

Sprawozdanie z konferencji poświęconej konsultacjom społecznym PO Infrastruktura i Środowisko w zakresie transportu

Temat: Konferencja na temat wsparcia sektora transportu w ramach PO IiŚ

Organizacja: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych), Ministerstwo Transportu (Departament Planowania Strategicznego i Polityki Transportowej)

Lokalizacja: Budynek Ministerstwa Gospodarki, Sala „Pod Kopułą” przy Wspólnej 2/4, Warszawa.

Data: 10 października 2006 roku

Przedmiotem niniejszego sprawozdania jest opis przebiegu konferencji konsultacyjnej w zakresie wsparcia sektora transportu w ramach projektu PO Infrastruktura i Środowisko, która odbyła się **10 października 2006 roku**.

W konferencji konsultacyjnej PO Infrastruktura i Środowisko w zakresie infrastruktury transportu, wzięło udział ponad **174 osoby** (lista obecności w załączeniu). Uczestnicy konferencji reprezentowali takie instytucje i organizacje jak: ministerstwa i urzędy centralne, urzędy marszałkowskie, urzędy wojewódzkie, miasta na prawach powiatu, uczelnie, przedsiębiorstwa transportowe, firmy konsultingowe, banki, organizacje pozarządowe w tym ekologiczne.

Konferencję prowadził Pan Jerzy Kwieciński, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego przy współdziałaniu Pani Barbary Kondrat, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Transportu, Pana Jarosława Paska, Dyrektora Departamentu Planowania Strategicznego i Polityki Transportowej w Ministerstwie Transportu oraz Pana Jarosława Orlińskiego, Zastępcy Dyrektora Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych w MRR. W drugiej części spotkania uczestniczył także Minister Gospodarki Morskiej Rafał Wiechecki. Po powitaniu zgromadzonych Pan Minister Jerzy Kwieciński omówił pokrótce agendę spotkania (w załączeniu).

Następnie głos zabrał Pan Jarosław Orliński, który dokonał ogólnej prezentacji projektu PO IiŚ, przedstawiając opis wszystkich priorytetów wraz z działaniami, plan finansowy PO oraz elementy systemu wdrażania. Jednocześnie poinformował o zmianie daty konferencji kończącej proces konsultacji społecznych (25 października br.) oraz o terminach dodatkowych konferencji dla sektora środowiska w Gdyni (12 października br.) a także poświęconej prognozie oddziaływania na środowisko.

Następnie Pan Dyrektor Jarosław Pasek omówił szczegółowo priorytety transportowe w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”.

Następnie Pan Tomasz Podgajniak, Vice Prezes Zarządu ProEko sp. z o. o, kierownik zespołu pracującego nad *Prognozą oddziaływania na środowisko* PO Infrastruktura i Środowisko przedstawił wyniki wstępnego raportu.

Lista pytań i sugestii zgłoszonych przez uczestników konferencji:

Na spotkaniu zostało przekazanych kilkadziesiąt pytań w formie pisemnej od 34 uczestników (pytania w załączeniu).

Dodatkowo zostały zgłoszone ustnie uwagi i propozycje na konferencji, które dotyczyły następujących zagadnień:

- zbyt dużo środków na drogi w porównaniu z sektorem kolejowym;
- propozycje inwestycji kolejowych w Małopolsce (skrócenie czasu przejazdu do Zakopanego i Muszyny);
- propozycje Centrum Zrównoważonego Transportu w zakresie wyboru linii kolejowych do modernizacji oraz preferencji remontów linii kolejowych (prezentacja Krzysztofa Rytla);
- propozycja objęcia całej Odry wsparciem z Programu;
- współfinansowanie stałej przeprawy w Świnoujściu;
- wykorzystanie polskiego doświadczenia w zakresie inteligentnych systemów transportowych, zwiększenie alokacji na inteligentne systemy transportowe;
- konkretne propozycje usprawnienia połączeń kolejowych np. połączenia Wrocławia z Warszawą poprzez wsparcie połączenia z wykorzystaniem Centralnej Magistrali Kolejowej propozycja projektu dotyczącego mostu w Toruniu (informacje na temat przywiezionej dokumentacji);
- wyniki prognozy oddziaływania na środowisko (w jakim zakresie będą uwzględnione);
- Niedocenianie roli partnerstwa publiczno-prywatnego, które mogłoby wzmocnić absorpcję środków (rozważenie włączenia konstrukcji PPP do Programu);

Etapem kończącym konferencję była dyskusja, podczas której uczestnicy zadawali pytania, na które prezydium konferencji udzielało odpowiedzi.

1. Piotr Łysoń – Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi

Czy planowane jest skrócenie czasu dojazdu pociągiem z Wrocławia do Warszawy do poniżej czterech godzin trasą CMK - Częstochowa – Opole – Wrocław (linia kolejowa istnieje a modernizacja odcinka od CMK przez Częstochowę do Opola jest relatywnie mało kosztowna)?

W latach 2007-2013 planuje się sfinansowanie w ramach PO Infrastruktura i Środowisko projektu przygotowania do budowy linii dużych prędkości na odcinku Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa. Budowa linii zostanie zrealizowana w kolejnym okresie programowania.

Czy wobec zagrożenia dla realizacji do 2013 r. (z powodu m.in. braku ustalenia jej przebiegu w okolicach Łodzi) drogi S8 z Wrocławia do Warszawy nie byłoby zasadne zmodernizowanie drogi krajowej z Częstochowy do Opola w celu połączenia drogi krajowej nr 1 z autostradą A4 – w celu utworzenia w krótkim czasie szybkiego połączenia drogowego Warszawa – Wrocław.

