

1544

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ROZWOJU REGIONALNEGO

z dnia 16 grudnia 2008 r.

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

Na podstawie art. 11 ust. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006 (Dz. U. Nr 235, poz. 2350, z późn. zm.²⁾) w załączniku „Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006” wprowadza się następujące zmiany:

1) w rozdziale 2 „Cele i priorytety SPOT”:

a) podrozdział 2.2. „Opis Priorytetu 2: Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” otrzymuje brzmienie:

„2.2. Opis Priorytetu 2: Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa

Zapewnienie bezpieczeństwa w polskim transporcie jest bardzo trudnym wyzwaniem. Zapisy dotyczące bezpieczeństwa w transporcie znajdują się zarówno w traktacie z Maastricht, jak i w *Białej Księdze* Komisji Europejskiej dotyczącej polityki transportowej do roku 2010. Zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych oraz wykorzystanie nowoczesnych technologii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego są jej priorytetowymi zagadnieniami. W ramach tego priorytetu będą realizowane trzy cele częściowe.

Za cel pierwszy przyjęto budowę autostrad i dróg ekspresowych, przebudowę oraz modernizację 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.

Cel drugi to usprawnienie przejazdów przez miasta na prawach powiatu. Będzie on realizowany przez budowę obwodnic miast oraz usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu. Warunkiem skutecznej realizacji tego celu jest ścisła współpraca zarządcy dróg krajowych z samorządami terytorialnymi. Cel będzie wypełniany poprzez

realizację projektów zlokalizowanych na sieci TEN-T lub na drogach krajowych powiązanych z tą siecią.

Cel trzeci dotyczy wdrożenia i monitoringu środków poprawy bezpieczeństwa na drogach krajowych. Będzie on realizowany przez: likwidację miejsc niebezpiecznych; zapewnienie odpowiedniego oznakowania, wyposażenia i informacji; wspieranie ratownictwa na drogach krajowych; rozwój systemu zarządzania ruchem oraz systemów poprawy bezpieczeństwa ruchu; poprawę skuteczności działań prewencyjnych Policji w zakresie ruchu drogowego.

Sprawdzonymi sposobami poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej są: budowa autostrad i dróg ekspresowych, przebudowa dróg krajowych, budowa obwodnic i przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu. Stan infrastruktury drogowej w Polsce wykazuje istotne braki w porównaniu z infrastrukturą Unii Europejskiej. Ilość dróg o znaczeniu strategicznym w Polsce jest niewystarczająca (autostrady i drogi ekspresowe), a stan techniczny istniejących dróg jest niezadowolający.”,

b) podrozdział 2.3. „Opis priorytetu 3: Pomoc techniczna dla SPOT” otrzymuje brzmienie:

„2.3. Opis priorytetu 3: Pomoc Techniczna dla SPOT

Celem pomocy technicznej jest zapewnienie wsparcia dla wdrażania SPOT oraz zapewnienie ciągłości procesu programowania dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007—2013, zwanego dalej „POLiŚ 2007—2013”. Pomoc techniczna zostanie przeznaczona na dwa działania:

- działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT,
- działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT.

W działaniu 3.1 wsparcie będzie dotyczyć:

1. Zatrudnienia personelu i zakupu sprzętu komputerowego oraz oprogramowania, w tym:

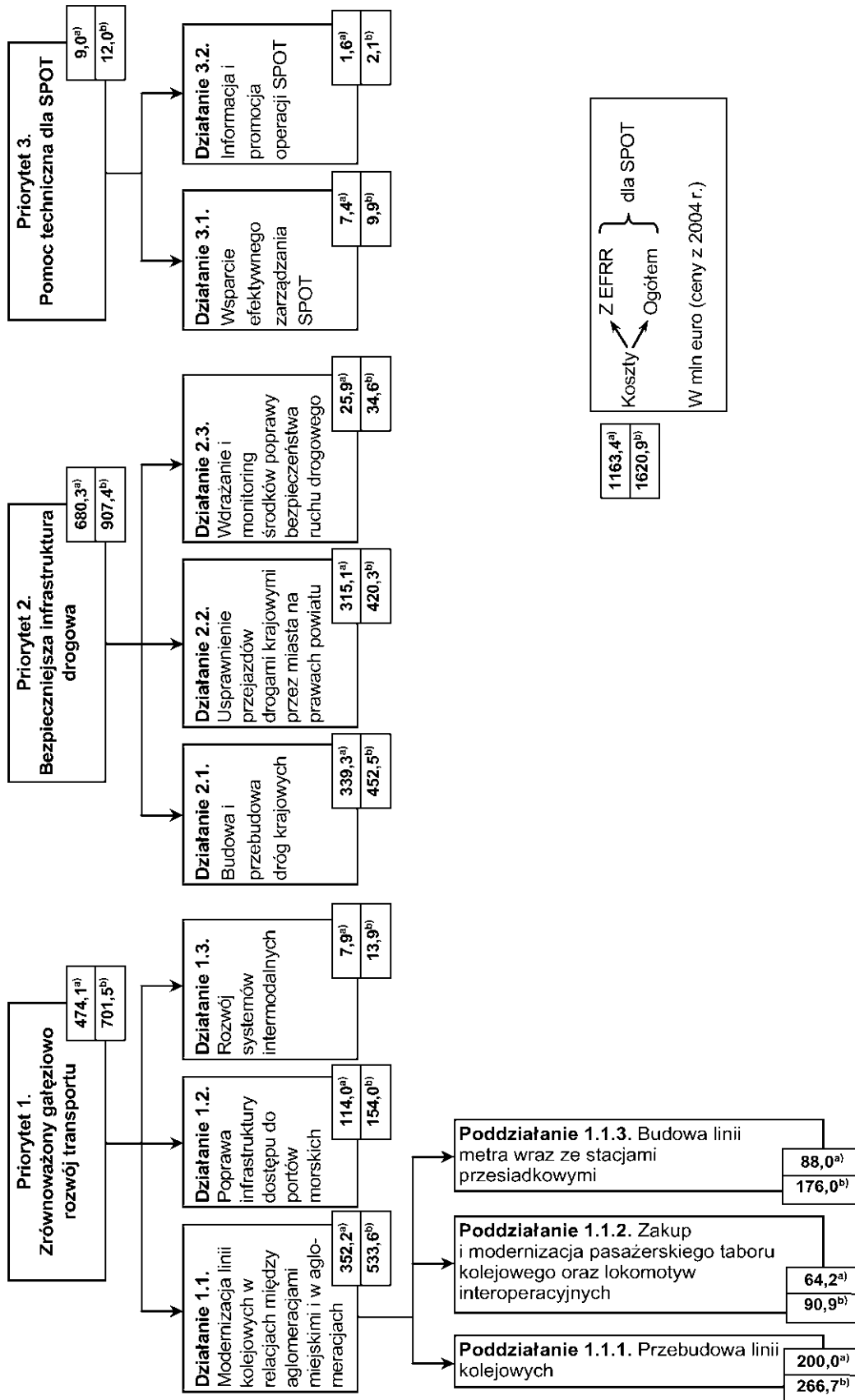
- wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regio-

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 90, poz. 759 i Nr 267, poz. 2251, z 2006 r. Nr 149, poz. 1074 i Nr 249, poz. 1832 oraz z 2008 r. Nr 216, poz. 1370.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 95, poz. 800 i Nr 135, poz. 1141, z 2006 r. Nr 109, poz. 753 oraz z 2007 r. Nr 57, poz. 386.

- nalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, składkami na fundusz pracy oraz nagrodami i innymi świadczeniami,
- zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania oraz zapewnienie ciągłości użytkowania zakupionego sprzętu biurowego, sprzętu komputerowego oraz oprogramowania w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007—2013.
2. Usług dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz programowania przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007—2013, w tym:
- usług dla Komitetu Monitorującego,
 - wsparcia zarządzania, monitoringu i kontroli, w tym angażowanie ekspertów,
 - kosztów opracowania dokumentacji projektowej dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007—2013,
 - audytu,
 - szkoleń krajowych i zagranicznych związanych tematycznie z problematyką wykorzystania funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, z podniesieniem znajomości języka obcego oraz uczestnictwa w studiach podyplomowych i doktoranckich dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT,
 - wymiany doświadczeń między personelem zaangażowanym we wdrażanie SPOT w kraju a personelem innych krajów członkowskich Unii Europejskiej,
 - szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - oceny realizacji SPOT.
- W działaniu 3.2 wsparcie dla SPOT będzie dotyczyć:
- kampanii informacyjno-promocyjnej,
 - strony internetowej,
 - zapewnienia w ramach promocji i informacji szkoleń dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz dla pracowników beneficjentów,
 - oceny wyżej wymienionych działań promocyjnych i informacyjnych.
- Schemat przedstawiający priorytety, działania i poddziałania SPOT na okres 2004—2006, z uwzględnieniem kwot środków (zobowiązania dla lat 2004—2006 w cenach z 2004 r.), przedstawiono na wykresie 1.

