeden z najniższych w EU27 wskaźników wytwarzania odpadów komunalnych na głowę mieszkańca, co daje unikalną szansę zracjonalizowania systemów gospodarki odpadami poprzez realizację postanowień programu przy jednoczesnym stosowaniu instrumentów prawnych i ekonomicznych utrzymujących w ryzach wzrost ilości wytwarzanych odpadów i zachęcających do zwiększania poziomu odzysku i recyklingu;
3. Oś priorytetowa III – w tym przypadku w *Programie Operacyjnym* uwzględniono wcześniejsze rekomendacje, co do alternatywnych rozwiązań polegających na położeniu większego nacisku na zabezpieczenie przeciwpowodziowe polegające w pierwszym rzędzie na renaturalizacji cieków wodnych, przywracającej funkcjonalność przyrodniczą, hamującą odpływ wody, zwiększającą naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek, natomiast środki na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności będą kierowane uzasadnionych przypadkach.

Zamieszczone w *Wykazie* na liście rezerwowej cztery przedsięwzięcia polegające na budowie zbiorników zaporowych będą musiały wykazać, że są to najlepsze rozwiązanie pozwalające zapewnić skuteczną lokalną ochronę przeciwpowodziową i wielofunkcyjność obiektów. W odniesieniu do „suchego” zbiornika Racibórz i Wrocławskiego Węzła Wodnego znalezienie alternatywnych rozwiązań wydaje się bardzo trudne. Natomiast dla budowy stopnia wodnego w Nieszawie jedyną docelową alternatywą jest likwidacja tamy we Włocławku, ze wszystkimi tego ekologicznymi konsekwencjami dla doliny Dolnej Wisły.

W niektórych aspektach *Program* sam w sobie określa „rozsądne alternatywy” realizacji przyjętych celów. I tak rozwój sieci TEN-T ma być realizowany zarówno w sferze transportu drogowego, poprzez inwestycje w stosunkowo słabo rozwiniętą (jak na warunki europejskie) sieć dróg ekspresowych i autostrad, jak i modernizacji (w celu zwiększenia atrakcyjności i konkurencyjności przewozów) przestarzałych i nieefektywnych sieci i taboru kolejowego.

Należy jednak wskazać, że dla projektów dostosowania istniejącej sieci drogowej i w pewnym zakresie również kolejowej do rosnących potrzeb transportowych (związanych w znacznej mierze z kilkukrotnym wzrostem międzynarodowych przewozów tranzytowych przez terytorium Polski na kierunkach wschód-zachód i północ-południe) jedyną realną alternatywą wydaje się administracyjne ograniczanie wielkości przewozów (np. poprzez

limitowanie wjazdu na teren Polski pojazdów ciężarowych), co pozostawałoby w zasadniczej sprzeczności z podstawowymi zasadami funkcjonowania gospodarki europejskiej.

W przypadku transportu kolejowego wpisuje się on w układ paneuropejskich korytarzy transportowych, tworząc realną alternatywę dla transportu drogowego zarówno w relacjach krajowych, jak i tranzytowych. Uzupełnieniem dla mniej kolizyjnego ze środowiskiem i zagospodarowaniem transportu kolejowego są projekty obejmujące: rozbudowę i modernizację istniejących portów lotniczych z obsługą komunikacyjną szynową oraz budowę nowych linii metra w Warszawie, rozbudowę terminali portowych wraz z niezbędną infrastrukturą transportową (drogową lub kolejową).

Do grupy takich projektów należy także budowa szeregu obwodnic miast leżących na głównych szlakach tranzytowych. Inwestycje te zaplanowano jako jedyną „rozsadną” metodę ograniczenia uciążliwości i ryzyka zdrowotnego dla mieszkańców, spowodowanego nie przez ruch lokalny (dla niego można byłoby poszukiwać alternatyw np. w sferze rozwoju transportu publicznego, co *Program* zakłada), ale właśnie przez ruch tranzytowy (w znacznej mierze międzynarodowy), którego nie można innymi metodami ograniczyć.

W związku z powyższym przyjęto, że w tej specyficznej sytuacji właściwe rozwiązania alternatywne winny być określone na etapie przygotowania projektów i zostać ocenione w ramach właściwego raportu z oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej inwestycji.

Metody ograniczenia potencjalnych negatywnych skutków realizacji projektów (zgodnie z dokumentem prognozy):

We wnioskach i rekomendacjach z *Prognozy* wskazano szereg działań, które powinny pomóc w unikaniu, a co najmniej minimalizowaniu nieodwracalnych szkód środowiskowych. Należą do nich środki mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu poszczególnych inwestycji poprzez m.in.:

- prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy w tym zwłaszcza w miejscach gdzie zewnętrzne oddziaływania mogą spowodować nieodwracalne zmiany warunków siedliskowych w lokalnym ekosystemie;
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych;
- dostosowanie terminów prac do okresów lęgowych/rozrodu zwierząt;
- maskowanie elementów zaburzających harmonię krajobrazu;
- odtwarzanie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych;
- tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i tras wędrówek zwierząt, ptaków i płazów.

Ponadto do podstawowych działań ograniczających na etapie przygotowania i projektowania budzących największe problemy inwestycji transportowych należą:

- określenie środków łagodzących oddziaływania planowanego przedsięwzięcia mające na celu zapewnienie odpowiednich warunków życia ludzi, są to np.: ekrany akustyczne, wały ziemne, odpowiednie trasy transportu materiałów w czasie prac itp.,

- utrzymanie korytarzy ekologicznych poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań techniczne i technologicznych, przejść dla zwierząt, prowadzenia prac w odpowiednich terminach itp.,
- opracowanie zasad ochrony terenów podmokłych i dolin rzecznych, projekty przebudowy systemów melioracyjnych, polderowych itp.,
- określenie sposobów zabezpieczenia terenu przed erozją,
- opracowanie dokumentacji hydrogeologicznych i sposobów zabezpieczeń wód podziemnych w przypadku kolizji inwestycji z głównymi zbiornikami wód podziemnych oraz ujęciami wody i ich strefami ochronnymi, przebudowa ujęć wody itp.,
- przeprowadzenie koniecznych badań np. zanieczyszczenia gleb oraz określenie sposobu zabezpieczenia gleb (gruntów rolnych) przed zanieczyszczeniem lub degradacją,
- rozpoznanie możliwości zaopatrzenia w surowce naturalne i kruszywa potrzebne do realizacji inwestycji - korzystanie ze złóż posiadających koncesję na wydobycie,
- opracowanie planów działań związanych z etapem prowadzenia prac oraz zabezpieczenie warunków bezpiecznego korzystania z infrastruktury kolidującej z planowaną inwestycją np. plan objazdów i trasy transportu w czasie budowy - uzgodnienia z administracją drogową i samorządową, prowadzenie robót i zabezpieczenie żeglugi w czasie realizacji tunelu lub przekraczania rzek.

Podstawowym sposobem minimalizacji antropopresji jest dokonywanie wyboru najmniej konfliktowych lokalizacji inwestycji, gdyż skala wywoływanych przez nie przekształceń środowiska zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań. Konieczne jest uwzględnianie zapisów dokumentów powstających w ramach systemu planowania i programowania rozwoju na wszystkich szczeblach tzn. krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym.

Ważnym elementem przygotowania inwestycji są konsultacje społeczne, które można rozpocząć na możliwie wczesnym etapie jej przygotowania.

Podstawą analiz środowiskowych musi być dokumentacja przygotowana przez Inwestora dotycząca lokalizacji i zakresu planowanej inwestycji, zawierająca przede wszystkim następujące informacje:

1. rozważane wcześniej alternatywy (opis i mapy),
2. lokalizacja inwestycji (opis i mapy),
3. informacja o zakresie inwestycji, planowanych rozwiązaniach:
 - dla inwestycji transportowych to np.: jezdnie, mosty, wiadukty, estakady, przejścia dla zwierząt, zieleń, inne obiekty pasy zieleni, wały ziemne, rozwiązania odwodnienia, systemy łączności, prognozowane natężenia ruchu,
 - dla inwestycji energetycznych to np.: lokalizacja rurociągu oraz rodzaj i parametry tłoczonego medium (gaz, ropa naftowa, paliwa), przepustowość rurociągu i czas pracy

(rocznie), lokalizacja stacji pomp i stacji zasuw, średnica rurociągu, materiał z jakiego będzie wykonany, ciśnienie robocze, planowany system monitoringu i łączności, system zabezpieczenia przed korozją,

4. założenia systemu usuwania skutków awarii i katastrof,
5. określenie technologii i technik budowy,
6. lokalizacja zaplecza budowy, miejsc gromadzenia sprzętu, zamieszkiwania / przebywania wykonawców itp., wraz z podaniem powierzchni zajętego terenu,
7. proces budowy: lokalizacja miejsc poboru materiałów i np. kruszyw do budowy, trasy transportu,
8. bilans mas ziemnych,
9. niezbędna przebudowa i przekładanie infrastruktury,
10. miejsca składowania urobku, humusu itp. wraz z niezbędną powierzchnią,
11. czas prowadzenia prac, zajęcia terenu pod place budowlano-montażowe, zaplecza itp.
12. przepusty i odwodnienia, oraz sposób odprowadzania wód i ich odbiorniki,
13. gospodarka odpadami.

W przypadkach inwestycji polegających na przebudowie istniejącego obiektu należy zwracać szczególną uwagę na minimalizowanie zidentyfikowanych podczas dotychczasowej eksploatacji negatywnych oddziaływań.

Zalecenia te będą stosowane w ramach przygotowania oraz wdrażania projektów w ramach PO Infrastruktura i Środowisko.

a) opinie i uzgodnienia organu ochrony środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego

Zgodnie z art. 42 ust. 1 oraz w związku z art. 381 ust. 1 pkt. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy 2001/42/WE Minister Rozwoju Regionalnego wystąpił o w dniu 28 grudnia 2006 roku o określenie zakresu i stopnia szczególności informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla *Indykatywnego wykazu* do Ministra Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego. Przekazane zakresy zostały włączone do specyfikacji istotnych warunków zamówienia dla przetargu ogłoszonego na wykonanie ww. dokumentu. Wstępna wersja prognozy oddziaływania na środowisko, zawierająca odniesienia do zakresów wyznaczonych przez obydwie organy, została przekazana do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w dniu 4 czerwca 2007 r. W dniu 8 czerwca 2007 roku rozpoczęły się konsultacje społeczne Indykatywnego wykazu wraz z prognozą.

W dniu 12 czerwca 2007 r. Minister Rozwoju Regionalnego w trybie art. 43 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska przekazał ww. dokument z prośbą o jego zaopiniowanie.

Główny Inspektor Sanitarny nie zgłosił uwag do przekazanego dokumentu.

Minister Środowiska zgłosił uwagi wymagające uwzględnienia w ostatecznej wersji dokumentu prognozy – uwagi te zostały uwzględnione w tekście raportu. Jednocześnie Minister Środowiska podkreślił, że zalecenia i rekomendacje będące wynikiem analiz przeprowadzonych w ramach prognozy oddziaływania na środowisko powinny zostać uwzględnione przy realizacji przedsięwzięć znajdujących się w *Indykatywnym wykazie*.

b) wyniki udziału społeczeństwa

W dniu 8 czerwca 2007 r. zostały rozpoczęte konsultacje społeczne *Indykatywnego wykazu dużych projektów dla PO Infrastruktura i Środowisko* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w trybie art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Projekt *Indykatywnego wykazu* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko zamieszczono na stronie MRR <http://www.funduszspojnosci.gov.pl/20072013>. Udostępniono go też do wglądu w recepcji budynku MRR (ul. Wspólna 2/4 Warszawa). Materiał ten był również dystrybuowany na płytach CD. Konsultacje zakończyły się w dniu 30 czerwca 2007 r.

Informacja o rozpoczęciu konsultacji została opublikowana w dniu 8 czerwca 2007 roku w Rzeczypospolitej oraz na głównej stronie internetowej ministerstwa (www.mrr.gov.pl).

W dniu 22 czerwca 2007 roku w Centrum Konferencyjnym PWSBiA w Warszawie, ul. Bobrowiecka 9, odbyła się konferencja poświęcona wynikom prognozy oddziaływania na środowisko *Indykatywnego wykazu*. Zaproszenie do wzięcia udziału zostało skierowane imiennie do przedstawicieli zarówno administracji rządowej jak i samorządowej oraz partnerów społecznych, w tym do przedstawicieli pozarządowych organizacji ekologicznych. Konferencja miała charakter otwarty, a udział w niej wzięli również zainteresowani obywatele RP. W sumie w konferencji wzięło udział 96 osób.

W procesie przygotowania wstępnego raportu z prognozy zostały również włączone postulaty oraz informacje związane z potencjalnym wpływem na środowisko realizacji poszczególnych projektów przez organizacje pozarządowe, przekazane do MRR w trakcie trwania konsultacji społecznych przewidzianych w trybie art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju²²⁶. Konsultacje społeczne w trybie powyższej ustawy trwały od 1 marca do 23 kwietnia 2007 roku, dotyczyły one *Indykatywnego wykazu indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych*.