Nie ma zagrożenia dla realizacji projektu budowy drogi ekspresowej S8 na odcinkach pomiędzy Wrocławiem i Warszawa. Inwestycja ta została uwzględniona w planie inwestycyjnym do PO Infrastruktura i Środowisko i zostanie zrealizowana w latach 2007-2013 z udziałem środków Funduszu Spójności.

W ramach Programu będą również realizowane projekty wzmocnienia nawierzchni dróg krajowych, zarówno leżących w sieci TEN-T, jak i poza siecią.

2. Maciej Frączak – Ekologiczny Ursynów

Czy i w jakim zakresie uwzględniono w zmianach projektu PO Infrastruktura i Środowisko uwagi i propozycje zawarte w „Stanowisku pozarządowych organizacji ekologicznych Kraków – Warszawa 2006” w częściach dotyczących priorytetów VI-IX.

Propozycje i uwagi zawarte w opracowaniu zostały uwzględnione poprzez:

- przeznaczenie znacznej części środków na rozwój innych gałęzi transportu niż drogi,
- położono większy nacisk na modernizację istniejącej infrastruktury transportu,
- w Narodowej Strategii Spójności uznano konieczność pokonania bariery infrastrukturalnej rozwoju.

3. Wojciech Suchorzewski – Politechnika Warszawska, Przewodniczący Rady ds. Autostrad

Na slajdzie nr 2 prezentacji MT wymienione są 3 dokumenty strategiczne. Przedmiotem konsultacji jest trzeci – PO IiŚ. Kiedy oczekiwać można pierwszego, kluczowego dokumentu – Polityka transportowa?

Projekt Polityki Transportowej Państwa jest obecnie przygotowywany w Ministerstwie Transportu.

Koncentracja uwagi na inwestycjach infrastrukturalnych. Jakość systemu transportu zależy także od innych elementów (np. tabor). Tylko w odniesieniu do transportu miejskiego włączono tabor.

Do PO IiŚ włączono jedynie te rodzaje taboru, których zakup lub modernizacja będzie możliwa z wykorzystaniem środków unijnych. Projekty dotyczące zakupu i modernizacji taboru będą realizowane w ramach działań 7.1. Rozwój transportu kolejowego (zakup nowych wagonów pasażerskich do przewozów międzynarodowych i międzyregionalnych, zakup nowych lokomotyw pasażerskich, modernizacja istniejących wagonów pasażerskich i elektrycznych zespołów trakcyjnych) oraz 7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych (zakup taboru szynowego –szybka kolej miejska i tramwaje, trolejbusy).

Istnieją podstawy do obaw, że konieczność partycypacji w finansowaniu ambitnych projektów inwestycyjnych może spowodować drenaż budżetów zarządców dróg i pogłębić stan degradacji istniejących sieci dróg krajowych i innych.

W projekcie budżetu państwa na 2007 r. przewiduje się wzrost środków na utrzymanie dróg. Nie przewiduje się przesunięcia środków przeznaczonych na utrzymanie sieci dróg krajowych na realizację inwestycji infrastrukturalnych na tych drogach.

Bariery prawne i proceduralne wydłużają proces przygotowania i projektowania inwestycji (nawet do 8-10 lat). Tylko częściowo jest to uzasadnione troską o środowisko oraz zapewnienia praw grup społecznych. Bez „obniżenia” tych barier nie ma szans na realizację programu zgodnie z PO IiŚ.

Rząd, w tym Ministerstwo Transportu, podejmuje wysiłek aby zmniejszyć bariery administracyjne, m.in. poprzez:

- szybkie wprowadzenie w życie nowelizacji ustawy Prawo ochrony środowiska oraz ujednolicenie przepisów ochrony środowiska,
- przyjętą przez parlament nowelizację ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych,
- nowelizację ustawy Prawo zamówień publicznych,
- nowelizację ustawy o planowaniu przestrzennym,

- wyznaczenie w sposób oficjalny obszarów Natura 2000,
- uproszczenie procedur pozyskiwania funduszy europejskich.

4. Wniosek o umożliwienie wystąpienia - nie sformułowano pytań.

5. Wniosek o umożliwienie wystąpienia - nie sformułowano pytań.

6. Joanna Przybyszewska – Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Pełnomocnik Zarządu Woj. Dolnośląskiego ds. Odry

Proszę o wyjaśnienie przyczyn nieuwzględnienia żeglugi śródlądowej w działaniach dotyczących transportu intermodalnego, rozwoju IST oraz transportu miejskiego w obszarach metropolitalnych.

Nie ma możliwości finansowania taboru żeglugowego ze środków unijnych. Możliwe jest finansowanie jedynie inwestycji infrastrukturalnych, związanych z drogami wodnymi, co uwzględniono w PO Infrastruktura i Środowisko.

Dlaczego priorytet „Bezpieczeństwo transportu” ogranicza się tylko do transportu drogowego i lotniczego? Czy w związku z faktem, że żegluga śródlądowa jako gałąź transportu generuje najniższe koszty zewnętrzne, Ministerstwo Transportu zamierza w jakiś sposób promować przerzucanie ładunków z dróg na rzeki, skoro nakłady na żeglugę w PO IiŚ wystarczą na wybudowanie np. 1 stopnia wodnego lub 1 śluzy w zależności od wielkości?

Projekty w zakresie bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej mogą być realizowane w ramach priorytetu VII PO IiŚ. Większość inwestycji na śródlądowych drogach wodnych będzie finansowana w ramach działań Ministerstwa Środowiska. Ministerstwo Transportu ograniczy się do działań mających na celu poprawę żeglowności odrzańskiej drogi wodnej.

