

385

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ROZWOJU REGIONALNEGO

z dnia 12 marca 2007 r.

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

Na podstawie art. 17 ust. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206, z 2005 r. Nr 90, poz. 759 i Nr 267, poz. 2251 oraz z 2006 r. Nr 149, poz. 1074 i Nr 249, poz. 1832) zarządza się, co następuje:

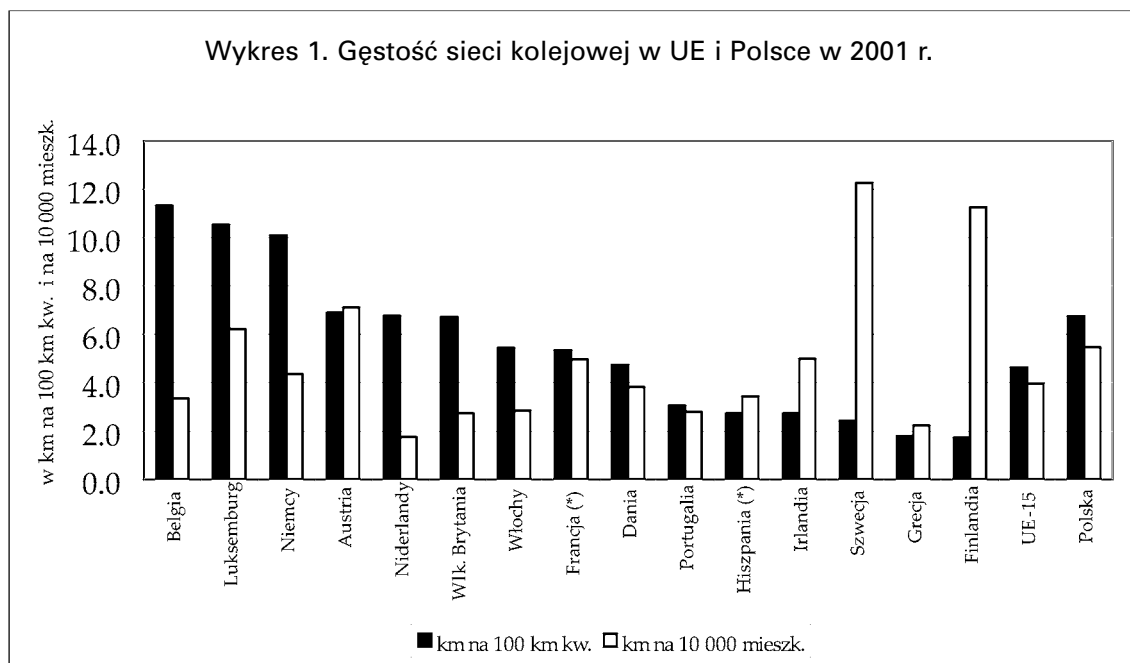
§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006 (Dz. U. Nr 177, poz. 1828 oraz z 2006 r. Nr 109, poz. 752) w załączniku „Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004—2006” wprowadza się następujące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

- 1) w części „Spis treści” skreśla się pozycje „8.1.3. Komitety Sterujące” i „8.2.2. Jednostki monitorująco-kontrolne”;
- 2) w rozdziale 1 „Diagnoza i analiza SWOT sektora transportu” podrozdział 1.2. „Sieć kolejowa” otrzymuje brzmienie:

„Stan techniczny całej polskiej sieci kolejowej jest jedną z przyczyn małej atrakcyjności oferty

kolejowej na rynku i spadku przewozów. Nie ma na to wpływu już fakt, że pod względem ilościowym polska sieć kolejowa znacznie lepiej się prezentuje od sieci w UE. Mimo że w ciągu ostatnich 20 lat sieć ta ulegała wyraźnej i stałej redukcji, jej gęstość w Polsce w 2001 r. (6,8 km/100 km²) znacznie przewyższała średnią gęstość w UE (4,6 km/100 km²). Gęstość sieci kolejowej w UE i Polsce obrazuje wykres 1. Jednakże, o ile sieć linii normalnotorowych zmniejszyła się w UE w latach 1980—2000 ze 165,2 tys. km do 150,3 tys. km (o 9 %), to w Polsce w tym czasie zmalała z 24,4 tys. km do 20,1 tys. km (o 17,3 %). W Polsce nadal jeszcze utrzymuje się relatywnie wysoki udział kolei w przewozach lądowych ładunków, w 2001 r. wynosił on 33,1 % pracy przewozowej, podczas gdy w UE odsetek ten spadł do 11,6 %. Natomiast w przewozach pasażerskich udział polskiej kolei w 2001 r. obniżył się do 10,3 %, a więc do poziomu niewiele wyższego niż w UE (6,3 %).