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



a) wsparcie finansowe Unii Europejskiej dla priorytetu, działania, poddziałania
 b) wsparcie finansowe ogółem priorytetu, działania, poddziałania;

2) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”:

a) w podrozdziale 3.1. „Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach”:

— części od „Wskaźnik produktu” do „Wskaźnik oddziaływania” otrzymują brzmienie:

„Wskaźnik produktu:

- długość przebudowanych linii kolejowych — 62,8 km,
- liczba zakupionych pojazdów szynowych — 42,
- liczba zmodernizowanych pojazdów szynowych — 160,
- długość wybudowanej linii metra — 3,87 km,

- liczba wybudowanych stacji metra — 4,
- liczba wybudowanych miejsc postojowych w systemie „Park&Ride” — 700.

Wskaźniki rezultatu:

- skrócenie czasu przejazdu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych,
- zwiększenie liczby pasażerów obsługiwanych przez transport zbiorowy w m.st. Warszawa.

Wskaźniki oddziaływania:

- zmniejszenie poziomu hałasu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych.

Wymienione wskaźniki monitorowania podane są w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– przebudowane linie kolejowe (km)	0	62,8	Sprawozdawczość beneficjentów
	– liczba zakupionych pojazdów szynowych	0	42	
	– liczba zmodernizowanych pojazdów szynowych		160	
	– długość wybudowanej linii metra	0	3,87	
	– liczba wybudowanych stacji metra	0	4	
	– liczba wybudowanych miejsc postojowych w systemie „Park&Ride” (szt.)	0	700	
Wskaźnik rezultatu	– skrócenie czasu przejazdu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych (%)	100	62	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– zwiększenie liczby pasażerów obsługiwanych przez transport zbiorowy w m.st. Warszawa (%)	100	100,90	
Wskaźnik oddziaływania	– zmniejszenie poziomu hałasu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych (%)	100	90	

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

— w części „Poddziałanie 1.1.3.: Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi”

części „Zbiorcza tabela poddziałania” oraz „Budżet poddziałania” otrzymują brzmienie:

„Zbiorcza tabela poddziałania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach
Nazwa poddziałania	Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	311 – kolej
Numer poddziałania	1.1.3.
Czas trwania działania	2004-2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Wsparcie finansowe publiczne ogółem dla poddziałania	176,0 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	88,0 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	20,2 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	–

Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi	176	88	20,2	67,9	–	–

b) w podrozdziale 3.2. „Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich”:

— część „Cel działania” otrzymuje brzmienie:

„Cel działania

Zapewnienie rozwoju polskich portów morskich i zbudowanie infrastruktury portowej dostosowanej do obrotu towarowego

i nowych technologii przewozowych oraz wydatne usprawnienie dostępu do portów zarówno od strony morza (poprawa dostępu do polskiego obszaru morskiego i obszaru morza terytorialnego), jak i od strony lądu (poprawa dostępu do przebiegających przez Polskę korytarzy transportowych). Realizacja działania stworzy warunki do pomyślnego

rozwoju dla czterech portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej — Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, zapewniając utrzymanie, a nawet wzrost ich konkurencyjności wobec innych portów regionu Morza Bałtyckiego.”,

— część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, wynosi 154,0 mln euro (w latach 2004—2006).

Wskaźniki monitorowania projektów morskich dotyczące produktu, rezultatu i oddziaływania są podane w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych i częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	– powierzchnia wybudowanych i zmodernizowanych obiektów manewrowych, dróg technologicznych i parkingów [m ²]	0	81 845	Sprawozdawczość beneficjentów
	– długość zmodernizowanych i wybudowanych połączeń drogowych oraz kolejowych [m]	0	12 530	
	– długość wybudowanych i zmodernizowanych falochronów i nabrzeży [m]	0	3 568,4	
	– liczba obiektów wpływających na dostępność portów (mosty, rampy, urządzenia nawigacyjne, wiadukty)	0	13	
Wskaźnik rezultatu	– ilość nowych stanowisk statkowych [szt.]	0	3	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– liczba nowo powstałych miejsc parkingowych	0	40	
	– wzrost maksymalnych rozmiarów statków obsługiwanych w porcie wewnętrznym w Gdańsku [długość/szerokość]	180/30	250/36	
Wskaźnik oddziaływania	– zaktywizowane tereny portowe [ha]	0	47	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów”
	– wzrost wskaźnika bezpieczeństwa żeglugi [%]	85	99	

c) w podrozdziale 3.3. „Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych” część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości publicznych środków przeznaczonych na to działanie,

wynosi 13,9 mln euro (na lata 2004—2006). Wskaźnik produktu oznacza liczbę zrealizowanych dwóch inwestycji. Wskaźnik oddziaływania to wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych o 7 %. Wskaźnik rezultatu to zdolność przeładunkowa w terminalach transportu intermodalnego.