7. Dorota Korczyńska – Urząd Morski w Szczecinie

Czy do priorytetu VII będą wpisane możliwości uzyskania dofinansowania na sporządzenie dokumentacji projektowej i aplikacyjnej?

W ramach wszystkich priorytetów transportowych (w tym priorytetu VII) możliwe będzie finansowanie dokumentacji projektowej w ramach realizowanych projektów.

8. Janusz Żmurkiewicz – Urząd Miasta Świnoujścia

Stałe połączenie pod Świną (tunel). Możliwości finansowania:

- *Priorytet VII działanie 7.2*
- *Priorytet VIII działanie 8.2*

Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu jest planowana do realizacji w ramach działania 8.2 Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe.

9. Andrzej Szczepanik – Fundacja Odra Rediviva

Dlaczego PO IiŚ w VII priorytecie, mówiąc między innymi o przetamaniu regresu w żegludze śródlądowej przewiduje środki jedynie na Dolną Odrę?

Ostateczny wybór projektów jeszcze nie nastąpił, planuje się jednak, że będą one zlokalizowane na odrzańskiej drodze wodnej.

Dlaczego program pomija niedawne wskazania Komisarza UE ds. transportu, J Barrot'a oraz dokumenty unijne dotyczące transportu rzeczno- – w sytuacji gdy u naszych zachodnich sąsiadów rola tego transportu rośnie i zmierza do osiągnięcia 20% udziału w całości transportu

Przeznaczenie środków z Funduszu Spójności na realizację projektu lub projektów na odrzańskiej drodze wodnej jest pierwszym krokiem w tym kierunku.

Jak program poprawy warunków żeglugi na Dolnej Odrze wiąże się z programem dla Odry 2006? Czy dla Odry będą istniały dwa niespójne ze sobą programy?

Projekty będą wybierane w ścisłej współpracy z Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej, co powinno zapewnić spójność wszystkich realizowanych przedsięwzięć.

10. Piotr Zalewicz – Związek Polskich Armatorów Śródlądowych

Wielkość środków przeznaczona na Dolną Odrę jest wielkością, która może przynieść efekt ekonomiczny. Natomiast wielkość ta przeznaczona na żeglugę śródlądową nie poprawi żeglowności:

- całej rzeki Odry,
- trasy E-70 obejmującej trasę ze Szczecina do Kaliningradu,
- rzeki Warty,
- rzeki Wisły.

Poprzez podniesienie (...) kwoty przeznaczonej na żeglugę śródlądową można rozwiązać część powyższych tematów.

Związek Polskich Armatorów Śródlądowych wnioskuje o podniesienie kwoty przeznaczonej na żeglugę śródlądową do poziomu środków przeznaczonych na transport morski.

Ze względu na niewielką ilość środków zostały one skoncentrowane na odrzańskiej drodze wodnej.

11. Tadeusz Pyziak – Podkarpacki Urząd Wojewódzki

Czy w ramach programu jest możliwa realizacja budowy dróg dojazdowych do węzłów autostrady A4 na odcinku od istniejącej drogi krajowej nr 4? Jeśli nie to w ramach jakiego programu można dofinansować budowę ww. dróg?

Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne są w zarządzie samorządu województwa, powiatu lub gminy. Zgodnie z linią demarkacyjną pomiędzy programami operacyjnymi, zawartą w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia projekty na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych mogą być realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych z udziałem środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

12. Zofia Hekiert – Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.

Dlaczego w priorytecie VII Transport przyjazny środowisku nie uwzględniono transportu lotniczego?

Transport lotniczy został uwzględniony w priorytecie VI (działanie 6.2 Rozwój sieci lotniczej TEN-T) oraz w priorytecie VIII (działanie 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego).

Co ze środkami w programie na działanie 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego – na razie jest uwidocznione „0”?

Na obecnym etapie prac planuje się przeznaczenie na działanie 8.4 ok. 40-50 mln EUR. W projekcie PO IiŚ zostaną wprowadzone odpowiednie zapisy.

Co z portami takimi jak Bydgoszcz czy Łódź? Czy jest możliwość włączenia nas do sieci TEN-T?

Porty lotnicze zlokalizowane poza siecią TEN-T mogą uzyskać wsparcie finansowe w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

Rewizja sieci TEN-T ma zostać przeprowadzona w 2010 r. W sierpniu br. został powołany w Ministerstwie Transportu Zespół do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Do zadań Zespołu należy analiza obecnego układu sieci TEN-T w Polsce oraz zebranie i selekcja propozycji modyfikacji sieci TEN-T, w tym projektów priorytetowych znaczenia europejskiego na terytorium Polski oraz monitorowanie prac mających na celu modyfikację wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju sieci prowadzonych w instytucjach Unii Europejskiej.

13. Agata Łągowska – Urząd Miasta Stołecznego Warszawy

Czy zamierzają Państwo stworzyć indykatywną listę projektów dla działania 7.3 PO IiŚ?

Obecnie wskazany jest centralny odcinek metra. Czy oznacza to, że pozostałe projekty będą wybierane do dofinansowania w drodze konkursu?

Zdaniem Miasta Stołecznego Warszawy należy bezwzględnie odejść od procedury konkursowej dla projektów powyżej 50 mln euro. Argumentujemy to chociażby racjonalizacją wydatków publicznych koniecznych na przygotowanie takich inwestycji – dotyczy to również działania 6.1 PO IiŚ, gdzie miasta mogą być potencjalnymi beneficjentami (odcinki dróg na prawach powiatu).