Wykres 1. Gęstość sieci kolejowej w UE i Polsce w 2001 r.



Dylematem polskiej polityki transportowej jest sposób zwiększenia atrakcyjności oferty kolejowej na rynku i zakres pomocy publicznej w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej. Doświadczenia UE z lat 1990—2001 w tym zakresie nie są zbyt pozytywne, mimo znacznej modernizacji infrastruktury (linie kolejowe dużej prędkości, terminale transportu intermodalnego itd.) udział

kolei w podziale rynku nie przestał się obniżać. Kapitałochłonne inwestycje w infrastrukturę kolejową muszą więc być powiązane z innymi instrumentami regulacyjnymi systemu transportowego, wymuszającymi zmiany w kierunku renesansu gałęzi konkurencyjnych wobec transportu samochodowego i motoryzacji indywidualnej.

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

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

W stosunku do wielu państw członkowskich UE, polska infrastruktura kolejowa ma znacznie gorsze cechy eksploatacyjne: ograniczona jest liczba odcinków pozwalających na kursowanie pociągów z prędkością powyżej 100 km/h, użytkowana jest przestarzała trakcja elektryczna 3 000 V prądu stałego¹⁾. Tory i rozjazdy wymagają modernizacji; w stanie dobrym znajduje się jedynie 22,9 % torów i 19,7 % rozjazdów, natomiast w stanie dostatecznym jest 37,5 % torów i 42,2 % rozjazdów, a w niezadowalającym stanie jest aż 39,6 % torów i 38,1 % rozjazdów.

Ze złego stanu infrastruktury kolejowej wynika zagrożenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów. Zachodzi więc konieczność ograniczania prędkości handlowych (w rozkładzie jazdy 2002/2003 wprowadzono 4 110 stałych ograniczeń prędkości na głównych liniach kolejowych), przez co pogarsza się oferta przewozowa kolei. W rozkładzie jazdy 2002/2003, w ruchu pasażerskim tylko 4,5 % ogólnej długości torów czynnych było dostosowanych do prędkości 120—160 km/h, 40 % — do prędkości 80—120 km/h, 42,8 % — do prędkości 64—80 km/h, zaś 12,7 % — poniżej 40 km/h.

Z linii objętych umowami międzynarodowymi jedynie ciąg E20 jest w znacznym stopniu zmodernizowany. Dostosowanie stanu technicznego pozostałych linii objętych tymi umowami do wyżej wymienionych parametrów następować będzie sukcesywnie, a aktualnie prace są skoncentrowane na wschodnim odcinku E20 oraz zachodnim odcinku E30.

Polska infrastruktura kolejowa o znaczeniu regionalnym i lokalnym jest szczególnie zdegradowana technicznie, co sprawia, że oferta świadczonych przez kolej usług jest mocno ograniczona. Priorytetem jest obecnie dostosowanie kolei do obsługi dużych potoków pasażerskich występujących między dużymi aglomeracjami, a zwłaszcza między Warszawą i takimi miastami jak: Łódź, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Szczecin. Znaczna część podróżnych woli korzystać z samochodu osobowego niż

z kolejowej oferty przewozowej, zwłaszcza w sytuacji, gdy konieczna jest podróż z przesiadkami. Sytuacja może ulec odwróceniu jedynie wówczas, gdy linie kolejowe w tych relacjach pozwolą na znaczne skrócenie czasu przejazdu pociągów i uzyskanie prędkości handlowej powyżej 100 km/h. Potrzeba modernizacji sieci kolejowej w tych relacjach wynika także z obserwowanego utrzymywania się dużego popytu na przejazdy pociągami InterCity i ekspresowymi.

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

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

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

Biorąc pod uwagę gęstość sieci i częstotliwość kursowania, transport zbiorowy w Warszawie charakteryzuje się ciągłą poprawą oferty przewozowej. Przyczyniło się do tego uruchomienie metra, które wpłynęło na uporządkowanie przebiegu tras publicznego transportu naziemnego wzdłuż trasy jego przebiegu. Przeciętna częstotliwość kursowania pojazdów naziemnych wynosi 10 minut, przy czym jest ona wyższa na głównych ciągach i w godzinach szczytów przewozowych. Układ tras ze zbyt dużą liczbą rzadko kursujących, pokrywających się linii zakłóca jednak średnią poprzez zjawisko zdudnienia. Zjawisko to w praktyce przejawia się kursowaniem zbitych grup pojazdów różnych linii w stosunkowo dużych odstępach czasowych, znacznie odbiegających od średniej teoretycznej. Pomimo wielu wysiłków związanych z podniesieniem jakości transportu publicznego, jakość oferowanych usług nie jest satysfakcjonująca.