Wskaźniki monitorowania stanu wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania podane są w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– liczba zbudowanych i zmodernizowanych terminali transportu intermodalnego (szt.)	2	4	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– liczba powstałych centrów logistycznych (szt.)	0	1	
Wskaźnik rezultatu	– zdolność przeładunkowa w terminalach transportu intermodalnego (TEU)	21 550	111 550	
Wskaźnik oddziaływania	– wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych (%)	100	107	Dane GUS ²⁾

d) w podrozdziale 3.4. „Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych”:

— części od „Cel działania” do „Uzasadnienie wyboru działania” otrzymują brzmienie:

„Cel działania

Celem działania 2.1 jest zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej Polski w układzie Unii Europejskiej poprzez budowę autostrad, budowę dróg ekspresowych i dostosowanie nośności nawierzchni wybranych dróg krajowych do przenoszenia nacisków 11,5 T/oś, w tym budowę obwodnic miast. Oznacza to, razem z działaniem 2.2, możliwość likwidacji tzw. „wąskich gardeł” w sieci dróg krajowych. Zrealizowanie tego działania pozwoli sukcesywnie spełnić postanowienia traktatu akcesyjnego Polski do Unii Europejskiej dotyczące poprawy przejezdności przez nasz kraj drogami wchodzącymi w skład sieci TEN-T lub drogami krajowymi powiązanyymi z tą siecią.

Opis działania

Działanie będzie polegać na budowie autostrad, budowie dróg ekspresowych, przebudowie dróg krajowych i budowie obwodnic wraz z działaniem 2.2 dotyczącym usprawnienia przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu. W ramach działania będą realizowane inwestycje polegające m.in. na budowie odcinków autostrad, odcinków dróg ekspresowych oraz przebudowie już istniejących odcinków dróg krajowych zlokalizowanych na sieci TEN-T lub powiązanych z tą siecią. W szczególności:

- nawierzchnia drogowa na drogach krajowych zostanie przystosowana do przenoszenia nacisku 11,5 T/oś,
- zostanie wykonane utwardzenie poboczy dla ruchu powolnego,
- nastąpi przebudowa skrzyżowań dla upłynnienia ruchu i polepszenia widoczności,

— zostaną wybudowane/przebudowane skrzyżowania dla polepszenia widoczności i poprawy bezpieczeństwa ruchu,

— zostaną wykonane elementy ochrony środowiska, w szczególności separatory dla wód opadowych.

Uzasadnienie wyboru działania

W traktacie akcesyjnym Polska zobowiązała się do 2009 r. sukcesywnie udostępniać określoną sieć drogową międzynarodowego znaczenia dla poruszania się pojazdów o nacisku 11,5 T/oś. Są to drogi leżące głównie w paneuropejskich korytarzach transportowych lub drogi krajowe powiązane z siecią TEN-T. Zobowiązanie to będzie realizowane poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych, a także przebudowę istniejących dróg krajowych.”,

— część od „Zakres geograficzny — lokalizacja działania” do „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje brzmienie:

„Zakres geograficzny — lokalizacja działania

Zakres geograficzny działania obejmuje cały kraj. Natomiast lokalizacja działania jest ograniczona do odcinków dróg krajowych zlokalizowanych na sieci TEN-T lub powiązanych z tą siecią dla projektów realizowanych zarówno w systemie tradycyjnym, jak i w formule Partnerstwo Publiczno-Prywatne (PPP).

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie wynosi 452,5 mln euro.

W Podstawach Wsparcia Wspólnoty przewiduje się następujące wskaźniki monitorowania dla działań w obszarze transportu dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego: liczba wypadków drogowych, liczba

kilometrów nowo wybudowanych oraz przebudowanych dróg krajowych.