Podczas konsultacji zgłoszone ponad 90 uwag do dokumentu prognozy (w tym uwagi nie związane bezpośrednio z tym dokumentem i z indykatywnym wykazem). Ze względu na obszerność materiału stanowi on załącznik do niniejszej informacji. W materiale tym zostały podane szczegółowe informacje odnośnie uwzględnienia w dokumencie prognozy rekomendacji i postulatów zgłoszonych w trakcie konsultacji, a w przypadku nieuwzględnienia przekazano uzasadnienie. Dokument ten został opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego we współpracy z Wykonawcą raportu.

Informacja o metodach oraz częstotliwości przeprowadzania analizy realizacji postanowień dokumentu:

²²⁶ Dz. U. 2006, Nr 227, poz.1658 zgodnie z art. 6: „Strategia rozwoju kraju, strategie sektorowe, strategie rozwoju województwa, programy operacyjne oraz plany wykonawcze podlegają konsultacjom z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi oraz Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego

Zgodnie z zapisami art. 10 dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko wskaźniki monitorowania wpływu programu na środowisko mogą zostać oparte o ogólnodostępne dane pochodzące ze statystyki publicznej, aby nie dublować działań. Ponadto, zgodnie z zapisami dokumentu roboczego nr 2 Komisji Europejskiej *Przewodnik po metodach ewaluacji: Wskaźniki monitoringu i ewaluacji* nie należy tworzyć odrębnego systemu wskaźników dla tematów horyzontalnych, powinny być one włączone w ogólny system wskaźników programu.

W związku z powyższym zaproponowane w raporcie z prognozy oddziaływania na środowisko PO Infrastruktura i Środowisko wskaźniki monitorowania wpływu programu na środowisko zostały zweryfikowane pod kątem ich dostępności oraz uwzględniając propozycje wskaźników zaproponowanych dla Indykatywnego wykazu.

Proponujemy następujące wskaźniki monitorowania wpływu programu na środowisko:

1. zbierane w systemie monitorowania projektów POIiŚ:

a) sektor środowiska:

- Liczba osób podłączonych do wybudowanej sieci kanalizacji sanitarnej (os.),
- Liczba osób podłączonych do wybudowanej sieci wodociągowej (os.),
- Przyrost liczby aglomeracji spełniających wymogi dyrektywy 91/271/EWG (szt.),
- Powierzchnia trwale wyłączona z dotychczasowego użytkowania w związku z eksploatacją infrastruktury hydrotechnicznej (km²); długość obwałowań budowanych lub modernizowanych (km),
- Łączna powierzchnia obszarów, na których przywrócono lub zapewniono ochronę właściwego stanu ekosystemów (ha),

b) sektor transportu:

- Liczba przejść dla zwierząt, korytarzy ekologicznych (szt.),
- Powierzchnia terenów wokół wspieranych lotnisk zagrożona hałasem w porze dziennej przekraczającym 60 dB (km²),
- Powierzchnia terenów wokół wspieranych lotnisk zagrożona hałasem w porze nocnej przekraczającym 50 dB (km²),
- Przyrost powierzchni trwale przekształconej na potrzeby infrastruktury drogowej (km²),
- Powierzchnia obszarów chronionych wyłączona na potrzeby infrastruktury transportowej (km²),

c) sektor energetyki:

- Moc zainstalowana w elektrowniach wykorzystujących OZE (MW),
- Moc zainstalowana w kogeneracji (MW),
- Uniknięte emisje CO₂ związane z oszczędnościami energii w wyniku realizacji projektów (tys. ton),
- Powierzchnia wylesień przeznaczonych pod linie elektroenergetyczne i rurociągi (km²),

2. ze statystyki publicznej:

a) sektor środowiska:

- Ładunki zanieczyszczeń w ściekach komunalnych odprowadzonych po oczyszczeniu do wód lub do ziemi: BZT5, ChZT, zawiesina, azot ogólny, fosfor ogólny (tys. ton/rok),
- Udział odpadów komunalnych składowanych w odniesieniu do wytworzonych (%),
- Zmniejszenie emisji głównych zanieczyszczeń powietrza ze szczególnie uciążliwych źródeł spalania paliw: dwutlenek siarki, tlenki azotu, pyły (tys. ton),

b) sektor transportu:

- Przewozy ładunków transportem kolejowym (mln tonokilometrów),
- Przewozy pasażerów transportem kolejowym (mln pasażerokilometrów),
- Udział transportu przyjaznego środowisku w transporcie osobowym (%),
- Udział transportu przyjaznego środowisku w transporcie towarowym (%),

c) sektor energetyki:

- Energochłonność finalna PKB (koe/euro, w cenach stałych z 2000 r.),

3. z badań – sektor transportu:

- Struktura podróży w obszarach metropolitalnych (podział na transport publiczny i prywatny).

4. wskaźniki dotyczące strat w bioróżnorodności:

- stan i zagrożenie flory według gatunków (% gatunków zagrożonych²²⁷ do gatunków ogółem),
- stan i zagrożenie fauny według gatunków (% gatunków zagrożonych do gatunków ogółem).

Częstotliwość wykonywania badań:

Zgodnie z terminami publikacji oficjalnych danych statystycznych monitorowanie wpływu realizacji projektów będzie się odbywać w cyklu corocznym począwszy od końca drugiego roku od rozpoczęcia wdrażania programu operacyjnego.

²²⁷ gatunki zagrożone – pojęcie odnosi się do sumy gatunków w kategoriach „skrajnie zagrożone i ginące”, „zagrożone” oraz „narażone na wyginięcie” według kategorii IUCN.

9. INFORMACJA O KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH²²⁸

Zgodnie z art. 11 dotyczącym „partnerstwa” rozporządzenia Rady *ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności* z dnia 11 lipca 2006 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (MRR) w okresie od początku przygotowania programu prowadziło proces konsultacji społecznych wstępnego projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Okres ten był podzielony na dwa etapy. Pierwszy odbył się w terminie od lutego 2006 r. do końca lipca 2006 r. W trakcie tego okresu przygotowywano wersję programu, która podlegała konsultacjom wewnątrz resortowym. Faza ta zakończyła się 1 sierpnia 2006 roku kierunkowym przyjęciem projektu dokumentu przez Radę Ministrów i decyzją o skierowaniu programu do konsultacji społecznych.

Konsultacje projektu dokumentu POIiŚ zaakceptowanego przez RM - rozpoczęły się we wrześniu 2006 roku, a zakończyły się w październiku 2006 r. W trakcie tego procesu konsultowany był też projekt Prognozy Oddziaływania Programu na Środowisko.

Należy zwrócić uwagę, iż obszary wsparcia przewidziane w ramach POIiŚ konsultowane były już poprzednio w ramach konsultacji społecznych programów operacyjnych przygotowanych w 2005 roku w ramach projektu Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013. Zakres wsparcia projektu POIiŚ 2007 – 2013 konsultowany był w ramach następujących projektów programów operacyjnych:

- Środowisko,
- Infrastruktura Drogowa,
- Konkurencyjność Transportu,
- Rozwój kultury i zachowanie dziedzictwa kulturowego,
- Spójność terytorialna i konkurencyjność regionów,
- Nauka, nowoczesne technologie i społeczeństwo informacyjne,
- Wykształcenie i kompetencje.

Celem konsultacji było uzyskanie opinii i uwag środowisk i partnerów społeczno-gospodarczych, pozwalających na dokonanie zmian w projekcie programu.

Przebieg procesu konsultacji społecznych projektu POIiŚ

- I etap konsultacji.
- Zestawienie uwag uzyskanych podczas I etapu konsultacji.
- Przygotowanie materiałów informacyjnych nt. programu.
- II etap konsultacji.
- Przeprowadzenie konsultacji projektu Prognozy Oddziaływania programu na Środowisko.
- Zestawienie uwag II etapu konsultacji.

²²⁸ Szczegółowy opis przebiegu procesu konsultacji znajduje się w raporcie z konsultacji społecznych projektu POIiŚ 2007-2013 zamieszczonym na stronie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: www.funduszspojnosci.gov.pl/20072013/

Przebieg konsultacji społecznych

Etap I

Proces konsultacji społecznych projektu POIiŚ prowadzony przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego rozpoczął się już na etapie przygotowania wstępnego projektu Programu. Dokument był konsultowany w ramach prac grupy roboczej specjalnie powołanej w tym celu. W skład 34 osobowej grupy wchodziłi przedstawiciele administracji rządowej, samorządowej, partnerów społeczno-gospodarczych oraz organizacji pozarządowych (w tym ekologicznych).

Spotkania grupy roboczej odbyły się 28 lutego 2006 r., 31 marca 2006 r., 3 kwietnia 2006 r., 6 kwietnia 2006 r., 7 kwietnia 2006 r., 14 czerwca 2006 r., 28 czerwca 2006 r. oraz 29 czerwca 2006 r. Spotkania dotyczyły konsultacji projektu Programu w obszarach poświęconych tematyce zdrowia, kultury, środowiska, transportu oraz energetyki, jak i zakresom pomocy publicznej, systemowi wdrażania i wyboru projektów oraz konsultacjom społecznym POIiŚ.

Równoległe z procesem prowadzenia prac nad przygotowaniem POIiŚ, instytucja zarządzająca prowadziła archiwizację uwag do Programu nadsyłanych przez zainteresowane podmioty. Zestawienie to pozwoliło korygować Program na poszczególnych etapach jego przygotowania.

Innym elementem umożliwiającym zapoznanie się z opinią środowisk zainteresowanych Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko były konferencje dotyczące konsultacji społecznych Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia (NSRO) - Narodowej Strategii Spójności na lata 2007 – 2013 w obszarach wspieranych w ramach POIiŚ. Spotkania były organizowane przy pełnym zaangażowaniu pracowników administracji rządowej i samorządowej oraz przy aktywnym uczestnictwie w nich marszałków, wojewodów i członków zarządów województw. Uczestnicy, reprezentujący środowiska eksperckie, jednostki samorządu terytorialnego, partnerów społecznych i gospodarczych oraz parlamentarzystów, przedstawiali swoje uwagi do projektu POIiŚ. Dnia 22 czerwca 2006 roku podczas konferencji w Warszawie konsultowano obszar infrastruktury ochrony środowiska i energetyki w ramach NSRO 2007-2013. Drugim spotkaniem z tego cyklu była konferencja poświęcona tematyce kultury i turystyki oraz wsparcia infrastruktury zdrowotnej. Konferencja ta odbyła się 23 czerwca 2006 roku w Warszawie. Kolejnym spotkaniem była konferencja na temat infrastruktury transportowej w ramach NSRO, co w większej mierze dotyczyło obszarów wspieranych w ramach POIiŚ. Konferencja odbyła się 8 września 2006 roku i tak jak poprzednie zgromadziła partnerów społeczno-gospodarczych.

Działaniem poprzedzającym konferencje konsultacyjne było umieszczenie projektu dokumentu na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Etap II

Etap II konsultacji społecznych rozpoczął się po kierunkowym przyjęciu projektu Programu przez Radę Ministrów – 1 sierpnia 2006 roku - o czym poinformowano społeczeństwo za pośrednictwem prasy ogólnopolskich („*Rzeczpospolita*”, „*Gazeta Wyborcza*”; data publikacji: 29 sierpnia 2006 r.), a także stron internetowych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Kolejnym działaniem było stworzenie siatki podstron elektronicznych na portalach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego dotyczących ogólnych zagadnień programowych, procesu konsultacji społecznych, analizy ex-ante projektu programu oraz projektu Prognozy Oddziaływania Programu na Środowisko. Jednocześnie utworzono system FAQ (*frequently asked questions*) polegający na uruchomieniu adresu poczty elektronicznej

poiis@mrr.gov.pl oraz publikacji na stronie MRR odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania.

Oprócz zamieszczenia na stronach internetowych wersji elektronicznej projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 przygotowano i dystrybuowano okładkową wersję projektu Programu – nakład 5 000 szt., ulotki i broszury informacyjne 8 000 sztuk oraz płyty CD z elektroniczną wersją projektu Programu. Dokumenty te były rozdawane podczas konferencji oraz były przekazane do regionalnych punktów informacji europejskiej.

Głównym elementem konsultacji społecznych projektu POIiŚ była organizacja konferencji tematycznych:

Konferencja rozpoczynająca konsultacje społeczne projektu POIiŚ

data: 5 września 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie – liczba uczestników: 250;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora zdrowia w ramach projektu POIiŚ

data: 7 września 2006 r., sala: WUW w Poznaniu – liczba uczestników: 170;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora energetyki w ramach projektu POIiŚ

data: 8 września 2006 r. Politechnika Poznańska – liczba uczestników: 100;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora kultury w ramach projektu POIiŚ

data: 18 września 2006 r., sala: MCK w Krakowie – liczba uczestników: 120;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora energetyki w ramach projektu POIiŚ

data: 26 września 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie – liczba uczestników: 200;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora środowiska w ramach projektu POIiŚ

data: 5 października 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie
– liczba uczestników: 240;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora transportu w ramach projektu POIiŚ

data: 10 października 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie
– liczba uczestników: 180;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora środowiska w ramach projektu POIiŚ

data: 12 października 2006 r., sala: „Morska” PPNT w Gdyni – liczba uczestników: 150;

Konferencja tematyczna dotycząca projektu Prognozy Oddziaływania na Środowisko

data: 19 października 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie
– liczba uczestników: 100;

Konferencja kończąca proces konsultacji społecznych projektu POIiŚ

data: 25 października 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie
– liczba uczestników: 150.