Analiza oczekiwanych wyników obecnego projektu budowy metra pokazuje, że projektowana inwestycja jest zgodna z celami miejskiej polityki trans-

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

portowej w aspektach stabilnego rozwoju i przyczynia się do osiągnięcia głównego celu określonego w tym dokumencie. Obecny projekt budowy metra jest również zgodny ze strategiami transportowymi poszczególnych dzielnic, stworzonymi jako część warszawskiej polityki transportowej, a także przyczynia się do realizacji strategicznych celów dzielnic, na które wpływa.

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

- 3) w rozdziale 4 „Spójność SPOT z polityką transportową UE i Polski” w części „Strategia Rozwoju Infrastruktury Transportu na lata 2004—2006 i lata dalsze (główne założenia)” część „Równe traktowanie kobiet i mężczyzn” otrzymuje brzmienie:

„Równe traktowanie kobiet i mężczyzn

Wszystkie działania w ramach SPOT będą odbywały się zgodnie z wymogami Wspólnoty w zakresie eliminowania nierówności i promowania równości pomiędzy kobietami i mężczyznami i zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady 1260/99/WE.²⁾

Równe prawa w życiu rodzinnym, politycznym, społecznym i gospodarczym kobiet i mężczyzn w Polsce gwarantuje Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (art. 33), natomiast przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. — Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.) są w pełni zgodne z wymogami prawa wspólnotowego w zakresie równego traktowania kobiet i mężczyzn. Kodeks pracy zapewnia między innymi równe traktowanie kobiet i mężczyzn w zatrudnieniu, zrównanie uprawnień pracowniczych związanych z wychowywaniem dzieci oraz reguluje warunki pracy kobiet w ciąży i karmiących dziecko piersią.

W trakcie wdrażania działań dotyczących rozwoju zasobów ludzkich uwaga będzie poświęcona między innymi eliminowaniu nierówności i integracji zawodowej kobiet. Odpowiednia reprezentacja kobiet i mężczyzn będzie zasiadać w Komitecie Monitorującym.”;

- 4) w rozdziale 5 „Priorytety i działania SPOT”:

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

Tabela 4. Przedsięwzięcia w infrastrukturze transportowej współfinansowane z instrumentów strukturalnych UE realizowane przez dokumenty operacyjne PWW

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

²⁾ Zgodnie z art. 107 rozporządzenia Rady nr 1083/2006/WE 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/WE (Dz. Urz. WE L 210 z 31.07.2006, str. 25), z dniem 1 stycznia 2007 r. rozporządzenie Rady nr 1260/1999/WE dotyczące zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 63 z 03.03.2001) utraciło moc obowiązującą. Jednakże rozporządzenie nr 1260/1999/WE może być nadal stosowane w zakresie określonym w art. 105 rozporządzenia Rady nr 1083/2006/WE.

b) w podrozdziale 5.2. „Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu”:

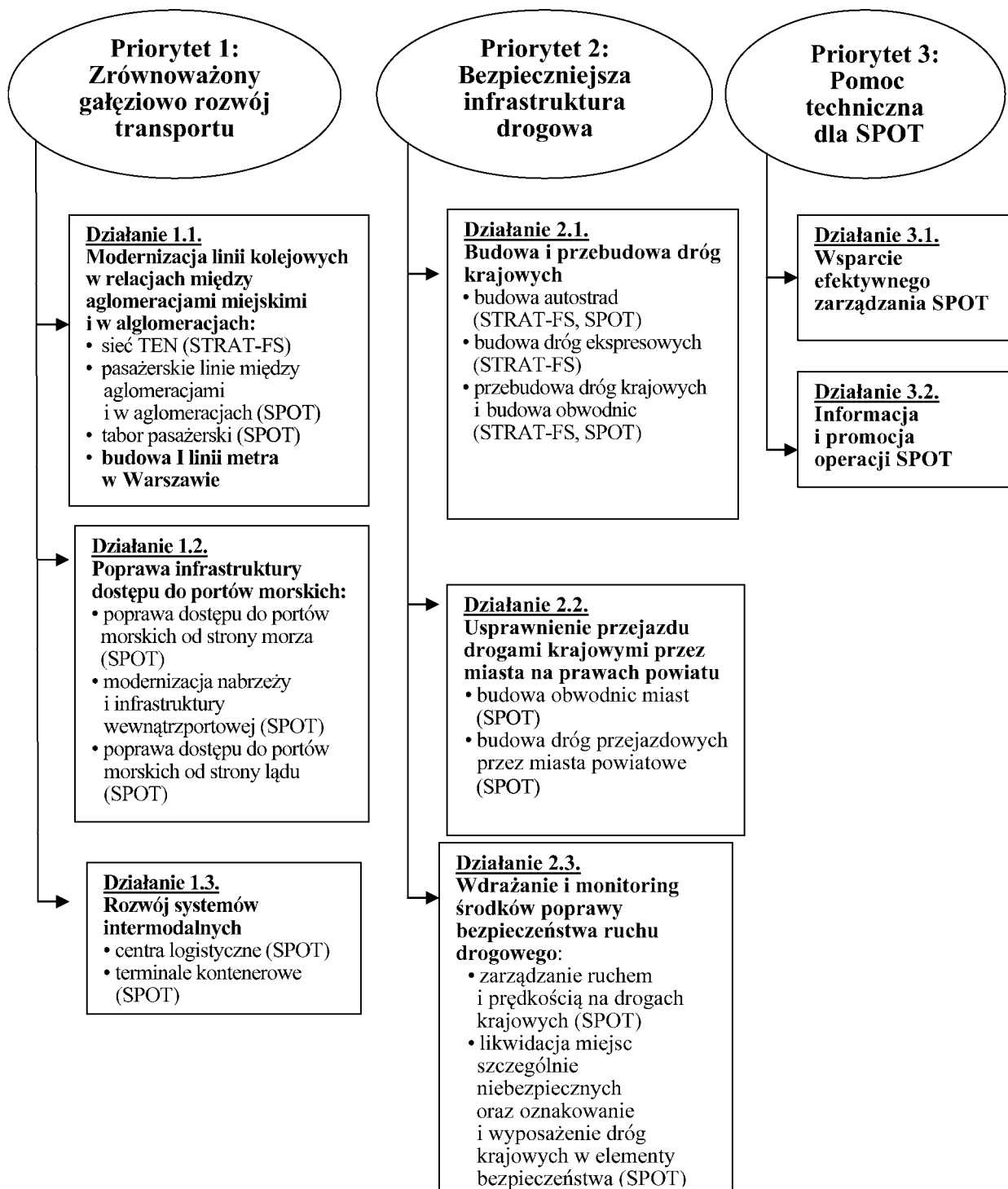
— akapit drugi „Cel pierwszy” otrzymuje brzmienie:

„**Cel pierwszy**, to modernizacja linii kolejowych pomiędzy aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach miejskich, w tym również budowa metra w Warszawie oraz doposażenie przewoźników w nowoczesny tabor kole-

jowy. Działaniami komplementarnymi w stosunku do projektów w ramach SPOT, służącymi realizacji tego celu, są projekty współfinansowane z Funduszu Spójności na liniach stanowiących przyszłą sieć TEN-T.”,

— wykres 2 „Schemat priorytetów i działań w sferze rozwoju polskiego transportu w SPOT oraz Strategii dla Funduszu Spójności (2004—2006)” otrzymuje brzmienie:

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



— w oddziale 5.2.1. „Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

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

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

„5.3.1. Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

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

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

Na skutek budowy tych odcinków autostrady uzyska się istotną poprawę warunków transportowych pomiędzy aglomeracjami warszawską i łódzką poprzez skrócenie czasu przewozu osób i ładunków na tej trasie oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego dla korzystających z autostrady. Ponadto, budowa przyniesie pośrednie pozytywne skutki gospodarcze dla regionów, przez które przebiega (lepsze warunki do rozwoju usług, tu-

rystyki i rekreacji, zwiększenie mobilności siły roboczej), a przez to przyczyni się również do przyspieszenia rozwoju gospodarki państwa.