Jako wskaźniki rezultatu przyjmuje się:

- przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych odcinkach dróg krajowych (Pu/ha)
- nośność (kN/oś)

Jako wskaźniki oddziaływania przyjmuje się:

- liczbę wypadków drogowych
- liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych

Wskaźniki monitorowania wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	– długość przebudowanych dróg krajowych (km)	0	106,59	Sprawozdawczość beneficjentów
	– długość rozbudowanych dróg krajowych (km)	0	29,57	
	– długość zbudowanych dróg krajowych (km)	0	23,57	
Wskaźnik rezultatu	– przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych odcinkach dróg krajowych (Pu/ha)	22 444	38 929	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– nośność (kN/oś)	80/100	115	
Wskaźnik oddziaływania	– liczba wypadków drogowych	51 000 (2003)	47 000	KRBRD”
	– liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	5 600 (2003)	4 200	

e) podrozdział 3.5. „Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu” otrzymuje brzmienie:

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

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu
Nazwa poddziałania	–
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	3121 – drogi krajowe
Numer działania	2.2
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Miasta na prawach powiatu
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	– dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC, – dotacja inwestycyjna dla współfinansowania kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	420,3 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	315,1 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	105,3 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	–

Plan finansowy działania

Działanie to wymaga nakładów w wysokości 420,3 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Z EFRR zakłada się poniesienie nakładów w wysokości 315,1 mln euro, tj. około 75 % ogółu kosztów kwalifikowanych. Pozostałą wielkość 105,3 mln euro, tj. około 25 %, wniosą jednostki samorządu terytorialnego: miasta na prawach powiatu. Przewiduje się również, że w ramach poszczególnych projektów wystąpi udział kredytów z Międzynarodowych Instytucji Finansowych lub zostanie przekazane dofinansowanie ze środków budżetu państwa.

Cel działania

Celem działania 2.2 jest zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej Polski w układzie Unii Europejskiej poprzez przebudowę miejskich odcinków dróg krajowych administrowanych przez samorządy w koordynacji z inwestycjami na głównych korytarzach drogowych. Zrealizowanie tego działania posłuży realizacji postanowień traktatu akcesyjnego Polski do Unii Europejskiej, dotyczących poprawy przejezdności przez nasz kraj drogami wchodzącymi w skład sieci TEN-T lub drogami krajowymi powiązanymi z tą siecią.

Opis działania

Działanie będzie polegać na dostosowaniu odcinków ulic, stanowiących fragmenty ważnych dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu (miast prezydenckich), do występującego obecnie i przewidywanego w przyszłości natężenia ruchu drogowego. Do tego działania włącza się również priorytety budowy przepraw mostowych przez duże rzeki: Wisłę, Odrę, Wartę i Bug.

Dostosowanie to, w zależności od występujących potrzeb i lokalnych uwarunkowań, może obejmować m.in.:

- poszerzenie jezdni ulic,
- wzmocnienie nawierzchni ulic do przenoszenia nacisków 11,5 T/oś pojazdu,
- budowę, względnie przebudowę skrzyżowań na bezkolizyjne (dla poprawy widoczności, bezpieczeństwa ruchu drogowego i ruchu pieszego), w tym wyposażenie w sygnalizację świetlną,
- budowę urządzeń ochrony środowiska, np. ekranów akustycznych.

Przeprowadzony zakres prac dostosowawczych pozwoli w pewnym stopniu ujedynolicić parametry dróg krajowych na dłuższych odcinkach, nawiązując do działania 2.1: Budowa i przebudowa dróg krajowych. To zadanie zakłada także usprawnienie przebiegu głównych dróg krajowych przez większe rzeki (Wisła, Bug, Odra i Warta).

Projekty w zakresie omawianego działania będą realizowane z udziałem finansowym jednostek samorządów terytorialnych, czyli miast na prawach powiatu.

Uzasadnienie wyboru działania

Ze względu na zobowiązanie Polski w traktacie akcesyjnym do udostępnienia do 2009 r. określonej sieci drogowej międzynarodowego znaczenia dla poruszania się pojazdów o nacisku 11,5 T/oś zobowiązanie to dotyczy również odcinków odpowiednich dróg krajowych, położonych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu. Są to odcinki tworzące sieć TEN-T lub powiązane z tą siecią.