Projekty w ramach działania 7.3, z wyjątkiem budowy drugiej linii metra w Warszawie, będą wybierane w drodze konkursu. Przewiduje się, że konkurs będzie dwuetapowy, przy czym pierwszy etap oparty będzie na ograniczonej dokumentacji projektu, tak by nie narażać beneficjentów na niepotrzebne koszty.

14. Maja Koźmińska – Pricewaterhouse Coopers

W ramach priorytetów transportowych beneficjentami mogą być tylko instytucje wymienione w programie. Wśród tych podmiotów brakuje przedsiębiorstw prywatnych działających w oparciu o umowę PPP lub koncesję w ramach ustawy o autostradach płatnych. Jeśli MRR rozważy aby łączyć finansowanie z funduszy UE z finansowaniem w formie partnerstwa publiczno-prywatnego należałoby odpowiednio rozszerzyć listę beneficjentów.

Projekty w systemie partnerstwa publiczno prywatnego oraz koncesji będą realizowane niezależnie od inwestycji w ramach PO Infrastruktura i Środowisko (wybrane odcinki autostrad A1, A2).

W ramach działań 6.1 i 9.1 beneficjentami mogą być m.in. „wyodrębnione ustawowo podmioty służące realizacji projektów drogowych (spółki specjalnego przeznaczenia SSP)”, a w działaniu 8.2 „spółki specjalnego przeznaczenia”. Czy w działaniu 8.2 chodzi o inne spółki niż w 6.1 i 9.1? Samo sformułowanie „spółki specjalnego przeznaczenia” jest bardzo szerokie i beneficjentem mogłaby być także spółka prywatna – czy takie jest oczekiwanie Ministerstwa?

Nie, chodzi wyłącznie o spółki ze 100% udziałem Skarbu Państwa, utworzone do realizacji przedsięwzięć drogowych.

15. Włodzimierz Makówka – PKP InterCity

Priorytet VII, działanie 7.1.

Dlaczego wśród wymienionych rodzajów projektów odnoszących się do taboru kolejowego nie wymieniono zakupu nowych pociągów zespolonych (składów całopociągowych)?

Zakup składów całopociągowych zostanie uwzględniony w działaniu 7.1. PO IiŚ.

Czy jako współfinansowanie projektów przez środki własne mogą być wykorzystane środki prywatne beneficjenta?

Tak, podstawą do ustalenia wielkości środków wkładu unijnego mogą być koszty kwalifikowane projektu. W takiej sytuacji całe współfinansowanie krajowe może pochodzić ze środków prywatnych.

16. Bartosz Mazur – Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Czym różnić się powinien (jakie charakterystyki) tabor kolejowy do połączeń regionalnych (działanie 7.1) od taboru do połączeń miejskich i aglomeracyjnych (działanie 7.3) – proszę o wyznaczenie linii demarkacyjnej.

W opinii Ministerstwa Transportu wyznaczenie pomiędzy działaniami 7.1 i 7.3 „linii demarkacyjnej” odnośnie rodzajów taboru kolejowego spowoduje ograniczenia możliwości wprowadzenia określonych rodzajów taboru kolejowego do poszczególnych zastosowań. Rodzaj użytego taboru będzie zależny od jego użyteczności do wykonywania określonego rodzaju przewozów.

17. Zenon Kopyściński – Forum Związków Zawodowych

Proszę o udzielenie informacji dlaczego w działaniu 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych nie przewidziano środków na poprawę komunikacji autobusowej poprzez zakup nowoczesnego taboru, budowę nowych zajezdni autobusowych, oraz budowę infrastruktury socjalnej dla pasażerów i kierowców. Ta forma transportu jest w Polsce bardzo zaniedbana a firmy transportowe nie dadzą rady wyjść same z tej zapaści.

Uważam, że należy uwzględnić tę formę transportu miejskiego w tym działaniu. Tego oczekują firmy i ich pracownicy. Oczekuje tego też społeczność miejska. Kwestia ta była poruszona 5 września br. w Łodzi na spotkaniu Związków Zawodowych z Panem Ministrem Kowalskim.

Programując wykorzystanie środków pomocowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na działanie 7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych wzięto pod uwagę następujące przesłanki:

- Środki przeznaczone na rozwój transportu miejskiego w PO IiŚ są zdecydowanie za małe w stosunku do potrzeb – stąd decyzja o koncentracji tych środków na kilku wybranych działaniach.
- Rozwój systemów szynowych w metropoliach wymaga poniesienia olbrzymich kosztów rozbudowy lub gruntownej modernizacji infrastruktury transportowej oraz zakupu odpowiedniego taboru. Koszty te przekraczają możliwości finansowania ich z budżetu miast i w związku z tym wymagają wsparcia z funduszy zarządzanych centralnie. W przypadku braku wsparcia z funduszy pomocowych w latach 2007-2013 projekty rozwoju systemów szynowych w metropoliach nie będą realizowane lub zostaną zrealizowane tylko w niewielkim stopniu.
- W opiniach ekspertów sprawny i wydajny transport szynowy powinien być rozwijany zarówno ze względów ekologicznych, jak i dla odciążenia sieci drogowej w obszarach metropolitalnych.

Ministerstwo Transportu posiada dane, z których wynika, że miasta metropolitalne rozpoczęły już prace przygotowawcze nad projektami rozwoju transportu szynowego na lata 2007-2013. Szacunkowy łączny koszt tych projektów znacznie przekracza możliwość sfinansowania ich ze środków przewidzianych na to działanie w PO IiŚ. Dlatego, na obecnym etapie nie ma możliwości włączenia do działania 7.3 zakupu i modernizacji autobusów.