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

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

d) w podrozdziale 5.4. „Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT” oddział 5.4.1. „Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT” i oddział 5.4.2. „Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT” otrzymują brzmienie:

„5.4.1. Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT

Działanie to obejmuje czynności, które będą ukierunkowane na usprawnienie systemu zarządzania funduszami strukturalnymi, monitorowania, kontroli i oceny działań. W ramach tego działania można wyróżnić dwie zasadnicze czynności:

- Czynność 1. Rekrutacja kadry uzupełniającej oraz zakup sprzętu i oprogramowania obejmuje: w szczególności zwiększenie liczby personelu oraz pozostałej załogi pracowniczej bezpośrednio włączonej we wdrażanie SPOT, finansowanie wynagrodzenia (włączając w to ubezpieczenie) nowo przyjętym pracownikom oraz zakup dla nich sprzętu komputerowego i oprogramowania.
- Czynność 2. Usługi niezbędne do skutecznego wdrażania SPOT obejmuje: między innymi usługi dla Komitetu Monitorującego, wspieranie zarządzania, monitoringu, audytu, kontroli i szkoleń dla personelu i pozostałej załogi pracowniczej (z urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu i beneficjentów), wymianę doświadczeń oraz ocenę SPOT, łącznie z oceną dodatkową.

Zgodnie z regulacjami unijnymi, wymienione wyżej czynności mogą być podzielone

na objęte limitem wydatków i nieobjęte tym limitem. Na pierwszą grupę składa się zwiększenie liczby personelu oraz pozostałej załogi pracowniczej bezpośrednio włączonych we wdrażanie SPOT, finansowanie wynagrodzenia (włączając w to ubezpieczenie), usługi dla Komitetu Monitorującego, wspieranie zarządzania, monitoringu, audytu, kontroli oraz oceny SPOT. Na drugą grupę składają się: zakup sprzętu i oprogramowania dla osób bezpośrednio zajmujących się wdrażaniem SPOT, szkolenia dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu i pracowników beneficjentów bezpośrednio zajmujących się wdrażaniem SPOT, wymiana doświadczeń oraz szkolenia dotyczące bezpieczeństwa transportu.

Na koszty poniesione w ramach wyżej wymienionych czynności często składać się będą koszty przygotowania dokumentacji przetargowej w celu wybrania firmy odpowiedzialnej za poszczególne zadania oraz koszty usług tej firmy.

5.4.2. Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT

Działanie to obejmuje cztery następujące czynności:

- Czynność 1. Kampania informacyjna promująca SPOT

- Czynność 2. Strona internetowa promująca SPOT
- Czynność 3. Szkolenia dla pracowników Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej SPOT bezpośrednio włączonych we wdrażanie SPOT oraz dla pracowników agencji wdrażających (bepośrednio włączonych we wdrażanie SPOT), obejmujące w szczególności szkolenia z analizy kosztów i bezpieczeństwa
- Czynność 4. Ocena promocyjnych i informacyjnych kampanii i zadań

Na koszty poniesione w ramach wyżej wymienionej czynności składać się będą głównie: koszty przygotowania dokumentacji przetargowej w celu wybrania wykonawcy odpowiedzialnego za poszczególne zadania oraz koszty usług tego podmiotu.

Odbiorcami pomocy są: Ministerstwo Transportu, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Komitet Monitorujący SPOT oraz jednostki wdrażające SPOT.”;

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

Tabela 5. Tabela finansowa dla SPO Transport w euro w cenach 2004 r. wg priorytetów (zobowiązania dla lat 2004, 2005 i 2006)

Priorytety / działania programu operacyjnego	Koszty ogółem	Publiczne										Prywatne*
		Wkład wspólnotowy					Krajowy wkład publiczny					
		Ogółem	EFRR	EFS	EFOIGR	FISR	Ogółem	Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego	Inny		
Priorytet 1. Zrównoważony gąźciowo rozwoj transportu	701.464.218,00	474.100.000,00					227.364.218,00	118.491.133,00	108.873.085,00		7.573.731,00	
2004	132.794.643,00	99.565.761,00				33.228.882,00	29.444.173,00	3.784.709,00		2.780.971,00		
2005	189.693.984,00	142.240.210,00				47.453.774,00	42.045.361,00	5.408.413,00		3.973.164,00		
2006	378.975.591,00	232.294.029,00				146.681.562,00	47.001.599,00	99.679.963,00		819.596,00		
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	907.446.017,00	680.284.465,00				227.161.552,00	122.245.122,00	104.916.430,00				
2004	226.943.613,00	170.176.477,00				56.767.136,00	43.993.272,00	12.773.864,00				
2005	324.238.400,00	243.115.079,00				81.123.321,00	62.874.553,00	18.248.768,00				
2006	356.264.004,00	266.992.909,00				89.271.095,00	15.377.297,00	73.893.798,00				
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPO	12.000.050,00	9.000.000,00				3.000.050,00	3.000.050,00					
2004	2.804.032,00	2.103.008,00				701.024,00	701.024,00					
2005	4.005.849,00	3.004.370,00				1.001.479,00	1.001.479,00					
2006	5.190.169,00	3.892.622,00				1.297.547,00	1.297.547,00					
Ogółem SPOT	1.620.910.285,00	1.163.384.465,00				457.525.820,00	243.736.305,00	213.789.515,00		7.573.731,00		
2004	362.542.288,00	271.845.246,00				90.697.042,00	74.138.469,00	16.558.573,00		2.780.971,00		
2005	517.938.233,00	388.359.659,00				129.578.574,00	105.921.393,00	23.657.181,00		3.973.164,00		
2006	740.429.764,00	503.179.560,00				237.250.204,00	63.676.443,00	173.573.761,00		819.596,00		
Całkowite związane z EFRR	1.620.910.285,00	1.163.384.465,00				457.525.820,00	243.736.305,00	213.789.515,00		7.573.731,00		