Na ramowy program konferencji składały się konferencja prasowa z udziałem przedstawiciela kierownictwa MRR oraz innych resortów uczestniczących w realizacji programu, przedstawiciele radia, prasy i telewizji, prezentacja projektu POIiŚ, przedstawienie priorytetów tematycznych oraz dyskusja.

Instytucja zarządzająca POIiŚ wysłała zaproszenia na konferencje konsultacyjne do ponad 3000 przedstawicieli instytucji zainteresowanych Programem. Spotkania cieszyły się dużym zainteresowaniem i zgromadziły ok. 1700 uczestników reprezentujących zainteresowane podmioty społeczne i gospodarcze, instytucje pozarządowe (również ekologiczne), środowiska eksperckie i profesjonalno-akademickie, jednostki naukowe (placówki naukowe

PAN, szkoły wyższe, jednostki badawczo rozwojowe), samorzady województw oraz pozostałych szczebli jednostek samorządu terytorialnego, parlamentarzystów, oraz instytucje realizujące projekty w ramach perspektywy finansowej 2004-2006.

Podczas trwania procesu konsultacji społecznych projektu POIiŚ, instytucja zarządzająca otrzymała dokument pt: *Stanowisko Pozarządowych Organizacji Ekologicznych w sprawie projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* będący wspólnym stanowiskiem 50 organizacji ekologicznych. Szczegółowe informacje dotyczące ww. dokumentu znajdują się w rozdziale 8 Prognoza Oddziaływania Programu na Środowisko.

Agendy spotkań, przedstawiane prezentacje oraz sprawozdania z przeprowadzonych konferencji zamieszczone zostały w wersji elektronicznej na stronach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Proces konsultacji społecznych programu zakończyła konferencja w dniu 25 października 2006 roku.

Najczęściej poruszonymi podczas konferencji konsultacyjnych zagadnieniami były: zbyt mała alokacja środków na poszczególne obszary interwencji, kwalifikowalność wydatków, rodzaje beneficjentów, rodzaje przykładowych inwestycji, linia demarkacyjna oraz system wdrażania (w tym system wyboru projektów oraz zasady otrzymania wsparcia).

Do najważniejszych zmian poczynionych w wyniku konsultacji społecznych projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 można zaliczyć następujące działania:

- Zwiększono alokacje dla poszczególnych osi priorytetowych;
- Poprawiono część zapisów w diagnozie sektorów;
- Zweryfikowano zapisy analizy SWOT;
- Poprawiono strategię programu uwzględniając niektóre uwagi ekologicznych organizacji pozarządowych;
- Rozszerzono i doprecyzowano cele i opisy poszczególnych osi priorytetowych, w tym:
 - Przewidziano nową XIV oś priorytetową „Infrastruktura szkolnictwa wyższego” uwzględniając argumentację środowiska szkół wyższych;
 - Uzupełniono program o oś priorytetową XVII obejmującą kluczowe inwestycje o charakterze regionalnym;
 - W ramach osi priorytetowej II „Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi” uwzględniono realizację projektów dotyczących rekultywacji nie tylko na cele przyrodnicze;
 - Zmieniono nazwę osi priorytetowej III na „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska” uwzględniając stanowisko ekologicznych organizacji pozarządowych oraz konsultacji społecznych projektu Prognozy Oddziaływania Programu na Środowisko;
 - Dokonano korekty opisu osi priorytetowej III „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska” uwzględniając argumentację organizacji ekologicznych oraz konsultacji społecznych projektu Prognozy Oddziaływania Programu na Środowisko;
 - W ramach osi priorytetowej XII „Kultura i dziedzictwo kulturowe” podkreślono znaczenie szkolnictwa artystycznego w ramach osi uwzględniając argumentację środowiska szkół i uczelni artystycznych.
- Zweryfikowano listy przykładowych rodzajów projektów oraz rodzajów beneficjentów, w tym:

- W ramach osi priorytetowej III „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska” dodano projekty związane z poprawą stanu bezpieczeństwa sanitarnego wód przybrzeżnych, w tym dotyczące budowy, modernizacji systemów odprowadzania wód odpadowych i roztopowych do akwenów morskich;
- W ramach osi priorytetowej III „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska” do grona beneficjentów dodano Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej oraz regionalne zarządy gospodarki wodnej;
- W ramach osi priorytetowej II „Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi” przewidziano do wsparcia działania związane z zabezpieczeniem osuwisk uwzględniając argumenty jednostek samorządu terytorialnego z południowej Polski;
- W ramach osi priorytetowej II „Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi” dodano projekty dotyczące działania na rzecz likwidacji zagrożeń wynikających ze składowania odpadów zgodnie z krajowym i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami;
- W ramach osi priorytetowej V „Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych” rozszerzono zakres jednego z przykładowych rodzajów projektów, który obecnie brzmi: opracowanie planów ochrony dla obszarów specjalnej ochrony ptaków i specjalnych obszarów ochrony siedlisk Natura 2000 i parków narodowych;
- W zakresie osi priorytetowej VI oraz VIII w ramach przejazdów przez miasta na prawach powiatów uwzględniono zmniejszenie minimalnej wielkości projektów;
- W ramach osi priorytetowej VI „Transeuropejskie sieci transportowe TEN-T” zmieniono kategorię beneficjentów rezygnując z wymieniania z nazwy portów lotniczych, które znajdują się w sieci TEN-T;
- W ramach osi priorytetowej VII „Transport przyjazny środowisku” do grona beneficjentów dodano samorządy wojewódzkie;
- W ramach osi priorytetowej VII „Transport przyjazny środowisku” do grona beneficjentów dodano spółkę Telekomunikacja Kolejowa;
- W ramach osi priorytetowej VII „Transport przyjazny środowisku” dodano projekty dotyczące modernizacji istniejących lokomotyw dla przewozów pasażerskich;
- W ramach osi priorytetowej VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe” do grona beneficjentów dodano organizacje pozarządowe oraz instytucje naukowo-badawcze;
- W ramach osi priorytetowej VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe” zmniejszono minimalną wartość projektów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- W ramach osi priorytetowej VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe” umieszczono jednostki samorządu terytorialnego jako beneficjentów projektów dotyczących Inteligentnych Systemów Transportu, a także podkreślono znaczenie tego typu projektów w ramach osi;
- W ramach osi priorytetowej X „Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna” została uwzględniona większość uwag dotyczących ciepłownictwa w zakresie programu;
- W ramach osi priorytetowej XI „Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii” uwzględniono wsparcie projektów dotyczących zapewnienia dostępności sieci gazowej na terenach niezgazyfikowanych;
- W ramach osi priorytetowej XIII „Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia” rozszerzono wsparcie dla systemu ratownictwa o centra powiadamiania ratunkowego oraz włączono do katalogu

beneficjentów w obszarze ratownictwa wszystkie rodzaje niepublicznych zakładów opieki zdrowotnej;

- Doprecyzowano poszczególne zapisy np. definicja wojska;
- W ramach osi priorytetowej XIII „Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia” zmieniono zapis „siła robocza” na „zasoby pracy”;
- Zweryfikowano linię demarkacyjną z 16 RPO oraz PROW.

Szczegółowy opis przebiegu procesu konsultacji, w tym zgłoszone uwagi wraz ze stanowiskiem instytucji zarządzającej zostały zamieszczone w raporcie z konsultacji społecznych projektu POIiŚ 2007-2013 zamieszczonym na stronie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: www.funduszspojnosci.gov.pl/20072013/.

10. PRZEGLĄD I RENEGOCJACJE PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

10.1 Uwagi ogólne

Niniejsza wersja Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (wersja 3.0) stanowi wynik śródkresowego przeglądu wdrażania programu dokonanego pod kątem oceny możliwości wykonania pierwotnych założeń programu oraz absorpcji dodatkowych środków UE pochodzących z krajowej rezerwy wykonania oraz dostosowania technicznego.

Podstawami formalno – prawnymi dokonanego przeglądu są w szczególności:

- rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999;
- decyzja Komisji z dnia 30 sierpnia 2010 r. zmieniająca decyzję 2006/594/WE ustalającą indykatywny podział środków na zobowiązania między państwa członkowskie dla celu „Konwergencja” w latach 2007-2013 w odniesieniu do dodatkowych środków przydzielonych Republice Czeskiej, Polsce i Słowacji;
- ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju;
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;
- uchwała nr 53 Komitetu Koordynacyjnego Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 z dnia 7 grudnia 2009 r. w sprawie przyjęcia *Metodologii podziału krajowej rezerwy wykonania w ramach krajowych oraz regionalnych programów operacyjnych*;
- uchwała nr 52 Komitetu Koordynacyjnego Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 z dnia 9 lutego 2011 r. w sprawie alokacji dodatkowych środków wspólnotowych oraz realokacji w ramach krajowych programów operacyjnych;
- *Wytyczne dotyczące dokonywania przeglądu i renegocjacji z Komisją Europejską programów operacyjnych w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013.*

10.2 Metody dokonanego przeglądu programu

Śródkresowy przegląd wdrażania programu został przeprowadzony dwutorowo, tj. poprzez analizę wewnętrzną dokonaną przez instytucje systemu zarządzania POIiŚ (Instytucję Zarządzającą, Instytucje Pośredniczące oraz Instytucje Wdrażające) oraz analizę zewnętrzną dokonaną przez niezależnych ekspertów w ramach zleconych badań ewaluacyjnych (zgodnie z art. 48 ust. 3 rozporządzenia nr 1083/2006). Wykorzystano w szczególności wyniki następujących badań ewaluacyjnych:

- *Analiza postępów wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 w kontekście identyfikacji niezbędnych zmian zapisów Programu z uwzględnieniem krajowej rezerwy wykonania;*
- *Weryfikacja wskaźników oraz ich wartości docelowych dla VI-VIII priorytetu POIiŚ;*
- *Ocena wpływu inwestycji realizowanych lub planowanych do realizacji w ramach działań IX i X osi priorytetowej POIiŚ na osiągnięcie wskaźników określonych dla sektora energetyki;*
- *Analiza potrzeb potencjalnych beneficjentów XI Priorytetu POIiŚ w zakresie działań przewidzianych do realizacji w ramach Priorytetu z uwzględnieniem stanu infrastruktury społecznej w sektorze kultury;*
- *Wpływ interwencji finansowanych w ramach Priorytetu XII POIiŚ na osiągnięcie celów szczegółowych Priorytetu;*
- *Śródkresowa ocena realizacji celów szczegółowych założonych w XIII Priorytecie POIiŚ jako odpowiedź na potrzeby rozwojowe szkolnictwa wyższego, zapotrzebowanie rynku pracy na absolwentów kierunków priorytetowych oraz realizacji celów Strategii Lizbońskiej.*

Raporty z badań dostępne są na stronie internetowej programu: www.pois.gov.pl.

10.3 Uzgodnienia i konsultacje projektu zmian programu

Przed skierowaniem wniosku do Komisji Europejskiej, proponowana zmieniona wersja programu została poddana następującym konsultacjom oraz uzgodnieniom:

- wewnątrzresortowym – z Instytucją Koordynującą Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia, Instytucją ds. Koordynacji Strategicznej oraz Instytucją Certyfikującą;
- międzyresortowym oraz z partnerami społeczno-gospodarczymi – na szczeblu rządowym kolejno przez Komitet do Spraw Europejskich, Komitet Stały Rady Ministrów i Radę Ministrów (stosowna uchwała nr 76/2011 z 25 maja 2011 r.) oraz na forum Komitetu Monitorującego POIiŚ (stosowne uchwały nr 1/2010 z 15 stycznia 2010 r. oraz nr 4/2011 z 6 kwietnia 2011 r.);
- z organami ochrony środowiska – pismami z 15 kwietnia 2011 r. oraz 20 kwietnia 2011 r. odpowiednio Główny Inspektor Sanitarny oraz Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uzgodnili odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu zmiany POIiŚ. Biorąc powyższe opinie pod uwagę, Minister Rozwoju Regionalnego podjął decyzję o odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu zmiany programu.

10.4 Synteza wprowadzonych zmian do programu

W oparciu o wyniki śródkresowego przeglądu, została przygotowana zmieniona wersja programu (wersja 3.0). W stosunku do wersji 2.0 programu, przyjętej przez Komisję Europejską decyzją nr K(2011)5563 w dniu 3 sierpnia 2011 r., zostały wprowadzone następujące rodzaje zmian:

- a) zmiany o charakterze finansowym;
- b) inne zmiany (w tym w opisie osi priorytetowych), głównie o charakterze aktualizacyjnym oraz dostosowującym do zmienionego otoczenia.