Głównym źródłem finansowania działań w obszarze transportu miejskiego będą regionalne programy operacyjne. W ramach tych programów możliwy będzie zakup autobusów.

18. Jerzy Chudziński – Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

Transport miejski przyjazny środowisku to nie tylko systemy szynowe, ale także nowoczesne autobusy spełniające najwyższe wymagania ekologiczne.

Czy możliwe jest wsparcie w działaniu 7.3 inwestycji w tabor autobusowy:

- wyposażony w silniki spełniające wymagania regulaminów EURO 5 i EEV,
- napędzany alternatywnym źródłem energii (CNG, etanol, biopaliwa itp.),
- wyposażony w nowoczesne, na dzisiaj przyszłościowe – energooszczędne jednostki napędowe np. autobusy hybrydowe, napęd wodorowy, ogniwa paliwowe itp.

Wsparcie w PO IiŚ zakupu tego typu pojazdów wskazałoby także samorządom na preferowanie takich inwestycji.

Zakup taboru autobusowego do przewozów miejskich może być współfinansowany środkami Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych.

19. Pytanie do twórców SOOŚ.

20. Dorota Korczyńska – Urząd Morski w Szczecinie

Co oznacza data 1 stycznia 2007 r. w kwestii kwalifikowalności kosztów? Czy od tej daty kwalifikowalne będą rzeczywiście poniesione wydatki (wystawione i opłacone faktury) czy wydatki określone np. na podstawie zawartych umów wynikających z przetargów? Inaczej mówiąc, czy aby wydatek był uznany za kwalifikowalny umowa musi być zawarta po 1 stycznia 2007 r. czy może zostać podpisana w 2006 r. (jeśli faktura wystawiana jest w 2007 r.)?

Zgodnie z Art. 56 p. 1 Rozporządzenia Rady nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie nr 1260/1999 „wydatki, w tym wydatki na duże projekty, są kwalifikowane do wsparcia z funduszy, jeżeli zostały faktycznie poniesione pomiędzy datą przedłożenia Komisji programów operacyjnych lub od dnia 1 stycznia 2007 r., w zależności od tego, który z tych terminów jest wcześniejszy”, a dniem 31 grudnia 2015 r. Operacje nie mogły zostać zakończone przed początkową datą kwalifikowalności”.

21. Michał Marzec – Port Lotniczy Łódź

W trakcie trwania budżetu 2007-2013 może nastąpić zmiana – zwiększenie ilości portów lotniczych w sieci TEN-T (możliwa zmiana w 2010 r.). Wnioskuje, aby nie wymieniać imiennie portów lotniczych uprawnionych do korzystania z dofinansowania w ramach priorytetu VI (działanie 6.2) a ograniczyć się do sformułowania, że beneficjentami są „spółki zarządzające portami lotniczymi zakwalifikowanymi do sieci lotniczej TEN-T (Port Lotniczy w Łodzi obsługuje więcej pasażerów niż np. port w Szczecinie).

Potrzeby inwestycyjne zgłoszone przez porty lotnicze będące obecnie beneficjentami PO IiŚ przekraczają kwotę środków przeznaczonych na działanie 6.2. Dlatego, rozszerzenie listy beneficjentów działania o nowe porty lotnicze wymagałoby dodatkowego zwiększenia kwoty środków unijnych.

Niezrozumiałą jest brak transportu lotniczego w Priorytecie VII Transport przyjazny środowisku

Priorytet VII nie objął transportu lotniczego, ponieważ ten rodzaj transportu nie jest uznawany za przyjazny środowisku.

Jeśli są np. drogi krajowe poza siecią TEN-T to dlaczego nie ma portów lotniczych poza siecią TEN-T?

Ze względu na ograniczone środki pochodzące z EFRR zdecydowano się na finansowanie infrastruktury lotniczej wyłącznie z Funduszu Spójności.

Proszę o jednoznaczne określenie środków przeznaczonych na działanie 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego.

Na działanie 8.4 przewiduje się przeznaczenie kwoty ok.40-50 mln EUR.

22. Karolina Lecyk – firma doradcza

Jaką procedurę ubiegania się o dofinansowanie w ramach FS przewiduje się dla wybranych projektów kluczowych?

Procedury ubiegania się o środki unijne dla projektów dużych i projektów kluczowych zostały określone w Rozporządzeniu Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. (Dz. U. 210 z dnia 31 lipca 2006 r.)

Czy przewiduje się dofinansowanie inwestycji w ramach działania 6.2 z budżetu państwa, w szczególności dla projektów, dla których wielkość współfinansowania wynosi 50%? Jeżeli tak, to na jakim poziomie?

Projekty w działaniu 6.2, dotyczące infrastruktury lotniskowej, będą współfinansowane przez beneficjentów.

23. Andrzej Gajek – Wydział Mechaniczny Politechniki Krakowskiej

Czy w priorytecie VII, działanie: Rozwój transportu kolejowego, lub w działaniu: Rozwój transportu intermodalnego przewiduje się środki na prace w zakresie tematu: Transport Bimodalny – samochodowo – kolejowy? Chodzi o znany problem transportu samochodów koleją. Pytanie dotyczy tranzytu na trasach: zachód wschód, północ – południe i w odwrotnie. Zalety tego typu transportu dla ochrony środowiska oraz przyszłościowy charakter tego rozwiązania są oczywiste. Prace nad tym tematem były już prowadzone. Ten rodzaj transportu poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz w pewnym stopniu zwiększa bezpieczeństwo energetyczne kraju.