* Podane kwoty środków prywatnych nie stanowią elementu planu finansowego, są to szacunkowe wielkości udziału prywatnego w projektach uzyskujących pomoc publiczną.

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

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

Poziom odniesienia/priorytet/działania	Wskaźnik wkładu - wartość docelowa (lata 2004-2008) w mln euro	Wskaźnik produktu – wartość docelowa (lata 2004-2008)	Wskaźnik rezultatu: wartość w okresie bazowym oraz wartość docelowa (w odniesieniu do okresu bazowego)	Wskaźnik oddziaływania: wartość w okresie bazowym
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu	Wielkość zaangażowanych środków przeznaczonych na priorytet: 701,5	Wskaźnik produktu – wartość docelowa (lata 2004-2008) Km zmodernizowanych linii kolejowych: 62,8 Udział w % ukończenia zadania w stosunku do harmonogramu: 100% Km zmodernizowanych lub wybudowanych dróg i linii kolejowych na terenie portów: do ustalenia podczas wdrażania Ilość wybudowanych centrów logistycznych: 1 Ilość wybudowanych terminali transportu kombinowanego: 2-3 Długość wybudowanej linii metra: 3,87 km Liczba wybudowanych przystanków komunikacji zbiorczej: 4 Liczba wybudowanych miejsc postojowych: 700	Wskaźnik udziału w pracy przewozowej transportu kolejowego: 33% /2001/ i 25% /2008/ Wskaźniki techniczne realizowanych projektów: - prędkość 100 km/godz. /2001/ i 160 km/godz. /2008/ - skrócenie czasu przejazdu 100% /2001/ i 90% /2008/ Średni czas obsługi statków morskich reda-reda w godz./1000 ton: 6,5 /2001/ i 6,0 /2008/ Wielkość przetładunków w portach morskich w mln ton/rok: 47,8 /2001/ i 51,0 /2006/ Przewozy ładunków w kontenerach w TEU Liczba mieszkańców obsługiwanych przez transport zbiorowy - metro 985 324 /2004/ i 994 003 /2007/	Przeniesienie potoków ruchu z dróg na koleje: 100% /2001/ i 105% /2008/ Wzrost bezpieczeństwa ruchu na modernizowanym odcinku linii: 100% /2001/ i 106% /2008/ Ograniczenie wpływu na środowisko (hałas): 100% /2001/ i 70-90% /2008/ Nowe miejsca pracy w sferze oddziaływania portów morskich: 100% /2001/ i 110% /2008/ Podniesienie konkurencyjności portów morskich: 100% /2001/ i 115% /2008/ Poprawa sprawności obsługi ładunku poprzez skrócenie czasu przewozu: 100% /2001/ i 80% /2008/
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	Wielkość zaangażowanych środków przeznaczonych na priorytet: 907,4	Liczba projektów w sztukach: do ustalenia podczas wdrażania Km zbudowanych autostrad: 7,6 Km przebudowanych dróg: 310 Udział w % ukończenia zadania w stosunku do harmonogramu: 100%	Wskaźniki techniczne realizowanych projektów: - nośność w kN/os: 100 /2001/ i 115 /2008/ - szerokość jezdni w metrach: 7 /2001/ i 11 /2008/ - zwiększenie przepustowości drogi: o 1/3 - liczba pasów: 2x2 /2008/ Ograniczenie liczby „czarnych punktów” na sieci dróg krajowych o 1/4 Zmniejszenie o 10% długości sieci dotkniętej zatorami /kongestią/	Wzrost bezpieczeństwa ruchu na modernizowanym odcinku drogi: 100% /2001/ i 116% /2008/ Ograniczenie uciążliwości dla środowiska przebudowywanego odcinka w zakresie ograniczenia hałasu /do ustalenia podczas wdrażania/
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT	Wielkość środków przeznaczonych na pomoc techniczną: 12,0	Skwantyfikowane wielkości pomocy dotyczące obsługi programu i wydanych informacji	Stopień upowszechnienia wiedzy o programie wśród społeczeństwa /pomiar ankietowy/	Uzyskane efekty pomocy technicznej wśród zarządzających i społeczeństwa