Ad a)

Wprowadzone do wersji 3.0 zmiany o charakterze finansowym obejmują w szczególności alokację dodatkowych środków UE z krajowej rezerwy wykonania w łącznej wysokości 157 288 745 euro i dostosowania technicznego w wysokości 267 000 000 euro oraz realokację pierwotnie przyznanych środków UE pomiędzy osiami priorytetowymi. Szczegółowe zmiany w wielkości alokacji UE w ramach poszczególnych osi priorytetowych prezentuje poniższe zestawienie.

| Oś priorytetowa | Fundusz | Zmiana w wielkości alokacji UE (euro) | Źródło dodatkowej alokacji (euro) |
|-----------------|---------|---------------------------------------|---|
| I | FS | + 358 874 059 | – dostosowanie techniczne (170 000 000) – realokacja z II osi (188 874 059) |
| II | FS | - 188 874 059 | Nie dotyczy |
| IV | EFRR | + 50 000 000 | – realokacja z XIV osi (50 000 000) |
| VI | FS | + 40 797 385 | – dostosowanie techniczne (40 797 385) |
| VIII | EFRR | + 111 160 364 | – realokacja z XIV osi (63 500 000) – krajowa rezerwa wykonania (31 457 749) – dostosowanie techniczne (16 202 615) |
| XI | EFRR | + 63 593 312 | – dostosowanie techniczne (40 000 000) – krajowa rezerwa wykonania (23 593 312) |
| XII | EFRR | + 45 728 874 | – realokacja z XIV osi (30 000 000) – krajowa rezerwa wykonania (15 728 874) |
| XIII | EFRR | + 86 508 810 | – krajowa rezerwa wykonania (86 508 810) |
| XIV | EFRR | - 143 500 000 | Nie dotyczy |
| Program | | + 424 288 745 | – dostosowanie techniczne (267 000 000) – krajowa rezerwa wykonania (157 288 745) |

W ślad za zmianami w wielkości oraz kierunkach alokacji ze środków UE dokonano stosownych zmian w wielkości wkładu ze środków krajowych (w podziale na źródła publiczne oraz prywatne), aktualizacji indykatywnego podziału na kody interwencji według kryterium priorytetowych obszarów tematycznych oraz zmian w rocznym podziale zobowiązań UE w odniesieniu do dodatkowej alokacji na kolejne lata okresu 2011- 2013 (tj.

krajowej rezerwy wykonania w zakresie EFRR odpowiednio w proporcji 1/5, 2/5 i 2/5 oraz dostosowania technicznego w zakresie EFRR i FS odpowiednio w proporcji po 1/3 na każdy rok). Wynikiem powyższych zmian była też modyfikacja maksymalnych poziomów dofinansowania

dla wybranych osi priorytetowych.

Przesłanką do zmian w wielkości oraz kierunkach alokacji UE były w szczególności następujące okoliczności (o charakterze technicznym oraz merytorycznym):

- dwufunduszowość POIiŚ i wynikające z tego ograniczenie kierunków alokacji, tj. możliwość alokacji środków danego funduszu (FS bądź EFRR) wyłącznie na tę oś priorytetową, która została przeznaczona do finansowania z danego funduszu;
- stosownie do stanowiska Komisji Europejskiej wyrażonego w piśmie z 13 października 2010 r. oraz w myśl rekomendacji zawartych w uchwale Komitetu Koordynacyjnego NSRO z 9 lutego 2011 r., przyznane Polsce środki z dostosowania technicznego w 1/3 zostały przeznaczone na wsparcie osi priorytetowych przeznaczonych do finansowania z FS (tj. obszarów interwencji podejmowanych w Polsce wyłącznie przez POIiŚ);
- środki krajowej rezerwy wykonania zostały przeznaczone na te osie priorytetowe, które zostały przeznaczone do finansowania z EFRR (co wprost wynika z NSRO) oraz w zgodzie z charakterem tych środków, tj. jako premia za dobre wykonanie. Podział rezerwy wynika wprost z zastosowania obiektywnych i ograniczonych kryteriów podziału opracowanych specjalnie w tym celu i zatwierdzonych w dniu 7 grudnia 2009 r. uchwałą Komitetu Koordynacyjnego NSRO (zob. *Metodologia podziału krajowej rezerwy wykonania w ramach krajowych oraz regionalnych programów operacyjnych*);
- brak uszczerbku dla zadeklarowanego na etapie tworzenia programu poziomu wydatków przyczyniających się do realizacji celów Strategii Lizbońskiej (zgodnie z art. 9 ust. 3 rozporządzenia 1083/2006);
- uwzględnienie potrzeby realizacji celów Strategii Europa 2020 (w szczególności w odniesieniu do kierunków alokacji dodatkowych środków z krajowej rezerwy wykonania oraz dostosowania technicznego) oraz Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego;
- dążenie do maksymalizacji wpływu interwencji POIiŚ na wypełnienie określonych zobowiązań akcesyjnych Polski (w szczególności w zakresie gospodarki wodno – ściekowej oraz transeuropejskiej sieci transportowej);
- potrzeby zgłaszane przez poszczególne sektory POIiŚ na dodatkową alokację w związku z jej (spodziewanym) wyczerpaniem (w tym ze względu na fluktuacje na rynku walutowym), która pozwoliłaby na zawarcie kolejnych umów o dofinansowanie celem przybliżenia bądź osiągnięcia pierwotnie zakładanej wartości docelowej wskaźników produktu oraz rezultatu;
- potencjał absorpcyjny poszczególnych typów projektów rozpatrywany z punktu widzenia głównie stopnia przygotowania i stanu zaawansowania procedury oceny, przeciętnego tempa realizacji oraz przeciętnej wartości finansowej;
- dążenie, aby dodatkowe środki z krajowej rezerwy wykonania oraz dostosowania technicznego przyniosły same w sobie wartość dodaną w ujęciu produktowym oraz widocznie przyczyniły się do osiągnięcia określonego rezultatu. Innymi słowy, ze względu na relatywnie niewielką skalę dodatkowej alokacji z punktu widzenia całego programu, wskazano takie kierunki alokacji (za punkt odniesienia przyjmując przeciętną wielkość finansową poszczególnych typów projektów), które nie zmarginalizują znaczenia tej dodatkowej alokacji;
- (w odniesieniu do osi priorytetowych, w których dokonano uwolnienia środków UE) trudności w realizacji projektów (w tym niższe niż oczekiwano tempo prac

przygotowawczych, skutkujące zagrożeniem niewykonania komponentu inwestycyjnego danego projektu do końca 2015 r.) oraz przeszacowanie wielkości zapotrzebowania na środki UE);

- respektowanie reguł odnoszących się do zasad udzielania pomocy publicznej, w szczególności maksymalnych progów powiększania budżetów programów pomocy publicznej (zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) 794/2004 z 21 kwietnia 2004 r.).

Wprowadzone w wersji 3.0 programu zmiany w zakresie wielkości oraz kierunkach alokacji środków UE są wynikiem wystąpienia powyższych uwarunkowań (z różnym natężeniem w zależności od osi priorytetowej). Stanowią one również wyraz troski o pełną absorpcję alokowanych w ramach programu środków UE, w szczególności uwzględniając skomplikowany i wieloaspektowy charakter POIiŚ (co do rodzaju i skali inwestycji oraz ich znaczenia dla rozwoju kraju).

Ad b)

Pozostałe wprowadzone zmiany programu (w tym w szczególności w zakresie opisów poszczególnych osi priorytetowych) zostały wywołane przede wszystkim zmianą otoczenia prawnego (w tym wejściem w życie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych), zmianą/powstaniem dokumentów o charakterze planistycznym i strategicznym (z uwzględnieniem dokumentów wykonawczych) na szczeblu unijnym (dotyczy *Strategii Europa 2020*, *Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego*) oraz krajowym (dotyczy głównie *Polityki energetycznej Polski do 2030 roku* oraz *Programu Budowy dróg Krajowych*). Dokonano również modyfikacji zapisów odnoszących się do systemu instytucjonalnego wdrażania programu.

WYKAZ UŻYTYCH SKRÓTÓW

- AGC** – Umowa europejska o głównych międzynarodowych połączeniach sieci kolejowych
AGTC – Umowa europejska o ważniejszych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących
ARE S.A. – Agencja Rynku Energii S.A.
BAT – najlepsze dostępne techniki [best available techniques]
BGK – Bank Gospodarstwa Krajowego
B&R – badania i rozwój
CITES – konwencja o Międzynarodowym Handlu Dzikimi Zwierzętami i Roślinami Gatunków Zagrożonych, konwencja waszyngtońska [Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora]
CSIOZ – Centrum Systemów Informacyjnych Ochrony Zdrowia
DG TREN – Dyrekcja Generalna ds. Transportu i Energii
EBC – Europejski Bank Centralny
EBI – Europejski Bank Inwestycyjny
EBOR – Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju
EFI – Europejski Fundusz Inwestycyjny
EFR – Europejski Fundusz Rybacki
EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFROW – Europejski Fundusz Rolny Rozwoju Obszarów Wiejskich
EFS – Europejski Fundusz Społeczny
FS – Fundusz Spójności
GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GIOŚ – Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
GUS – Główny Urząd Statystyczny
GUS/OŚ - GUS, „Ochrona środowiska”
IA – Instytucja Audytowa
IC – Instytucja certyfikująca
ICT – technologie informacyjne i komunikacyjne [information and communication technologies]
IMD – Międzynarodowy Instytut Zarządzania [International Institute for Management Development]
IP – Instytucja pośrednicząca
ISPA – Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej [Instrument for Structural Policies for Pre-Accession]
IUCN – Światowa Unia Ochrony Przyrody [World Conservation Union]
IZ – Instytucja zarządzająca
IST – Inteligentne Systemy Transportowe
JASPERS – Wspólne Wsparcie Przygotowania Projektów w Europejskich Regionach [Joint Assistance to Support Projects in European Regions]
JST – jednostki samorządu terytorialnego
KE – Komisja Europejska
KGP – Komenda Główna Policji
KGPS – Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
KJO – Krajowa Jednostka Oceny
KK NSRO – Komitet Koordynacyjny Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia
KM – Komitet Monitorujący
KOBIDZ – Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków

KPGO – Krajowy Plan Gospodarki Odpadami
KPOŚK – Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych
KPR – Krajowy Program Reform
LNG – skroplony gaz ziemny [liquefied natural gas]
MG – Ministerstwo Gospodarki
MKiDN – Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego
MNiSW – Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
MON – Ministerstwo Obrony Narodowej
MRR – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
MSP – małe i średnie przedsiębiorstwa
MSWiA – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji
MŚ – Ministerstwo Środowiska
MZ – Ministerstwo Zdrowia
NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
NSRO – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia
NUTS – Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych
OECD – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
OLPP - Operator Logistyczny Paliw Płynnych
OOŚ – ocena oddziaływania na środowisko
OZE – odnawialne źródła energii
PAN – Polska Akademia Nauk
PARP – Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości
PGNiG S.A. – Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.
PKB – produkt krajowy brutto
PKP PLK.S.A – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PMŚ – Państwowy Monitoring Środowiska
PO – Program Operacyjny
POIiŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
POIG – Program Operacyjny Kapitał Ludzki
POKL – Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka
POPT – Program Operacyjny Pomoc Techniczna
PP – projekt priorytetowy
PPP – parytet siły nabywczej [purchasing power parity]
PROW – Program Rozwoju Obszarów Wiejskich
PSN – parytet siły nabywczej
PT – pomoc techniczna
PTTK – Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze
PWW – Podstawy Wsparcia Wspólnoty
PZH – Państwowy Zakład Higieny
PZP – Prawo zamówień publicznych
RLM – równoważna liczba mieszkańców
RPO – regionalne programy operacyjne
RZGW – regionalne zarządy gospodarki wodnej
Służby SAR – Morskie Służby Poszukiwania i Ratownictwa
SPO – sektorowy program operacyjny
SPOT – Sektorowy Program Operacyjny Transport 2004-2006
SPO WKP – Sektorowy Program Operacyjny Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw 2004-2006
SSP – spółki specjalnego przeznaczenia
SWW – strategiczne wytyczne Wspólnoty

TEN-E – transeuropejskie sieci energetyczne
TEN-T – transeuropejskie sieci transportowe
toe – tona ekwiwalentu ropy [ton of oil equivalent]
TWE – Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską
UCTE – Unia ds. Koordynacji Przesyłu Elektryczności w Europie [Union for the
Coordination of Transmission of Electricity]
UD – umowa o dofinansowanie
UE-15 – 15 państw członkowskich Unii Europejskiej, które były członkami UE przez 1 maja
2004 r.
UE-25 – 25 państw członkowskich Unii Europejskiej po rozszerzeniu 1 maja 2004 r.
UE-27 – 27 państw członkowskich Unii Europejskiej po rozszerzeniu 1 stycznia 2006 r.
UE – Unia Europejska
UOKiK – Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
URE – Urząd Regulacji Energetyki
WFOŚiGW – wojewódzki fundusz ochrony środowiska i gospodarki wodnej
WHO – Światowa Organizacja Zdrowia
WNP – Wspólnota Niepodległych Państw
ZOZ – zakład opieki zdrowotnej
ZPORR – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006
ZZO – zakład zagospodarowania odpadów

ZAŁĄCZNIK 1

INDYKATYWNY WYKAZ DUŻYCH PROJEKTÓW²²⁹ DLA PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

| Lp. | Nazwa projektu * | Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN) * | Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN) * | Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku) | Miejsce realizacji projektu (województwo) | Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu | Rodzaj projektu: |
|--|---|---|--|--|---|--|--------------------------------|
| | | | | | | | I Indywidualny K Konkursowy |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Priorytet I Gospodarka wodno-ściekowa | | | | | | | |
| Działanie 1.1 Gospodarka wodno – ściekowa w aglomeracjach powyżej 15 tys. RLM | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 1 | Rozbudowa i modernizacja systemu zaopatrzenia w wodę i odprowadzania ścieków w Lublinie | 337,21 | 161,86 | 2007-2015 | lubelskie | Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Lublinie Sp. z o.o. | I |
| 2 | Gospodarka wodno – ściekowa miasta Nowa Sól i gmin ościennych | 153,08 | 94,67 | 2007-2013 | lubuskie | Miejski Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o. w Nowej Soli | I* |
| 3 | Modernizacja i rozbudowa oczyszczalni ścieków w Piotrkowie Trybunalskim | 226,89 | 130,19 | 2007-2015 | łódzkie | Miasto Piotrków Trybunalski | I |

