

Informacja o możliwości ubiegania się o dofinansowanie projektów z ERDF

W związku z zatwierdzeniem Sektorowego Programu Operacyjnego Transport przez Komisję Europejską i Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport przez Komitet Monitorujący, Ministerstwo Infrastruktury rozpoczyna nabór wniosków projektowych do współfinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

O dofinansowanie projektów mogą ubiegać się:

- tylko podmioty określone w uzupełnieniu jako Beneficjenci Końcowi
- dla projektów, które spełniają kryteria określone w Uzupełnieniu SPO- Transport dla poszczególnych działań.

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

Kryteria wyboru projektu:

Kryteria dla poddziałania 1.1.1 „Przebudowa linii kolejowych”:

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

Beneficjenci końcowi:

1. PKP PLK S.A.

Kryteria wyboru projektów dla poddziałania 1.1.2 „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych”:

Kryteria konieczne:

- posiadanie świadectwa dopuszczenia typu pojazdu kolejowego do eksploatacji,
- posiadanie przez lokomotywy elektryczne i spalinowe oraz inne pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu międzynarodowego deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu – oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi wydanego przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei,
- spełnianie odpowiednich wymagań technicznych:

- a) prędkość maksymalna dla lokomotyw elektrycznych nie mniej niż 160 km/h, a dla pozostałych pojazdów nie mniej niż 120 km/h;
- b) nacisk nie większy niż 22,5 tony na oś;
- c) skrajna taboru zgodna z normami UIC dla toru 1435 mm.

Kryteria pożądane:

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

Beneficjenci końcowi:

1. PKP S.A.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe przewozów pasażerskich

Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich

Beneficjenci końcowi:

1. Urząd Morski w Gdyni,
2. Urząd Morski w Szczecinie,
3. Miasto Gdynia,
4. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
5. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
6. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
7. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) w Gdyni

Kryteria wyboru projektów:

kryteria konieczne:

- wpływ projektu na podniesienie konkurencyjności portów na międzynarodowym rynku usług portowych m. in. przez skrócenie czasu obsługi statków i ładunków, oferowanie usług dystrybucyjno-logistycznych, poprawę jakości świadczonych usług,
- wkład projektu w rozbudowę trans-europejskich węzłów transportowych wchodzących w skład sieci TEN-T,

kryteria pożądane:

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

Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych

Beneficjenci końcowi:

Podmioty gospodarcze współtworzące centra logistyczne i terminale transportu kombinowanego: ARP S.A., PKP Cargo S.A., CZH S.A. i inne.

Kryteria wyboru projektów:

Wybór lokalizacji centrów logistycznych będzie dokonany na podstawie prognoz odnoszących się do kierunków i natężeń przepływu materiałów i towarów w obrębie aglomeracji, usytuowania na skrzyżowaniu głównych szlaków komunikacyjnych, stopnia dostępności do infrastruktury (lotniska, porty rzeczne, autostrady, drogi szybkiego ruchu) oraz możliwości kapitałowych i inwestycyjnych. Przy wyborze lokalizacji brane będzie także pod uwagę jej oddziaływanie na strukturę i rozwój gospodarki w regionie, jak również poziom regionalnego bezrobocia.

Wybór projektów zostanie dokonany w oparciu o następujące kryteria:

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

Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

Beneficjenci końcowi:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Kryteria wyboru projektów:

Dla wyboru projektów, w ramach poddziałań 2.1.1. i 2.1.2. będą stosowane następujące kryteria:

- usytuowanie odcinków na planowanych i zatwierdzonych do budowy w pierwszej kolejności ciągach autostradowych: A1, A2, A4/A18 i A6 oraz w pozostałych częściach na sieci TEN-T,
- lokalizacja w relacjach o wysokim natężeniu ruchu,
- komplementarność z innymi projektami autostradowymi,
- spełnienie kryterium opłacalności ekonomicznej, z uwzględnieniem skrócenia czasu przejazdu i zmniejszenia wypadkowości,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

Dla wyboru projektów, w ramach poddziałania 2.1.3. będą stosowane następujące kryteria:

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

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

Beneficjenci końcowi:

Miasta na prawach powiatu

Kryteria wyboru projektów dla działania:

Finansowane będą dwa rodzaje projektów:

- projekty drogowe na drogach krajowych powiązane z inwestycjami w sieci TEN-T,
- projekty przepraw mostowych na dużych rzekach, leżące w ciągach dróg krajowych.

Kryteria konieczne:

- gotowość do rozpoczęcia realizacji projektu do końca 2004 r.,
- gwarancja zapewnienia środków na współfinansowanie (np. ujęcie zadania w projekcie budżetu miasta i pozytywna opinia RIO na temat projektu budżetu),
- projekt musi służyć poprawie przejezdności przez miasto,
- tworzenie sieci połączeń komunikacyjnych przede wszystkim łączących już istniejące odcinki lub stanowiące ich kontynuację.

Kryteria pożądane:

- wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu (w istotny sposób przyczyniające się do zmniejszenia liczby wypadków),
- poprawa przejezdności na ciągu drogowym, służąca usprawnieniu połączeń z krajami UE oraz pomiędzy regionami Polski,
- wpływ na rozwój ekonomiczny regionów - przede wszystkim projekty poprawiające połączenia pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi,
- likwidacja tzw. „wąskich gardeł” oraz „czarnych punktów” na krajowej sieci drogowej, poprawa ochrony zabytkowych części miast oraz tworzenie brakujących ogniw infrastruktury drogowej.

Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Beneficjenci końcowi:

- **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)**
- **Policja,**
- **Państwowa Straż Pożarna,**
- **Instytut Badawczy Dróg i Mostów**

Kryteria wyboru projektów:

Wybór projektów dla poddziałania „Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych” dokonywany będzie w oparciu o następujące kryteria:

Kryteria konieczne:

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

Kryteria pożądane:

- w miejscu projektu wysoka jest śmiertelność wypadków,
- zlokalizowanie projektu na ciągu drogowym, na którym realizowane są kontrakty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem sieci TEN.

Wybór projektów dla poddziałania „Monitoring bezpieczeństwa ruchu drogowego” dokonywany będzie w oparciu o następujące kryteria:

Kryteria konieczne:

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

Kryteria pożądane:

- przyczynianie się projektu do poprawy stanu brd,
- wpisanie projektu w zakres Europejskiego Programu działań BRD,
- w przypadku kontynuacji projektu po ustaniu finansowania z ERDF cele i zastosowanie projektu zostaną zachowane.

Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT

Beneficjenci końcowi:

- **Ministerstwo Infrastruktury**
- **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA),**
- **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,**

- **Urzędy Morskie,**
- **Zarządy Portów,**
- **Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR),**
- **Miasta na prawach powiatu.**

Kryteria wyboru projektów (dla obu działań pomocy technicznej):

kryteria konieczne:

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

kryteria pożądane:

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

Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT

Beneficjenci końcowi:

- **Ministerstwo Infrastruktury**
- **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA),**
- **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,**
- **Urzędy Morskie,**
- **Zarządy Portów,**
- **Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR),**
- **Miasta na prawach powiatu, w zależności od natury realizowanego projektu**

Kryteria wyboru projektów:

Takie same jak dla działania 3.1.