7) w rozdziale 8 „System wdrażania SPOT”:

a) w podrozdziale 8.1. „Zarządzanie i wdrażanie”:

— oddział 8.1.2. „Funkcje Instytucji Pośredniczącej (IPZ)” otrzymuje brzmienie:

„8.1.2. Funkcje Instytucji Pośredniczącej (IPZ)”

Do głównych zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach SPOT, które mogą być jej przekazane w drodze porozumienia z Instytucją Zarządzającą, należą w szczególności:

- podejmowanie decyzji o wyborze projektów,
- sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań przez beneficjentów w ramach SPOT,
- zawieranie umów o dofinansowanie projektów z beneficjentami,
- nadzór nad zamówieniami publicznymi udzielanymi w ramach realizacji projektów SPOT,
- zarządzanie finansowe SPOT, w tym: obsługa rachunków bankowych, dokonywanie płatności na rzecz beneficjentów, weryfikacja wniosków o płatność, przekazywanie wniosku o refundację do Instytucji Zarządzającej,
- prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych na podstawie Planu działań informacyjno-promocyjnych zawartego w Uzupełnieniu SPOT,
- monitorowanie realizacji SPOT na poziomie projektów,
- przygotowywanie i przekazywanie do IZ SPOT sprawozdań okresowych oraz końcowych z realizacji SPOT na poziomie działań,
- przeprowadzanie bieżącej kontroli projektów na podstawie otrzymanych sprawozdań okresowych i końcowych, tj. dokonywanie kontroli ex post dokumentacji oraz prowadzenie kontroli na miejscu realizacji projektów zgodnie z art. 4 rozporządzenia nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1260/1999/WE dotyczącego zarządzenia i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych

(Dz. Urz. WE L 63 z 03.03.2001, z późn. zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 14, t. 1, str. 132)³⁾,

— dokonywanie oceny prawidłowości, skuteczności i zgodności z wymogami prawa procedur stosowanych przez beneficjentów, w tym: przez opiniowanie podręczników beneficjentów w celu zapewnienia poprawności ustanowionych procedur oraz prowadzenie kontroli systemowych u beneficjentów,

— przeprowadzanie kontroli ex ante zamówień publicznych zgodnie z przyjętą metodologią.”,

— uchyla się oddział 8.1.4. „Komitety Sterujące”,

b) w podrozdziale 8.2. „Zarządzanie finansowe oraz kontrola”:

— uchyla się oddział 8.2.2. „Jednostki monitorująco-kontrolne”,

— część 8.2.4.2. „Kontrola pogłębiona” otrzymuje brzmienie:

„Kontrolę pogłębioną w rozumieniu art. 10 i 11 rozporządzenia nr 438/2001/WE przeprowadzają organy kontroli skarbowej. Kontrola pogłębiona obejmuje:

— sprawdzenie skuteczności zastosowanych systemów zarządzania i kontroli,

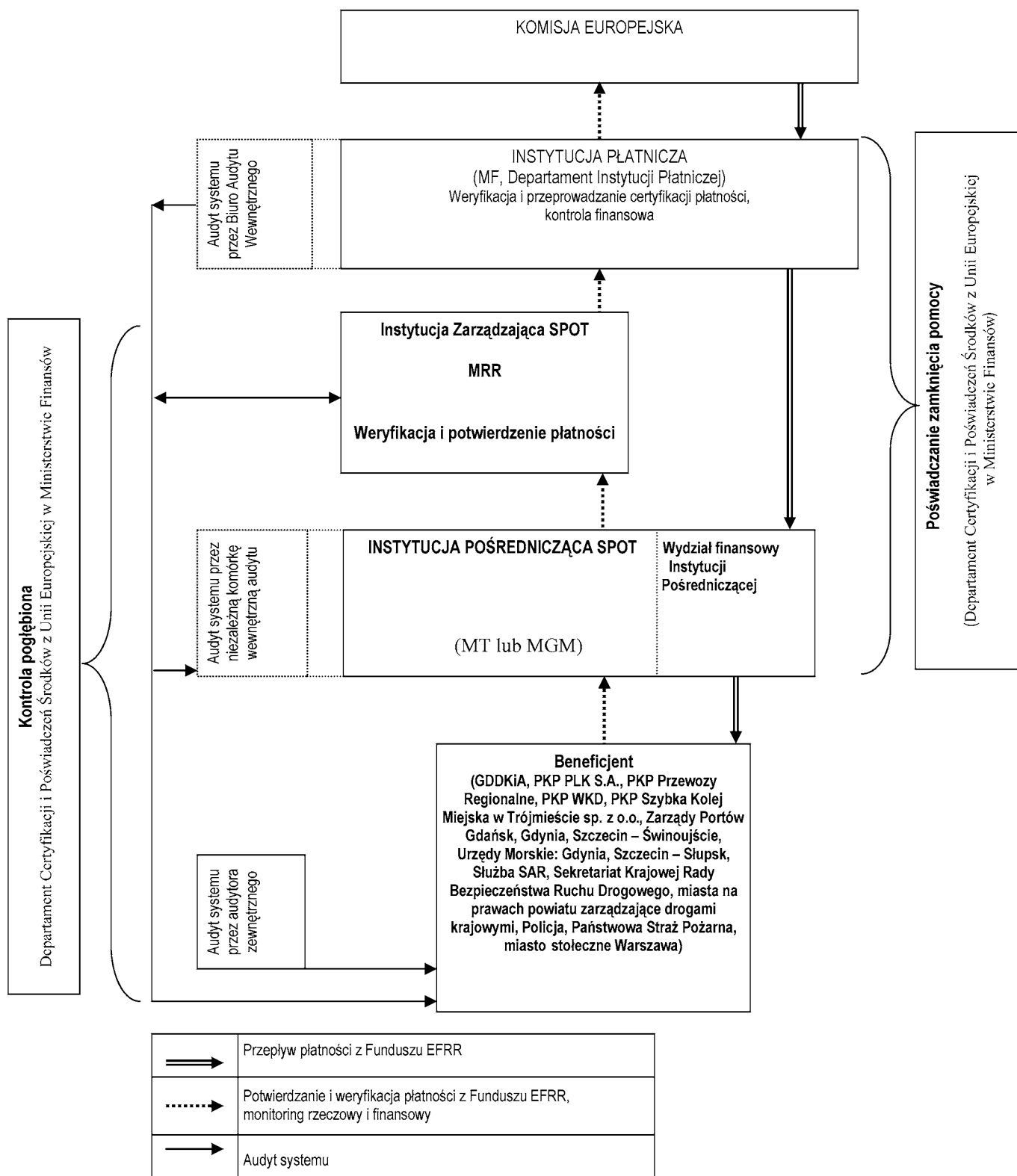
— kontrolę 5 % kwalifikowanych wydatków opartą na reprezentatywnej próbie zatwierdzonych operacji.

Kontrolę pogłębioną wykonuje 16 urzędów kontroli skarbowej (UKS). Za jej koordynację, w tym wybór reprezentatywnej próby, jednolitą metodologię kontroli, systematyzowanie wyników i przekazywanie ich odpowiednim instytucjom krajowym oraz Komisji Europejskiej odpowiedzialny jest Departament Certyfikacji i Poświadczeń Środków z Unii Europejskiej w Ministerstwie Finansów, który podlega Generalnemu Inspektorowi Kontroli Skarbowej.”,

— w oddziale 8.2.4. „Procedury audytu i kontroli” w części 8.2.4.5. „Przepływ środków z funduszy strukturalnych” wykres 3 „Zarządzanie finansowe i kontrola wydatków w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport — model uproszczony” otrzymuje brzmienie:

³⁾ Zgodnie z art. 54 rozporządzenia Komisji nr 1828/2006/WE z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1083/2006/WE z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia nr 1080/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, z dniem 16 stycznia 2007 r. rozporządzenie Komisji nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1260/1999/WE dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 63 z 03.03.2001) utraciło moc obowiązującą. Jednakże rozporządzenie nr 438/2001/WE może być nadal stosowane w zakresie określonym w art. 54 rozporządzenia Komisji nr 1828/2006/WE.

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



8) użyte w różnym przypadku i liczbie wyrazy „multi-modalny” i „kombinowany” zastępuje się użytym w odpowiednim przypadku i liczbie wyrazem „intermodalny”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Rozwoju Regionalnego: G. Gęsička