²²⁹ Zgodnie z art. 39 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999, projekty duże to wszystkie projekty, dla których całkowity koszt przekracza kwotę 50 mln EUR (w przypadku sektora środowisko na liście znajdują się również projekty o wartości 25 – 50 mln euro, dla których przed wejściem w życie zmian w ww. rozporządzeniu Komisja Europejska wydała decyzję o dofinansowaniu – projekty te są oznaczone I* oraz K*).

| | | | | | | | |
|----|--|----------|--------|-----------|--------------------|---|----|
| 4 | Modernizacja i rozbudowa systemu gospodarki wodno-ściekowej Miasta Nowego Sącza z przyległymi terenami gmin sąsiednich | 337,92 | 171,33 | 2007-2013 | małopolskie | Sądeckie Wodociągi Sp. z o.o. | I |
| 5 | Budowa kanalizacji sanitarnej na obszarze aglomeracji miasta Marki | 148,95 | 79,91 | 2008-2014 | mazowieckie | Wodociąg Marecki Sp. z o.o. | I* |
| 6 | Budowa kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz oczyszczalni ścieków komunalnych w Tarnowskich Górach - I faza | 132,97 | 63,02 | 2007-2013 | śląskie | Gmina Tarnowskie Góry | I* |
| 7 | Oczyszczanie ścieków na Żywiecczyźnie - Faza II | 858,30 | 584,84 | 2007-2015 | śląskie | Związek Międzygminny ds. Ekologii w Żywcu | I |
| 8 | Poprawa stanu gospodarki wodno-ściekowej w dzielnicach miasta Bielsko-Biała | 136,33 | 71,67 | 2007-2015 | śląskie | AQUA S.A. | I* |
| 9 | Kompleksowe uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w Żorach | 210,59 | 111,36 | 2007-2014 | śląskie | Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Żory Sp. z o.o. | I |
| 10 | Zapewnienie prawidłowej gospodarki wodno-ściekowej miasta Mikołowa | 399,87 | 234,74 | 2007-2014 | śląskie | Zakład Inżynierii Miejskiej Sp. z o.o. w Mikołowie | I |
| 11 | Kompleksowa ochrona wód podziemnych aglomeracji kieleckiej | 453,35 | 248,02 | 2007-2015 | świętokrzyskie | Wodociągi Kieleckie Sp. z o.o. | I |
| 12 | Kanalizacja obszaru Parku Krajobrazowego "Puszcza Zielonka i okolice" | 376,33 | 200,23 | 2007-2014 | wielkopolskie | Związek Międzygminny "Puszcza Zielonka" | I |
| 13 | Zintegrowana gospodarka wodno-ściekowa w dorzeczu Parsęty - faza II | 406,82 | 259,40 | 2007-2013 | zachodniopomorskie | Związek Miast i Gmin Dorzecza Parsęty z siedzibą w Karlinie działający w imieniu Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinku | I |
| 14 | Zaopatrzenie w wodę i oczyszczanie ścieków w Warszawie - faza IV | 1 625,22 | 803,40 | 2007-2015 | mazowieckie | Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w m. st. Warszawie S.A. | I |

| | | | | | | | |
|----|--|--------|--------|-----------|----------------|--|----|
| 15 | Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w gminie Dąbrowa Górnicza – Etap I | 513,51 | 282,15 | 2007-2015 | śląskie | Gmina Dąbrowa Górnicza | K |
| 16 | Gdański projekt wodno-ściekowy etap II | 357,81 | 164,21 | 2007-2015 | pomorski | Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością | K |
| 17 | Rozwój i modernizacja gospodarki wodno-ściekowej na terenie Gminy Głuchołazy | 134,94 | 53,94 | 2007-2014 | opolskie | Wodociągi Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością | K* |
| 18 | Modernizacja i rozbudowa systemu kanalizacyjnego miasta Jaworzna - faza I | 122,4 | 65,18 | 2007-2014 | śląskie | Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji | K* |
| 19 | Uporządkowanie gospodarki ściekowej w mieście Katowice - Etap II | 393,11 | 191,05 | 2009-2015 | śląskie | Katowicka Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna Sp.z o.o | K |
| 20 | Czysta woda dla Krakowa - uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej na terenie Gminy Myślenice | 217,15 | 112,29 | 2007-2014 | małopolskie | Gmina Myślenice | K |
| 21 | Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej dla ochrony zasobów wodnych w Poznaniu i okolicach. Etap I | 726,44 | 315,37 | 2007-2015 | wielkopolskie | Aquanet S.A. | K |
| 22 | Modernizacja i rozbudowa gospodarki wodno-ściekowej na terenie aglomeracji Radom – II etap | 270,07 | 124,39 | 2007-2015 | mazowieckie | Wodociągi Miejskie w Radomiu sp. z o.o. | K |
| 23 | Trias Opolski - ochrona zbiornika wód podziemnych dla aglomeracji Opole, Prószków i Tarnów Op. - II etap | 198,44 | 106,86 | 2009-2015 | opolskie | Wodociągi i Kanalizacja w Opolu Spółka z o.o | K |
| 24 | Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej na terenie miasta i gminy Końskie | 163,12 | 79,96 | 2009-2015 | świętokrzyskie | Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Końskich | K* |

| | | | | | | | |
|--|--|--------|--------|-----------|---------------------|---|---|
| 35 | Uporządkowanie Gospodarki Odpadami na Terenie Subregionu Konińskiego | 381,88 | 154,51 | 2010-2015 | wielkopolskie | Związek Międzygminny „Koniński Region Komunalny” | I |
| 36 | Budowa zakładu termicznego unieszkodliwiania odpadów dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego | 711,41 | 255,00 | 2008-2015 | zachodniopomorskie | Gmina Miasto Szczecin | I |
| 37 | Budowa Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych dla Bydgosko – Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego | 534,99 | 261,71 | 2008-2015 | kujawsko-pomorskie | Międzygminny Komplex Unieszkodliwiania Odpadów PRONATURA Sp. z o.o. | I |
| 38 | System zagospodarowania odpadów komunalnych w Olsztynie. Budowa Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów | 284,98 | 162,77 | 2007-2015 | warmińsko-mazurskie | Zakład Gospodarki Odpadami Komunalnymi Sp. z o.o. w Olsztynie | I |
| 39 | Budowa Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów dla miasta Kielce i powiatu kieleckiego w Promniku k/Kielc | 283,17 | 147,95 | 2007-2015 | Świętokrzyskie | Przedsiębiorstwo Gospodarki Odpadami Sp. z o.o. w Kielcach | K |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 40 | Gospodarka odpadami komunalnymi w Łodzi – faza II - etap inwestycyjny | 888,37 | 470,74 | 2009-2015 | łódzkie | Miasto Łódź | I |
| 41 | System gospodarki odpadami oraz budowa zakładu termicznego przekształcania odpadów dla miast i gmin Pomorza Środkowego - etap II | 418,08 | 220,98 | 2012-2014 | zachodniopomorskie | Gmina Miasto Koszalin | I |
| Priorytet III Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska | | | | | | | |
| Działanie 3.1 Retencjonowanie wody i zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 42 | Modernizacja Wroclawskiego Węzła Wodnego (w zakresie obiektów ochrony przed powodzią zarządzanych przez RZGW we Wrocławiu) | 901,09 | 518,17 | 2007-2015 | dolnośląskie | Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu | I |
| 43 | Modernizacja Wroclawskiego Węzła Wodnego - Przebudowa systemu ochrony przeciwpowodziowej m. Wrocławia - etap I | 351,95 | 195,65 | 2007-2015 | dolnośląskie | Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych we Wrocławiu | I |

| | | | | | | | |
|---|--|--------|--------|-----------|--------------------|--|---|
| 44 | Modernizacja zbiornika wodnego Nysa w zakresie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego - etap I | 411,86 | 323,00 | 2009-2015 | opolskie | RZGW Wrocław | I |
| Priorytet IV Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska | | | | | | | |
| Działanie 4.3 Wsparcie dla przedsiębiorstw w zakresie wdrażania najlepszych dostępnych technik (BAT) | | | | | | | |
| Projekt konkursowy | | | | | | | |
| 45 | Budowa nowej instalacji technicznego kwasu azotowego wraz z instalacją neutralizacji ciśnieniowej (Kędzierzyn Koźle) | 292,80 | 20,00 | 2007-2011 | Opolskie | Zakłady Azotowe Kędzierzyn Spółka Akcyjna | K |
| 46 | Budowa instalacji odsiarczania spalin IOS III dla bloku nr 10 - 500 MW w Elektrowni Kozienice S.A. | 403,13 | 20,00 | 2008-2011 | mazowieckie | ENEA Wytwarzanie S.A. | K |
| Priorytet IV Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska | | | | | | | |
| Działanie 4.5 Wsparcie dla przedsiębiorstw w zakresie ochrony powietrza | | | | | | | |
| Projekt konkursowy | | | | | | | |
| 47 | Budowa instalacji mokrego odsiarczania spalin kotłów K5, K6, K7, K10 i K11 w Elektrociepłowni Siekierki | 205,89 | 20,00 | 2007-2012 | mazowieckie | PGNiG TERMİKA S.A. | K |
| 48 | Budowa instalacji mokrego odsiarczania spalin kotłów K14, K15, K16 w Elektrociepłowni Siekierki | 391,83 | 20,00 | 2007-2011 | mazowieckie | PGNiG TERMİKA S.A. | K |
| 49 | Budowa Instalacji odsiarczania spalin dla bloków 5-6 w Elektrowni Dolna Odra | 319,40 | 20,00 | 2009-2012 | zachodniopomorskie | PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna | K |
| 50 | Budowa instalacji odsiarczania spalin w PGE Elektrownia Bełchatów S.A. | 412,87 | 20,00 | 2008-2013 | łódzkie | PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna | K |

| 51 | Budowa instalacji odsiarczania spalin metodą mokrą amoniakalną w Zakładach Azotowych Puławy S.A. | 223,95 | 20,00 | 2007-2013 | lubelskie | Zakłady Azotowe Puławy S.A. | K |
|---|--|----------|----------|-----------|-----------------------------|-----------------------------|---|
| Priorytet VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T | | | | | | | |
| Działanie 6.1 Rozwój sieci drogowej TEN-T | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 52 | Budowa autostrady A1, odcinek Toruń - Stryków | 5 399,74 | 1 929,67 | 2010-2013 | kujawsko-pomorskie łódzkie | GDDKIA | I |
| 53 | Budowa autostrady A1, odcinek Pyrzowice - Maciejów - Sośnica | 5 910,65 | 4 758,32 | 2008-2012 | śląskie | GDDKIA | I |
| 54 | Budowa autostrady A2 na odcinku obwodnicy Mińska Mazowieckiego | 761,66 | 450,31 | 2009-2012 | mazowieckie | GDDKIA | I |
| 55 | Budowa autostrady A4, odcinek Kraków - Tarnów, odcinek węzeł Szarów - węzeł "Krzyż" | 2 832,34 | 887,34 | 2010-2012 | małopolskie | GDDKIA | I |
| 56 | Budowa autostrady A4, odcinek Tarnów - Rzeszów, odcinek węzeł "Krzyż" - węzeł "Rzeszów Wschód" wraz z odcinkiem drogi ekspresowej S19 w. Rzeszów Zachód - w. Świlcza | 5 295,49 | 2 969,05 | 2010-2013 | małopolskie podkarpackie | GDDKIA | I |
| 57 | Budowa autostrady A4, odcinek Rzeszów - Korczowa | 4 754,73 | 2 595,66 | 2010-2014 | podkarpackie | GDDKIA | I |
| 58 | Budowa drogi ekspresowej S2, w Warszawie, odcinek węzeł "Konotopa" - węzeł "Puławska" wraz z odcinkiem węzeł "Lotnisko" - Marynarska (S79) | 4 301,57 | 2 204,94 | 2007-2013 | mazowieckie | GDDKIA | I |
| 59 | Budowa drogi ekspresowej S3, odcinek Szczecin - Gorzów Wielkopolski | 2 307,00 | 1 490,50 | 2007-2010 | zachodniopomorskie lubuskie | GDDKIA | I |
| 60 | Budowa drogi ekspresowej S3 Gorzów Wielkopolski - Nowa Sól, odcinek Gorzów Wielkopolski - Sulechów | 2 089,37 | 1 616,62 | 2010-2014 | lubuskie | GDDKIA | I |