Komisja Europejska nie wspiera zakupu taboru kolejowego i ciężarowego dla przewozów towarów.

24. Maciej Warszawski – Urząd Miasta Gdyni

Gminy wchodzące w skład Trójmiasta zamierzają wspólnie wdrożyć Kompleksowy system zarządzania transportem w aglomeracji, którego zakres jest spójny z zapisami działania 8.3. Jednakowoż po przekazaniu informacji o projekcie, zwracając uwagę na niską alokację środków unijnych, otrzymaliśmy odpowiedź, że Ministerstwo Transportu nie przewiduje realizacji kompleksowych projektów w ramach tego działania. Stanowisko to było argumentowane m.in. brakiem doświadczeń w tym zakresie oraz koniecznością stworzenia Krajowej Architektury IST. Mając na uwadze fakt, że wiele miast europejskich wprowadziło już takie rozwiązania a technologie w zakresie IST są technologiami już wielokrotnie sprawdzonymi w praktyce, argumentacja ta wydaje się być nieporozumieniem. Wątpliwa jest również konieczność budowy Krajowej Architektury ITS, w sytuacji kiedy każde z miast może tworzyć własne odrębne systemy, które będą posiadały własne odrębne architektury. Systemy te nie muszą być ze sobą spójne, gdyż nie ma żadnej racjonalnej konieczności połączenia zarządzania ruchem np. w Trójmieście z analogicznym systemem np. w Krakowie. *Na obecnym etapie rozwoju IST Ministerstwo Transportu uważa realizację dużych, kompleksowych systemów za zbyt ryzykowną. Rozwiązania regionalne (architektura fizyczna)*

muszą współpracować z architekturą krajową ze względu na przecinanie się systemu krajowego z regionalnymi, w szczególności na styku sieci dróg krajowych i miejskich.

25. Maciej Warszawski – Urząd Miasta Gdyni

Ograniczona pula środków przewidzianych na działanie 8.3 uniemożliwia realizację większej liczby projektów, które w kompleksowy sposób podchodzą do kwestii IST. Mając na uwadze fakt, że przedsięwzięcia dotyczące tej tematyki mogą być wspierane również przez Fundusz Spójności, korzystniejsza byłaby zamiana źródła finansowania z ERDF na FS, który co do zasady przeznaczony jest dla większych projektów.

Ponadto w ramach działania 7.3 ze wsparciem z FS przewidziano do realizacji projekty z zakresu telematiki, których nie sposób przeprowadzić bez ścisłego połączenia z zarządzaniem ruchem drogowym możliwym do (częściowej) realizacji jedynie w działaniu 8.3. ma to znaczenie szczególnie w przypadku systemów sygnalizacji wzbudzonej przez pojazdy transportu publicznego, który bez ścisłego powiązania z zarządzaniem całym ruchem drogowym doprowadzi do chaosu komunikacyjnego. Łącząc obie kwestie należałoby równocześnie zmienić źródło finansowania dla działania 8.3. Obecna pula środków umożliwia realizację jedynie punktowych małych projektów, których znaczenie dla systemów transportowych będzie trzeciorzędne.

Zakres wsparcia z Funduszu Spójności nie obejmuje całości działań w ramach IST.

26. Włodzimierz Bystrzycki – PKP Przewozy Regionalne

Działanie 7.1: Rozwój transportu kolejowego, kategoria interwencji; zakup taboru kolejowego.

Jak zostaną zapewnione budżetowe środki stanowiące pomoc publiczną (dotacje) dla przedsiębiorstw kolejowych przewozów pasażerskich (z Grupy PKP).

Czy w budżecie państwa na 2007 r. będą zabezpieczone środki finansowe umożliwiające rozpoczęcie realizacji projektów już w 2007 r. z zakresu zakupu i modernizacji taboru kolejowego.

Wkład krajowy do projektów zakupu taboru będzie pochodzić ze środków własnych beneficjentów. Działanie to stanowi pomoc publiczną i może być finansowane ze środków publicznych (unijnych i krajowych) jedynie do poziomu intensywności pomocy.

27. Tadeusz Pyziak – Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie

Projekt PO Infrastruktura i Środowisko nie zakłada modernizacji linii kolejowej E30 na odcinku Zabrze – Rzeszów – granica państwa. Jednocześnie PKP PLK S.A. z roku na rok obniża prędkości handlowe na tym odcinku linii kolejowej (na niektórych odcinkach już obecnie są prędkości do 30 km/h). W związku z powyższym czy nie rozważa się przyspieszenia modernizacji tej linii – przed 2013 r., kiedy zakończy się budowa centrum logistycznego Żurawica – Medyka.

W wyniku konsultacji społecznych na rezerwowej indykatywnej liście projektów do PO IiŚ umieszczono projekty modernizacji linii kolejowej E30 na odcinkach: Zabrze – Katowice – Kraków oraz Rzeszów – granica państwa.

PKP cargo zamierza przedstawić projekt budowy centrum logistycznego Żurawica – Medyka w ramach działania 7.4. Rozwój transportu intermodalnego.

Projekt PO Infrastruktura i Środowisko zakłada budowę autostrady A4 na odcinku Rzeszów - Korczowa po 2013 r. – inaczej niż zapisy zawarte w Rozporządzeniu Infrastruktury z 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia SPO Transport oraz w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 lipca 2004 r. W tych rozporządzeniach zakładano budowę autostrady A4 Tarnów – Rzeszów do 2010 r. (obecnie aż do 2013 r.), zaś na odcinku Rzeszów – granica

państwa planowano budowę A4 przed 2013 r. Dlaczego ww. terminy przesunięto skoro stan przygotowań pozwala na rozpoczęcie budowy w 2008 r.?

Budowa autostrady A4 na odcinku od Tarnowa do wschodniej granicy państwa zostanie zrealizowana z udziałem środków Funduszu Spójności w ramach działania 6.1 PO Infrastruktura i Środowisko. Aktualne harmonogramy realizacji projektu zakładają zakończenie projektu budowy autostrady A4 na odcinku Tarnów – Rzeszów w 2013 r. oraz Rzeszów – Korczowa w 2015 r.

Jak wynika z mapy zamieszczonej na 207 str. projektu PO IiŚ realizacja A4 na odcinku Rzeszów – granica państwa nastąpi w systemie koncesyjnym lub PPP. Kiedy zostanie określony i wybrany ostatecznie system realizacji tego odcinka autostrady? Brak decyzji w tym zakresie może opóźnić budowę ww. inwestycji znajdującej się w III korytarzu transportowym (sieć TEN-T).

Odcinek autostrady A4 Rzeszów – granica państwa został oznaczony na mapie we wstępnym projekcie PO IiŚ jako projekt rezerwowany przewidziany do realizacji w ramach działania 6.1. w przypadku wygospodarowania środków na ten cel. Na skutek postulatów zgłaszanych w toku konsultacji społecznych projekt został umieszczony na liście podstawowej w planie inwestycyjnym do programu. Projekt zostanie zrealizowany z udziałem środków Funduszu Spójności.

28. Maciej Michnej – Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej

Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego

W rodzajach projektów powinien się znaleźć zapis dotyczący modernizacji lokomotyw przeznaczonych do pracy przewozowej w transporcie pasażerskim. Chodzi tu głównie o lokomotywy pasażerskie i uniwersalne. Większość tych lokomotyw jest przestarzała, jednakże ich kompleksowa modernizacja może znacznie podnieść ich walory techniczne, przez co będą one mogły pracować jeszcze przez wiele lat.

Modernizacja układów napędowych pozwoli na znaczne oszczędności energii oraz pozwoli osiągnąć wymierne korzyści z oddziaływania na środowisko.

Modernizacja lokomotyw uniwersalnych i pasażerskich jest przedsięwzięciem pod pewnymi względami bardziej efektywnym niż inwestycje na zakup nowych pojazdów.

Drugi pozytywny aspekt modernizacji to możliwość wykonania jej przez krajowe ośrodki zajmujące się naprawą taboru kolejowego przy współpracy ze środowiskiem naukowym. Produkcja nowych lokomotyw ze względu na brak zaplecza produkcyjnego może się odbywać tylko poza granicami kraju oraz przy udziale zagranicznych konsorcjów. Do rodzajów projektów należy również dodać inwestycje związane z zakupem elektrycznych zespołów trakcyjnych do przewozów międzynarodowych i międzyregionalnych.

Uwaga została uwzględniona - w ramach działania 7.1. Rozwój transportu kolejowego będzie można finansować modernizację lokomotyw do przewozów pasażerskich.

29. Zarząd Główny Państwowych Straży Pożarnych

Prosimy o dopisanie do beneficjentów działania 8.1 organizacji pozarządowych i stowarzyszeń. Umożliwi to korzystanie z tych funduszy np. przez Ochotnicze Straże Pożarne (OSP), które są głównym trzonem krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego (głównie ratownictwo drogowe na drogach szybkiego ruchu). Ilość interwencji OSP włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego (KSRG) – rok 2005: w sumie 131428 akcji, w tym:

- 76.156 pożarów,
- 52.962 miejscowych zagrożeń (wypadki drogowe).

W wyniku konsultacji społecznych lista beneficjentów działania 8.1 zostanie poszerzona o organizacje pozarządowe oraz instytucje badawczo – naukowe. Ponieważ, zgodnie z ustawą o ochronie przeciwpożarowej z dnia 24 sierpnia 1991 r. każda jednostka OSP zarejestrowana jest w sądzie jako stowarzyszenie, jak również zgodnie z art. 3, ust. 2 ustawy o działalności pożytku publicznego i wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r. (Dz.U. nr 96 poz.873 ze zmianami), każde stowarzyszenie jest organizacją pozarządową, oznacza to że OSP są organizacjami pozarządowymi i mogą być beneficjentami środków pomocowych w ramach działania 8.1. PO Infrastruktura i Środowisko.

30. Krzysztof Skapski – Polska Izba Gospodarcza Ekorozwój

Postulat – uzupełnienie listy projektów, które mogą uzyskać dofinansowanie w ramach działania 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych o następujące zapisy:

- Budowa, przebudowa i rozbudowa stacji sprężania gazu ziemnego (CNG) i tankowania dla potrzeb taboru autobusowego,
- Zakup taboru autobusowego zasilanego sprężonym gazem ziemnym (CNG).

Ww. rodzaje projektów SA w pełni zgodne z celem i zakresem działania 7.3, stanowią jednocześnie najskuteczniejszą formę ograniczania emisji spalin i hałasu w transporcie miejskim – zgodnie z kategorią interwencji – Promocja czystego transportu publicznego.

Zgodnie z decyzją Ministerstwa Transportu działanie 7.3 nie obejmuje zakupów taboru autobusowego.