| | | | | | | | |
|----|--|----------|----------|-----------|---------------------|--------------|---|
| 61 | Budowa drogi ekspresowej S5, odcinek Gniezno - Poznań (węzeł "Kleszczewo") | 1 394,61 | 932,48 | 2009-2012 | wielkopolskie | GDDKIA | I |
| 62 | Budowa drogi ekspresowej S7 Gdańsk (A1) - Elbląg (S22), odcinek Gdańsk (A1) - Koszwały (Południowa Obwodnica Miasta Gdańska) | 1 481,41 | 1 067,93 | 2009-2012 | pomorskie | GDDKIA | I |
| 63 | Budowa drogi ekspresowej S7 Elbląg (S22) - Olsztyn (S51), odcinek Elbląg - Miłomłyn | 1 987,38 | 1 462,69 | 2008-2012 | warmińsko-mazurskie | GDDKIA | I |
| 64 | Budowa drogi S-7 Olsztyn (S-51) - Płońsk (S-10), odcinek Olsztyn (S51) - Nidzica | 1 317,86 | 1 052,84 | 2009-2012 | warmińsko-mazurskie | GDDKIA | I |
| 65 | Przebudowa drogi ekspresowej S-8 Piotrków Trybunalski - Warszawa, na odcinku Rawa Mazowiecka - Radziejowice | 840,79 | 589,09 | 2010-2012 | łódzkie mazowieckie | GDDKIA | I |
| 66 | Rozbudowa DK8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Piotrków Tryb. - Rawa Mazowiecka | 1 975,22 | 1 424,49 | 2009-2012 | łódzkie | GDDKIA | I |
| 67 | Budowa drogi ekspresowej S8 odcinek węzeł Konotopa – węzeł Powązkowska | 2 799,31 | 1 575,21 | 2008-2012 | mazowieckie | GDDKIA | I |
| 68 | Przebudowa drogi ekspresowej S8 odcinek węzeł Powązkowska - węzeł Marki (ul. Piłsudskiego) | 2 210,34 | 1 700,13 | 2009-2015 | mazowieckie | GDDKIA | I |
| 69 | Budowa drogi ekspresowej S69, Bielsko Biała - Żywiec, odcinek w. Mikuszowice (Żywiecka / Bystrzańska) - Żywiec | 1 207,84 | 789,68 | 2010-2013 | śląskie | GDDKIA | I |
| 70 | Przebudowa drogi krajowej nr 4, odcinek Machowa - Łańcut | 594,97 | 452,67 | 2008-2011 | podkarpackie | GDDKIA | I |
| 71 | Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi <i>(Projekt nie będzie współfinansowany ze środków Budżetu Państwa. Projekt będzie współfinansowany ze środków samorządowych)</i> | 753,00 | 327,01 | 2010-2013 | kujawsko-pomorskie | Miasto Toruń | I |
| 72 | Rozbudowa węzła OT (DK S-6) z ul. Kartuską (DK7) – Węzeł Karczemki w Gdańsku | 262,39 | 173,93 | 2010-2012 | pomorskie | GDDKIA | I |

| | | | | | | | |
|------------------------------------|---|----------|--------|-----------|------------------------------------|------------------------------------|---|
| 73 | Budowa/Przebudowa drogi ekspresowej S8, odcinek Syców - Kępno - Wieruszów - Walichnowy | 1 370,75 | 500,00 | 2011-2013 | dolnośląskie wielkopolskie łódzkie | GDDKIA | I |
| 74 | Przebudowa drogi krajowej nr 1 w granicach administracyjnych miasta Włocławek | 204,98 | 164,40 | 2007-2014 | kujawsko-pomorskie | Gmina Miasto Włocławek | K |
| 75 | Budowa Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu - Etap I | 265,57 | 184,59 | 2008-2012 | dolnośląskie | Gmina Wrocław | K |
| 76 | Przebudowa DK nr 1 i 86 Gdańsk - Cieszyn w granicach miasta Tychy - odcinek DK-1 km 0+000 do 5+656 i DK-86 km 27+448 do 28+648 | 188,51 | 157,44 | 2007-2014 | śląskie | Miasto Tychy | K |
| 77 | Modernizacja Al. Jerozolimskich - budowa węzła Łopuszańska - Kleszczowa | 238,14 | 139,48 | 2007-2013 | mazowieckie | Miasto Stołeczne Warszawa | K |
| 78 | Budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego "Dąbrowica" obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, i S19 (odcinek od skrzyżowania al. Solidarności z al. Warszawską do granic miasta) | 386,24 | 298,45 | 2008-2014 | lubelskie | Lublin - Miasto na prawach powiatu | K |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 79 | Budowa autostrady A18, odcinek Olszyna - Golinice (przebudowa jezdni południowej) | 380,66 | 36,16 | 2011-2013 | lubuskie dolnośląskie | GDDKIA | I |
| 80 | Budowa drogi ekspresowej S-1, odcinek Kosztowy - Bielsko Biata | 921,41 | 405,40 | 2013-2015 | śląskie | GDDKIA | I |
| 81 | Budowa drogi ekspresowej S3, odcinek Legnica - Lubawka | 1 078,05 | 474,32 | 2013-2015 | dolnośląskie | GDDKIA | I |
| 82 | Budowa drogi ekspresowej S5, odcinek Nowe Marzy - Bydgoszcz | 878,97 | 386,72 | 2013-2015 | kujawsko-pomorskie | GDDKIA | I |
| 83 | Budowa drogi ekspresowej S5, odcinek Bydgoszcz - Żnin | 958,39 | 421,66 | 2013-2015 | kujawsko-pomorskie | GDDKIA | I |
| 84 | Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Płońsk (S10) - Warszawa (S8) | 488,72 | 215,02 | 2013-2015 | mazowieckie | GDDKIA | I |
| 85 | Budowa drogi ekspresowej S8/S7 węzeł Opacz - węzeł Łopuszańska | 475,38 | 71,84 | 2010-2012 | mazowieckie | GDDKIA | I |

| | | | | | | | |
|--|---|----------|----------|-----------|----------------------------------|-------------------------------------|---|
| 86 | Budowa drogi ekspresowej S19, odcinek Rzeszów - Barwinek | 1 706,91 | 751,00 | 2013-2015 | podkarpackie | GDDKIA | I |
| 87 | Południowa obwodnica Warszawy na drodze S2, odcinek Puławska – Zakręt | 2 993,66 | 2 095,56 | 2013-2015 | mazowieckie | GDDKIA | I |
| 88 | Budowa drogi ekspresowej S3, odcinek Nowa Sól - Legnica (A4) | 1 815,39 | 1 270,77 | 2013-2015 | lubuskie dolnośląskie | GDDKIA | I |
| 89 | Budowa drogi ekspresowej S5 Żnin - Gniezno, odcinek Mielno - Gniezno | 702,55 | 66,73 | 2011-2012 | wielkopolskie | GDDKIA | I |
| 90 | Budowa drogi ekspresowej S5 Żnin - Gniezno, odcinek Żnin - Mielno | 422,65 | 295,86 | 2013-2015 | kujawsko-pomorskie | GDDKIA | I |
| Działanie 6.2 Zapewnienie sprawnego dostępu drogowego do największych ośrodków miejskich na terenie wschodniej Polski | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 91 | Budowa drogi ekspresowej S17, odcinek Kurów - Lublin - Piaski | 3 422,75 | 2 414,16 | 2010-2014 | lubelskie | GDDKIA | I |
| 92 | Rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku Jeżewo-Białystok | 896,59 | 528,75 | 2009-2012 | podlaskie | GDDKIA | I |
| 93 | Budowa obwodnicy Zambrowa i Wiśniewa w ciągu drogi krajowej S8 | 401,06 | 278,09 | 2009-2012 | podlaskie | GDDKIA | I |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 94 | Budowa drogi ekspresowej S17, odcinek Warszawa (węzeł "Zakręt") - Garwolin | 737,13 | 515,99 | 2013-2015 | mazowieckie | GDDKIA | I |
| 95 | Budowa drogi ekspresowej S17, odcinek Garwolin - Kurów | 824,71 | 577,30 | 2013-2016 | mazowieckie lubelskie | GDDKIA | I |
| 96 | Budowa drogi ekspresowej S12, odcinek Piaski – Dorohusk | 1 382,12 | 967,48 | 2013-2015 | lubelskie | GDDKIA | I |
| 97 | Budowa drogi ekspresowej S17, odcinek Lublin (Piaski) – Hrebenne | 2 303,53 | 1 612,47 | 2013-2015 | lubelskie | GDDKIA | I |
| Działanie 6.3 Rozwój sieci lotniczej TEN-T | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 98 | Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym | 751,40 | 304,23 | 2007-2015 | obiekty na obszarze całego kraju | Polaska Agencja Żeglugi Powietrznej | I |

| | | | | | | | |
|---|---|----------|--------|-----------|---------------|---------------------------------|---|
| 99 | Port Lotniczy w Gdańsku - budowa drugiego terminalu pasażerskiego wraz z infrastrukturą oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej | 247,35 | 87,32 | 2010-2012 | pomorskie | Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. | I |
| 100 | Port lotniczy w Katowicach - rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej | 412,98 | 157,22 | 2011-2014 | śląskie | GTL S.A. | I |
| 101 | Port lotniczy w Krakowie - rozbudowa istniejącego terminalu pasażerskiego | 384,35 | 156,01 | 2013-2015 | małopolskie | MPL Kraków Balice | I |
| 102 | Port lotniczy w Krakowie - rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej | 246,30 | 112,78 | 2009-2014 | małopolskie | MPL Kraków Balice | I |
| 103 | Port Lotniczy Warszawa - Budowa/rozbudowa/przebudowa (modernizacja) infrastruktury lotniskowej | 574,62 | 121,74 | 2012-2015 | mazowieckie | PPL | I |
| 104 | Port lotniczy Wrocław - rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej | 381,06 | 136,20 | 2009-2012 | dolnośląskie | PL Wrocław S.A. | I |
| 105 | Port lotniczy Poznań - Ławica - rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej | 291,00 | 112,04 | 2011-2013 | wielkopolskie | PL Poznań - Ławica | I |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 106 | Port lotniczy w Krakowie - rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej - etap II | 435,97 | 171,37 | 2011-2015 | małopolskie | MPL Kraków Balice | I |
| Priorytet VII Transport przyjazny środowisku | | | | | | | |
| Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 107 | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Ciechanów | 1 339,43 | 862,51 | 2009-2014 | mazowieckie | PKP PLK S.A. | I |
| 108 | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia | 955,08 | 527,17 | 2011-2015 | pomorskie | | I |

| | | | | | | |
|-----|---|----------|----------|-----------|--|---|
| 109 | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Ilawa, LCS Malbork | 1 816,96 | 1 000,15 | 2011-2015 | pomorskie warmińsko-mazurskie | I |
| 110 | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego | 1 120,43 | 763,30 | 2011-2015 | pomorskie warmińsko- mazurskie mazowieckie | I |
| 111 | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Działdowo | 1 119,76 | 649,30 | 2011-2015 | warmińsko-mazurskie mazowieckie | I |
| 112 | Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap II, odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego | 1 069,57 | 614,73 | 2009-2015 | dolnośląskie | I |
| 113 | Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odcinek Czempin - Poznań | 938,74 | 594,23 | 2012-2015 | wielkopolskie | I |
| 114 | Modernizacja linii kolejowej E 20/CE 20 na odcinku Siedlice - Terespol, etap II | 561,91 | 293,24 | 2010-2015 | mazowieckie lubelskie | I |
| 115 | Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice - Kraków | 1 296,33 | 749,80 | 2009-2015 | śląskie małopolskie | I |
| 116 | Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie) | 235,74 | 154,37 | 2009-2013 | mazowieckie | I |
| 117 | Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT A, B, F) | 1 296,97 | 719,50 | 2009-2015 | mazowieckie | I |
| 118 | Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki - Balice | 296,41 | 158,59 | 2010-2014 | małopolskie | I |
| 119 | Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa-Białystok-granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów-Zielonka-Tłuszcz (Sadowne) | 1 653,27 | 872,58 | 2012-2015 | mazowieckie | I |
| 120 | Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice) | 1 099,01 | 653,50 | 2009-2015 | mazowieckie łódzkie | I |

| | | | | | | | |
|-----|--|----------|----------|-----------|---|------------------------------------|---|
| 121 | Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Łódź, etap II, Lot B - odcinek Łódź Widzew-Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczoną dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych | 1 435,27 | 956,70 | 2010-2015 | | | I |
| 122 | Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty | 305,83 | 188,73 | 2010-2015 | | | I |
| 123 | Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice - Terespol | 350,00 | 245,00 | 2011-2014 | lubuskie wielkopolskie łódzkie mazowieckie lubelskie | PKP PLK S.A. | I |
| 124 | Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej | 361,60 | 180,69 | 2010-2012 | dolnośląskie | PKP S.A. | I |
| 125 | Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III | 3 414,49 | 1 940,14 | 2009-2015 | małopolskie podkarpackie | PKP PLK S.A. | I |
| 126 | Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap 1: na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS | 1 132,02 | 792,41 | 2013-2015 | obszar całego kraju | PKP PLK S.A. | I |
| 127 | Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych - ETAP I | 1 956,39 | 794,58 | 2010-2014 | małopolskie mazowieckie pomorskie warmińsko-mazurskie śląskie | PKP Intercity S.A. | I |
| 128 | Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej”. Faza II – realizacja przedsięwzięcia | 893,29 | 491,33 | 2011-2015 | pomorskie | Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. | I |
| 129 | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno - Piła na odcinku Toruń - Bydgoszcz | 185,21 | 100,87 | 2011-2015 | kujawsko-pomorskie | PKP PLK S.A. | I |