31. Bartosz Zawieja – Starostwo Powiatowe w Poznaniu

Czy istnieje możliwość wpisania do PO Infrastruktura i Środowisko dodatkowego działania (np. w priorytecie VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe) umożliwiającego aplikowanie powiatom (starostwom) dla inwestycji polegających na przebudowie dróg powiatowych leżących w pobliżu:

- dróg krajowych i autostrad (w pobliżu sieci TEN-T),
- nowych węzłów komunikacyjnych, tj. np. obiektów inżynierskich leżących w ciągu rzek, węzłów PKP itp. (w pobliżu sieci TEN-T).

Minister właściwy do spraw transportu jest odpowiedzialny za realizację projektów jedynie na sieci dróg krajowych na podstawie zapisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią w myśl zapisów ustawy własność samorządu województwa, powiatu lub gminy. Powierzenie zarządcy dróg krajowych realizacji odcinków dróg lokalnych wymagałoby nadania tym odcinkom kategorii dróg krajowych na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, wydanego po zasięgnięciu opinii właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego.

Zgodnie z „linią demarkacyjną” ustanowioną pomiędzy programami operacyjnymi, w ramach PO Infrastruktura i Środowisko nie mogą być realizowane projekty na drogach pozostających w gestii samorządów lokalnych (z wyjątkiem ulic miejskich leżących w ciągach dróg krajowych w miastach na prawach powiatu).

Na obecnym etapie prac nie ma możliwości umieszczenia w planie inwestycyjnym PO Infrastruktura i Środowisko inwestycji drogowych zlokalizowanych na odcinkach poza siecią dróg krajowych. Projekty dotyczące dróg powiatowych mogą być zgłaszane do Regionalnych Programów Operacyjnych. Ich powiązanie z siecią dróg krajowych i siecią TEN-T może być dodatkowym uzasadnieniem dla realizacji.

Dlaczego w PO IiŚ w pozycji projekty priorytetowe nie uwzględniono drogi krajowej S11 (Kołobrzeg - Bytom) oraz drogi krajowej S92 na całym jej przebiegu?

Powodem nieumieszczenia w PO IiŚ projektów budowy odcinków dróg S11 i S92 jest niewystarczająca kwota środków unijnych. Ze względu na położenie obu dróg poza siecią

TEN-T mogą one być finansowane w ramach programu jedynie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, które stanowią ok. 15% całości środków unijnych przeznaczonych na priorytety transportowe.

32. Bernard Kwiatkowski – Dyrektor Wydziału Inwestycji Strategicznych Urzędu Miasta Torunia

W świetle wniosku złożonego w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego w dniu 28 lutego 2006 r. dla przebiegu drogi krajowej nr 1 i 15 będącej w priorytecie VI, działanie 6.1, która mieści się w sieci dróg krajowych oraz w sieci TEN-T, przebiegająca przez miasto na prawach powiatu, dla której strategicznym rozwiązaniem jest budowa mostu przez rzekę Wisłę w Toruniu, nie została w trybie dzisiejszych prezentacji (konsultacji) wymieniona. Proszę o wyjaśnienie braku stanowiska w ww. sprawie.

Projekt budowy drugiego mostu przez Wisłę w Toruniu będzie mógł ubiegać się o współfinansowanie w ramach priorytetu VIII, działania 8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN-T po wyjaśnieniu czy będzie on stanowił część drogi krajowej.

33. Henryk Jędrzejczak – Forum Związków Zawodowych

W działaniu 8.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego beneficjentami są wyłącznie instytucje państwowe. Celem działania jest redukcja liczby śmiertelnych ofiar wypadków o 50%.

Przecież nie tylko jednostki państwowe przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na drogach. Istotnym ich uzupełnieniem jest pogotowie ratunkowe oraz instytucje pozarządowe zajmujące się tą problematyką. Dlatego należy rozszerzyć zakres beneficjentów o tego typu organizacje w przypadku spełnienia przez nie kryteriów.

W toku konsultacji społecznych rozszerzono listę beneficjentów działania 8.1 o organizacje pozarządowe oraz instytucje badawczo – rozwojowe.

34. Jan Malczewski – Podkarpacki Urząd Wojewódzki

Czy twórcy PO Infrastruktura i Środowisko w dziedzinach związanych z transportem są świadomi realizacji stopniowej dezintegracji terytorialnej kraju. Dotyczy to zwłaszcza dziedzin związanych z realizacją zadań inwestycyjnych na liniach kolejowych oraz na planowym zezwoleniu na likwidację wielu linii kolejowych.

Projekty modernizacji linii kolejowych służą integracji terytorialnej kraju. Jest to główny cel programu. Plan inwestycyjny do PO IiŚ zawiera inwestycje kolejowe o łącznej wartości przekraczającej 7 mld EUR (projekty podstawowe). Dodatkowa lista projektów rezerwowych zawiera inwestycje kolejowe na łączną kwotę ponad 4 mld EUR. Realizacja planu inwestycyjnego założonego w PO IiŚ przyczyni się do utrzymania wysokiego udziału transportu kolejowego w przewozach ogółem.

Czy pominięcie w projektach inwestycyjnych modernizacji linii kolejowej E30 od Krakowa do Granicy państwa w Przemyślu – Medyce było konsultowane z Ministerstwem Spraw Zagranicznych, dla którego współpraca z Ukrainą jest jednym z głównych priorytetów? Należy w tym miejscu podkreślić, że ostatnie modernizacje tego szlaku miały miejsce 20 lat temu i w najbliższych latach w przypadku braku ich modernizacji nastąpią zamknięcia odcinków linii.

Projekty modernizacji linii kolejowej E30 na odcinkach: Zabrze – Katowice – Kraków oraz Rzeszów – granica państwa zostały umieszczone na rezerwowej liście indykatywnej do PO Infrastruktura i Środowisko.