| | | | | | | | |
|-----|---|----------|--------|-----------|--|--|---|
| 130 | Modernizacja 44 elektrycznych zespołów trakcyjnych | 379,00 | 154,00 | 2011-2014 | obszar całego kraju | Przewozy Regionalne sp. z o.o. | I |
| 131 | Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie | 342,00 | 139,02 | 2011-2015 | małopolskie śląskie świętokrzyskie podkarpackie | Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego | I |
| 132 | Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez województwa: lubuskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie | 418,20 | 170,00 | 2011-2015 | wielkopolskie lubuskie zachodniopomorskie | Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego | I |
| 133 | Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki | 330,29 | 207,33 | 2009-2015 | małopolskie | PKP PLK S.A. | I |
| 134 | Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I | 240,00 | 166,53 | 2012-2015 | obszar całego kraju | PKP PLK S.A. | I |
| 135 | Zakup taboru dla PKP Intercity S.A. do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich | 1 328,40 | 540,00 | 2012-2015 | obszar całego kraju | PKP Intercity S.A. | I |

| | | | | | | | |
|-----|---|--------|--------|-----------|--|--------------------|---|
| 136 | Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Przemysł - Szczecin - etap II | 470,35 | 191,20 | 2012-2015 | podkarpackie małopolskie śląskie opolskie dolnośląskie wielkopolskie lubuskie zachodniopomorskie | PKP Intercity S.A. | I |
| 137 | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka – Opole Groszowice | 214,40 | 149,80 | 2012-2015 | opolskie | PKP PLK S.A. | I |
| 138 | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Koluszki – Częstochowa | 547,00 | 382,62 | 2012-2015 | łódzkie śląskie | PKP PLK S.A. | I |
| 139 | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa – Fosowskie | 268,60 | 187,74 | 2013-2015 | śląskie opolskie | PKP PLK S.A. | I |
| 140 | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny- Toruń Wschodni) | 263,52 | 184,18 | 2012-2015 | kujawsko-pomorskie | PKP PLK S.A. | I |
| 141 | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1, 33, 160, 186 na odcinku Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Jaworzno Szczakowa | 329,10 | 230,09 | 2012-2015 | śląskie | PKP PLK S.A. | I |

| | | | | | | | |
|------------------------------------|--|----------|----------|-----------|--|--------------|---|
| 142 | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety - Kluczbork | 310,00 | 216,72 | 2012-2015 | śląskie | PKP PLK S.A. | I |
| 143 | Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym | 443,00 | 310,10 | 2013-2015 | obszar całego kraju | PKP PLK S.A. | I |
| 144 | Budowa głowicy zachodniej stacji Łódź Fabryczna | 190,00 | 133,00 | 2013-2015 | łódzkie | PKP PLK S.A. | I |
| 145 | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork - Ostrzeszów | 198,00 | 138,60 | 2013-2014 | opolskie wielkopolskie | PKP PLK S.A. | I |
| 146 | Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap II | 200,00 | 140,00 | 2012-2014 | obszar całego kraju | PKP PLK S.A. | I |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 147 | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Katowice - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice | 1 952,51 | 1 269,13 | 2011-2015 | śląskie | PKP PLK S.A. | I |
| 148 | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biala - Zwardoń - granica państwa | 1 509,27 | 981,03 | 2012-2015 | śląskie | PKP PLK S.A. | I |
| 149 | Modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny) | 1 344,83 | 874,14 | 2011-2013 | świętokrzyskie śląskie małopolskie | PKP PLK S.A. | I |
| 150 | Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT C,D,E) | 813,67 | 435,14 | 2013-2015 | mazowieckie | PKP PLK S.A. | I |
| 151 | Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice | 1 182,20 | 768,43 | 2010-2013 | śląskie | PKP PLK S.A. | I |
| 152 | Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Suwałki – Trakiszki – granica z | 704,32 | 457,81 | 2013-2015 | podlaskie | PKP PLK S.A. | I |

| | | | | | | | | | | |
|-----|--|----------|----------|-----------|--|--------------|---|--|--|--|
| | Litwą | | | | | | | | | |
| 153 | Modernizacja linii kolejowej CE 59 Wrocław - Zielona Góra - Kostrzyn - Szczecin, etap I (linia dedykowana dla ruchu towarowego). Odcinek Szczecin - Dolna Odra | 596,52 | 387,74 | 2012-2014 | zachodniopomorskie | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 154 | Modernizacja linii kolejowej E 20/C-E 20 na odcinku Łowicz - Skierniewice | 545,68 | 354,69 | 2012-2013 | łódzkie | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 155 | Modernizacja Linii Kolejowej Nr 14 na odcinku Łódź - Zduńska Wola - Kalisz | 2 825,00 | 1 836,25 | 2013-2015 | łódzkie wielkopolskie | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 156 | Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie | 3 278,49 | 2 131,02 | 2012-2015 | mazowieckie łódzkie świętokrzyskie śląskie | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 157 | Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap 2: na pozostałych liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS | 1 109,21 | 776,45 | 2013-2015 | obszar całego kraju | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 158 | Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempień | 1 570,17 | 1 066,25 | 2011-2015 | wielkopolskie | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 159 | Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań - Krzyż | 2 052,54 | 1 334,15 | 2011-2015 | wielkopolskie | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 160 | Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Krzyż - Szczecin | 3 377,48 | 2 195,36 | 2011-2015 | wielkopolskie lubuskie zachodniopomorskie | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 161 | Modernizacja linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Centralna - Warszawa Wschodnia | 283,00 | 198,10 | 2013-2014 | mazowieckie | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 162 | Podwyższenie standardów technicznych obiektów inżynierskich | 200,00 | 140,00 | 2013-2014 | obszar całego kraju | PKP PLK S.A. | I | | | |
| 163 | Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego | 1 000,00 | 700,00 | 2011-2015 | obszar całego kraju | PKP PLK S.A. | I | | | |

| Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego | | | | | | | |
|---|--|----------|----------|-----------|--------------------|---|---|
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 164 | Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin (Kanał Piastowski i Mielński) - etap II, strona wschodnia i zachodnia | 318,83 | 267,37 | 2012-2015 | zachodniopomorskie | Urząd Morski w Szczecinie | I |
| 165 | Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) | 505,91 | 270,81 | 2012-2015 | pomorskie | PKP PLK S.A./ Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. | I |
| 166 | Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego | 1 420,00 | 1 154,92 | 2009-2014 | pomorskie | Gmina Miasta Gdańska | I |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 167 | Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) etap IIB | 305,18 | 259,40 | 2013-2015 | pomorskie | Urząd Morski w Gdyni | I |
| Działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 168 | II Linia metra w Warszawie - Prace przygotowawcze, projekt i budowa odcinka centralnego wraz z zakupem taboru | 5 924,27 | 2 771,83 | 2007-2014 | mazowieckie | Miasto Stołeczne Warszawa / Metro Warszawskie Sp. z o.o. | I |
| 169 | Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu - Etap I | 752,65 | 362,01 | 2008-2013 | dolnośląskie | Miasto Wrocław Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu Sp. z o.o. | I |
| 170 | Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II | 429,40 | 217,41 | 2010-2012 | małopolskie | Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie | I |
| 171 | Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej | 216,29 | 104,27 | 2011-2012 | małopolskie | PKP PLK S.A. Gmina Wieliczka | I |
| 172 | Uruchomienie obsługi transportem kolejowym Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina | 372,32 | 177,49 | 2010-2011 | mazowieckie | Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. | I |

| | | | | | | | |
|-----|---|--------|--------|-----------|--------------------|---|---|
| 173 | Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych | 367,76 | 175,01 | 2009-2012 | mazowieckie | Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. | I |
| 174 | Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin | 253,48 | 120,57 | 2012-2014 | mazowieckie | Samorząd Województwa Mazowieckiego | I |
| 175 | Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej | 394,66 | 182,99 | 2011-2012 | mazowieckie | "Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o. | I |
| 176 | Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap III A | 671,21 | 305,21 | 2010-2012 | pomorskie | Gmina Miasta Gdańska | I |
| 177 | Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście | 351,04 | 167,64 | 2009-2014 | pomorskie | PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. | I |
| 178 | Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą | 801,06 | 384,56 | 2012-2013 | śląskie | Tramwaje Śląskie S.A. | I |
| 179 | Zakup nowoczesnego, niskopodłogowego taboru tramwajowego | 386,99 | 185,75 | 2009-2012 | wielkopolskie | Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. | I |
| 180 | Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera | 239,82 | 72,36 | 2010-2014 | wielkopolskie | Miasto Poznań | I |
| 181 | Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu - Etap I i Etap II | 211,00 | 100,00 | 2010-2012 | wielkopolskie | Miasto Poznań | I |
| 182 | Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego niskopodłogowego w Toruniu w ramach BIT-City | 333,58 | 164,45 | 2011-2015 | kujawsko-pomorskie | Gmina Miasta Toruń | I |

| | | | | | | | |
|-----|--|--------|--------|-----------|--------------------|---|---|
| 183 | Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w Bydgoszczy | 442,80 | 209,77 | 2012-2014 | kujawsko-pomorskie | Tramwaj Fordon Sp. z o.o. | I |
| 184 | Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej | 457,77 | 193,18 | 2011-2015 | łódzkie | Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. | I |
| 185 | Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód – Zachód (Retkinia – Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem | 623,64 | 332,04 | 2010-2014 | łódzkie | Miasto Łódź | I |
| 186 | Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie | 306,00 | 131,17 | 2008-2014 | zachodniopomorskie | Gmina Miasto Szczecin | I |
| 187 | Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w Szczecinie | 256,47 | 123,07 | 2010-2014 | zachodniopomorskie | Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. | I |
| 188 | Budowa "Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju" | 220,42 | 106,09 | 2012-2014 | zachodniopomorskie | Gmina Miasto Szczecin | I |
| 189 | Obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru | 767,93 | 366,36 | 2009-2014 | mazowieckie | Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. | I |
| 190 | Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych | 477,34 | 229,28 | 2009-2013 | mazowieckie | Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. | I |
| 191 | Węzeł Multimodalny przy Dworcu Łódź Fabryczna | 462,00 | 251,97 | 2011-2015 | łódzkie | Miasto Łódź | I |
| 192 | Budowa zajezdni tramwajowej Franowo w Poznaniu | 320,49 | 152,58 | 2011-2013 | wielkopolskie | Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. | I |
| 193 | Zakup 20 sztuk nowych piętrowych środkowych wagonów oraz 2 sztuk nowych wagonów sterowniczych do składów pociągów w systemie push-pull | 222,96 | 106,95 | 2012-2015 | mazowieckie | "Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o. | I |
| 194 | Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej - etap IIIB | 261,23 | 125,31 | 2011-2015 | pomorskie | Gmina Miasta Gdańska | I |

| | | | | | | | |
|--|---|----------|----------|-----------|----------------|--------------------------------------|---|
| 195 | Rozbudowa linii tramwajowej KST etap II B wraz z układem drogowym (ul. Lipska – ul. Wielicka) w Krakowie | 296,38 | 142,28 | 2013-2015 | małopolskie | Urząd Miasta Krakowa | I |
| 196 | Zwiększenie możliwości przewozowych Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. w ruchu aglomeracyjnym Warszawy na istniejących i planowanych liniach | 230,40 | 106,50 | 2010-2012 | mazowieckie | Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. | I |
| 197 | Zakup niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie | 553,73 | 265,61 | 2012-2015 | mazowieckie | Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. | I |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 198 | Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych do kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym i w obrębie aglomeracji warszawskiej | 258,62 | 124,05 | 2012-2014 | mazowieckie | "Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o. | I |
| Priorytet VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe | | | | | | | |
| Działanie 8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN-T | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 199 | Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł Walichnowy – Łódź (A1) | 5 395,80 | 3 100,00 | 2011-2014 | łódzkie | GDDKIA | I |
| 200 | Budowa drogi ekspresowej S-19 Międzyrzec Podlaski - Lubartów, obw. m. Kock i Woli Skromowskiej | 211,49 | 161,89 | 2009-2011 | lubelskie | GDDKIA | I |
| 201 | Budowa drogi ekspresowej S-19, odcinek Stobierna - Rzeszów | 259,55 | 201,22 | 2010-2012 | podkarpackie | GDDKIA | I |
| 202 | Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Grójec - Białobrzegi | 549,57 | 388,40 | 2007-2009 | mazowieckie | GDDKIA | I |
| 203 | Budowa drogi ekspresowej S7 Radom (Jedlińsk) - Jędrzejów, odcinek realizacyjny: Skarżysko Kamienna - Występa | 719,15 | 504,93 | 2009-2011 | świętokrzyskie | GDDKIA | I |
| 204 | Budowa drogi ekspresowej S7 Radom (Jedlińsk) - Jędrzejów, na odcinku | 837,33 | 629,25 | 2010-2012 | świętokrzyskie | GDDKIA | I |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--|----------|--------|-----------|-------------------------------|--|---|--|--|--|--|--|--|
| | obwodnicy Kielc | | | | | | | | | | | | |
| 205 | Budowa drogi Nr 16 Olsztyn - Augustów (z wyłączeniem obwodnicy Ełku), odcinek Barczewo - Borki Wielkie | 561,81 | 451,39 | 2008-2012 | warmińsko-mazurskie | GDDKIA | I | | | | | | |
| 206 | Budowa drogi S5, odcinek Kaczkowo – Korzeńsko | 1 038,91 | 804,98 | 2010-2013 | wielkopolskie dolnośląskie | GDDKIA | I | | | | | | |
| 207 | Przebudowa drogi krajowej 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski - Sulejów - Opatów na odc. Kielce (DK nr 73) - Cedzyna - wylot wschodni z Kielc | 354,65 | 266,62 | 2009-2011 | świętokrzyskie | GDDKIA | I | | | | | | |
| 208 | Budowa obwodnicy Serocka w ciągu drogi krajowej NR 61 | 242,27 | 156,84 | 2009-2011 | mazowieckie | GDDKIA | I | | | | | | |
| 209 | Budowa obwodnicy Żyrardowa w ciągu drogi krajowej nr 50 | 275,60 | 222,00 | 2009-2011 | mazowieckie | GDDKIA | I | | | | | | |
| 210 | Budowa obwodnicy m. Nowogard w ciągu drogi S-6 | 203,57 | 148,56 | 2010-2011 | zachodniopomorskie | GDDKIA | I | | | | | | |
| 211 | Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego | 472,60 | 378,17 | 2009-2014 | pomorskie | Gmina Miasta Gdańska | I | | | | | | |
| 212 | Budowa/Przebudowa drogi ekspresowej S8, odcinek Wrocław - Psie Pole - Syców | 1 115,11 | 809,66 | 2009-2012 | dolnośląskie | GDDKIA | I | | | | | | |
| 213 | Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu dr. eksp. S-14 wraz z obwodnicą Pabianic, odc. obwodnica Pabianic | 578,34 | 443,41 | 2010-2012 | łódzkie | GDDKIA | I | | | | | | |
| 214 | Budowa drogi krajowej nr 1 "Trasa Górna" na odcinku od Al. Jana Pawła II do ul. Rzgowskiej, etap II, odcinek Paradna - Pabianicka | 257,73 | 193,02 | 2010-2014 | łódzkie | Miasto Łódź | K | | | | | | |
| 215 | Budowa Trasy Mostu Pólnocnego od węzła z ul. Pułkową do węzła z ul. Modlińską oraz od węzła z ul. Pułkową do węzła przesiadkowego "Młociny" | 1 150,58 | 374,60 | 2007-2012 | mazowieckie | Miasto Stołeczne Warszawa | K | | | | | | |
| 216 | Przebudowa drogi krajowej nr 94 na terenie miasta Dąbrowa Górnicza | 233,69 | 198,64 | 2008-2014 | śląskie | Dąbrowa Górnicza – Miasto na prawach powiatu | K | | | | | | |

| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | | | |
|---|--|----------|----------|-----------|---------------------------------|-----------------------------|---|--|--|
| 217 | Budowa drogi ekspresowej S-19, odcinek Białystok - Międzyrzec Podlaski | 1 525,86 | 307,58 | 2013-2015 | podlaskie mazowieckie lubelskie | GDDKIA | I | | |
| 218 | Budowa drogi ekspresowej S-19, odcinek Lubartów - Kraśnik | 1 178,13 | 237,48 | 2013-2015 | lubelskie | GDDKIA | I | | |
| 219 | Budowa drogi ekspresowej S-19, odcinek Kraśnik - Stobierna | 1 990,94 | 401,33 | 2013-2015 | lubelskie podkarpackie | GDDKIA | I | | |
| 220 | Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Warszawa - Obwodnica Grójca | 534,35 | 109,82 | 2013-2015 | mazowieckie | GDDKIA | I | | |
| 221 | Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Jędrzejów – granica woj. świętokrzyskiego | 466,15 | 29,54 | 2011-2012 | świętokrzyskie | GDDKIA | I | | |
| 222 | Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek granica woj. świętokrzyskiego - Kraków | 1 382,12 | 284,06 | 2013-2015 | małopolskie | GDDKIA | I | | |
| 223 | Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Lubień - Rabka | 928,24 | 190,78 | 2013-2015 | małopolskie | GDDKIA | I | | |
| 224 | Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu | 1 300,00 | 211,86 | 2011-2013 | zachodniopomorskie | GDDKIA / Miasto Świnoujście | I | | |
| 225 | Budowa drogi S-5 Poznań - Wrocław, odcinek Korzeńsko - Wrocław (A8, w. Widawa) | 2 355,74 | 1 649,02 | 2013-2015 | dolnośląskie | GDDKIA | I | | |
| 226 | Budowa drogi S-5 Poznań - Wrocław, odcinek Poznań (A-2 węzeł "Głuchowo") - w. Kaczkowo | 3 143,14 | 1 070,90 | 2011-2013 | wielkopolskie | GDDKIA | I | | |
| 227 | Przebudowa drogi krajowej nr 12/74 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Piotrków Trybunalski - Sulejów - Opatów bez odc. Kielce - Cedzyna - wylot wschodni z Kielc | 1 918,93 | 1 343,25 | 2013-2015 | łódzkie świętokrzyskie | GDDKIA | I | | |
| 228 | Budowa drogi ekspresowej S-74 na odcinku Opatów - Nisko | 1 569,64 | 1 098,75 | 2013-2015 | świętokrzyskie podkarpackie | GDDKIA | I | | |
| Priorytet IX | | | | | | | | | |
| Działanie 9.4 Wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych | | | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|--|--------|--------|-----------|-------------------------------|-------------------------------------|---|
| 229 | Budowa farmy wiatrowej wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą w obrębie miejscowości Golic | 223,00 | 40,00 | 2010-2012 | lubuskie | Golice Wind Farm Sp. z o.o | K |
| 230 | Budowa farmy wiatrowej Karwice zlokalizowanej na terenie gminy Malechowo | 258,64 | 40,00 | 2009-2013 | zachodniopomorskie | Polska Energia Wiatrowa Sp. z o. o. | K |
| 231 | Budowa farmy wiatrowej o mocy 48 MW w gminie Pelplin | 280,26 | 40,00 | 2009-2012 | pomorskie | PELPLIN Sp. z o. o. | K |
| 232 | Budowa farmy wiatrowej Łukaszów | 233,20 | 40,00 | 2009-2012 | dolnośląskie | AMON Sp. z o. o. | K |
| 233 | Budowa zespołu elektrowni wiatrowych KUKINIA o mocy 28 MW | 239,91 | 40,00 | 2009-2013 | zachodniopomorskie | AWK SP. Z O.O. | K |
| 234 | Budowa kotła na biomasę w PKE S.A. Elektrownia Jaworzno III - Elektrownia II | 282,47 | 39,98 | 2009-2012 | śląskie | TAURON Wytwarzanie S.A. | K |
| 235 | Budowa dwudziestu dwóch elektrowni wiatrowych o łącznej mocy 44 MW w gminie Legnickie Pole | 307,85 | 40,00 | 2008-2013 | dolnośląskie | EWG Taczalin Sp. z o. o. | K |
| Priorytet X Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii | | | | | | | |
| Działanie 10.1 Rozwój systemów przesyłowych energii elektrycznej, gazu ziemnego i ropy naftowej oraz budowa i przebudowa magazynów gazu ziemnego | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 236 | Budowa stacji 400/220/110 kV Ołtarzew - część Projektu Połączenie elektroenergetyczne Polska - Litwa | 219,22 | 93,92 | 2008-2014 | mazowieckie | PSE Operator S.A. | I |
| 237 | Budowa linii Ostrołęka - Narew wraz z rozbudową stacji Ostrołęka i stacji Narew - część Projektu Połączenie elektroenergetyczne Polska - Litwa | 548,07 | 182,19 | 2008-2015 | mazowieckie podlaskie | PSE Operator S.A. | I |
| 238 | Budowa linii Elk Bis - Łomża wraz z budową stacji Łomża i stacji Elk Bis (etap I) - część Projektu Połączenie elektroenergetyczne Polska - Litwa | 430,03 | 177,57 | 2008-2015 | warmińsko-mazurskie podlaskie | PSE Operator S.A. | I |

| | | | | | | | |
|------------------------------------|--|----------|--------|-----------|---|-------------------------|---|
| 239 | Budowa linii Miłosna - Siedlce Ujrzanów wraz z budową stacji Siedlce Ujrzanów - część Projektu Połączenie elektroenergetyczne Polska - Litwa | 289,77 | 120,08 | 2008-2015 | mazowieckie | PSE Operator S.A. | I |
| 240 | Budowa linii Elk Bis - Granica RP wraz z budową stacji Elk Bis (etap II) - część Projektu Połączenie elektroenergetyczne Polska - Litwa | 537,87 | 109,59 | 2008-2015 | warmińsko-mazurskie podlaskie | PSE Operator S.A. | I |
| 241 | Budowa rurociągu naftowego Brody-Plock z możliwością jego przedłużenia do Gdańska lub w kierunku zachodnim | 2 854,35 | 495,00 | 2012-2014 | lubelskie mazowieckie podlaskie | MPR Sarmatia Sp. z o.o. | I |
| 242 | Gazociąg Szczecin - Gdańsk | 1 010,00 | 268,23 | 2011-2014 | pomorskie zachodniopomorskie | OGP Gaz System S.A. | I |
| 243 | Gazociąg Gustorzyn-Odolanów | 600,00 | 233,52 | 2011-2014 | wielkopolskie kujawsko-pomorskie | OGP Gaz System S.A. | I |
| 244 | PMG Strachocina | 489,11 | 69,72 | 2007-2012 | podkarpackie | PGNiG S.A. | I |
| 245 | PMG Wierzchowice | 1 853,22 | 512,81 | 2007-2014 | dolnośląskie | PGNiG S.A. | I |
| 246 | Gazociąg Szczecin - Lwówek | 750,00 | 221,07 | 2011-2014 | zachodniopomorskie wielkopolskie lubuskie | OGP Gaz System S.A. | I |
| 247 | KPMG Kosakowo | 544,74 | 130,53 | 2008-2014 | pomorskie | PGNiG S.A. | I |
| 248 | Gazociąg Rembelszczyzna - Gustorzyn | 752,09 | 204,40 | 2011-2014 | mazowieckie kujawsko-pomorskie | OGP Gaz System S.A. | I |
| 249 | Budowa Terminalu Regazyfikacyjnego Skroplonego Gazu Ziemnego w Swinoujściu - Instalacja rozładunkowa i regazyfikacyjna | 3 378,41 | 551,80 | 2007-2014 | zachodniopomorskie | Polskie LNG S.A. | I |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 250 | Gazociąg Strachocina - Pogórska Wola | 559,83 | 236,68 | 2013-2015 | podkarpackie | OGP Gaz System S.A. | I |
| 251 | Gazociąg Hermanowice - Strachocina | 372,15 | 170,95 | 2013-2015 | podkarpackie | OGP Gaz System S.A. | I |
| 252 | Gazociąg Dziedzowice-Wrocław | 550,22 | 257,01 | 2013-2015 | opolskie dolnośląskie | OGP Gaz System S.A. | I |

| | | | | | | | |
|---|--|--------|--------|-----------|--------------|------------------------------------|---|
| 253 | Modernizacja systemu przesyłowego na Dolnym Śląsku w celu poprawy jego funkcjonalności oraz optymalnego wykorzystania połączenia Polska-Niemcy | 319,00 | 148,20 | 2013-2015 | dolnośląskie | OGP GAZ-SYSTEM S.A. | I |
| Priorytet XI Kultura i dziedzictwo kulturowe | | | | | | | |
| Działanie 11.2 Rozwój oraz poprawa stanu infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 254 | Budowa Narodowego Forum Muzyki we Wrocławiu | 296,57 | 143,74 | 2009-2015 | dolnośląskie | Gmina Wrocław | I |
| 255 | Budowa Opery i Filharmonii Podlaskiej – Europejskie Centrum Sztuki w Białymstoku - II etap, stan wykończeniowy | 180,20 | 100,62 | 2009-2012 | podlaskie | Województwo Podlaskie | I |
| 256 | Budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku | 229,12 | 107,04 | 2010-2014 | pomorskie | Gmina Miasta Gdańska | I |
| 257 | Budowa Centrum Nauki Kopernik w Warszawie | 364,78 | 207,00 | 2008-2011 | mazowieckie | Miasto Stołeczne Warszawa | I |
| 258 | Budowa siedziby Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia w Katowicach | 265,07 | 122,20 | 2012-2013 | śląskie | Miasto Katowice | I |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 259 | Budowa Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie | 270,00 | 179,68 | 2012-2015 | mazowieckie | Urząd Miasta Stołecznego Warszawy | I |
| 260 | Zwiększenie dostępu do nowoczesnej oferty kulturalnej dzięki budowie Muzeum Historii Polski w Warszawie | 358,87 | 295,80 | 2014-2015 | mazowieckie | Muzeum Historii Polski w Warszawie | I |
| Priorytet XIII Infrastruktura szkolnictwa wyższego | | | | | | | |
| Działanie 13.1 Infrastruktura szkolnictwa wyższego | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |

| | | | | | | |
|-----|--|---------------|---------------|-----------|-------------|------------------------|
| 261 | Centrum Nowych Technologii „Ochota” Uniwersytetu Warszawskiego | 280,49 | 229,13 | 2009-2014 | mazowieckie | Uniwersytet Warszawski |
| 262 | Budowa Budynków Wydziałów Chemii i Biologii Uniwersytetu Gdańskiego | 241,06 | 200,24 | 2009-2013 | pomorskie | Uniwersytet Gdański |

!* oraz K* - projekty o wartości 25 – 50 mln euro, dla których przed wejściem w życie zmian w Rozporządzeniu Rady (WE) nr 1083/2006 Komisja Europejska wydała decyzję o dofinansowaniu.

* Podane informacje mają charakter intrykatywny i mogą ulec zmianie na etapie zawierania umów o dofinansowanie projektów. W przypadku projektów z zawartymi umowami o dofinansowanie informacje pochodzą z tych umów.