Występuje szereg czynników i okoliczności przemawiających za wyborem działania. Do podstawowych z nich należą m.in.:

- konieczność eliminowania zatorów na trasach dróg krajowych; przejazdy przez miasta w znaczącym stopniu hamująco wpływają na płynność ruchu na drogach krajowych i wydłużają czas przejazdu daną drogą,
- duża uciążliwość ekologiczna i społeczna ruchu tranzytowego przez miasta,
- potrzeba rozwoju ciągów drogowych o lepszych i jednolitych w miarę możliwości parametrach techniczno-ruchowych (czego obecne przejazdy przez miasta nie umożliwiają),
- dostosowanie nawierzchni dróg do przenoszenia nacisku 11,5 T/oś pojazdu,
- eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu,
- zwiększenie ochrony zabytkowych części miast.

Zakres geograficzny — lokalizacja działania

Działanie 2.2. „Usprawnienie przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu” jest lokalizowane na odcinkach dróg krajowych leżących na sieci TEN-T lub powiązanych z tą siecią.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, na lata 2004—2006 wynosi 420,3 mln euro.

W PWW przewiduje się wskaźniki monitorowania dla działań w obszarze transportu dotyczące: bezpieczeństwa ruchu drogowego — liczba wypadków drogowych i liczba kilometrów dróg ogółem, w tym przebudowanych, rozbudowanych i zbudowanych dróg krajowych. Wskaźnikiem rezultatu dla działania jest przepustowość na przebudowanych odcinkach dróg krajowych.

Wskaźniki monitorowania wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych - częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– długość przebudowanych dróg krajowych (km)	0	75,05	Sprawozdawczość beneficjentów
	– długość rozbudowanych dróg krajowych (km)	0	24,23	
	– długość zbudowanych dróg krajowych (km)	0	26,35	
Wskaźnik rezultatu	– przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych drogach krajowych (Pu/ha)	104 042	230 448	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
Wskaźnik oddziaływania	– liczba wypadków drogowych	51 000 (2003)	47 000	KRBRD
	– liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	5 600 (2003)	4 200	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	420,3	315,1		105,3		

Wyniki konsultacji społecznych działania

Przy omawianiu wyników konsultacji społecznych działania 2.1 omówiono również wyniki tychże konsultacji dla działania 2.2. Poniżej zostaną omówione wnioski odrębne, dotyczące wyłącznie działania 2.2.

Konsultacje z administracją publiczną:

Ze strony miast na prawach powiatu zostało przedstawionych szereg wniosków projektów dotyczących budowy lub przebudowy dróg położonych w ciągu dróg krajowych, złożonych przez miasta na prawach powiatu. Projekty te są zlokalizowane na sieci TEN-T lub na drogach krajowych powiązanych z tą siecią.

Konsultacje ze społeczeństwem:

Z konsultacji społecznych tego podziałania wynika wniosek, że szereg lokalnych

środowisk oczekuje, że projekty do niego wpisane wpłyną w istotny sposób na poprawę sytuacji w miastach. Poprawa ta może nastąpić wtedy, gdy zostanie usprawniony ruch tranzytowy przez jego przeniesienie z centrów miast na obrzeża.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

W wyniku tej konsultacji uzyskano dodatkowe kryteria wyboru projektów służących realizacji działania 2.2.",

f) w podrozdziale 3.6. „Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”:

— części od „Zbiorcza tabela działania” do „Plan finansowy działania” otrzymują brzmienie:

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	319 – inteligentne systemy transportowe ⁵
Numer działania	2.3
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa drogowego
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	W postaci dotacji inwestycyjnych
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	34,6 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	25,9 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	8,6 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	–

⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady dla wdrożenia rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999/WE w sprawie systemów zarządzania i kontroli w zakresie pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 063 z 03.03.2001, str. 21).

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane ze środków pochodzących z EFRR, w części zarządzanej centralnie przez ministra właściwego do spraw transportu lub ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Krajowy wkład publiczny będzie pochodzić z budżetu państwa. Struktura współfinansowania będzie wynosić 75:25 (%) kosztów kwalifikowanych.

Działanie wymaga 34,6 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Unia Europejska poniesie nakłady w wysokości 25,9 mln euro z EFRR. Pozostałe nakłady

w wysokości 8,6 mln euro poniesie budżet państwa poprzez środki będące w dyspozycji GDDKiA, Policji, Państwowej Straży Pożarnej i Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i innych instytucji zajmujących się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na tym etapie nie uwzględniono potencjalnego udziału innych środków finansowania zewnętrznego, np. kredytów MIF.”,

— części od „Wskaźniki monitorowania działania” do „Wyniki konsultacji społecznych” otrzymują brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na te działania, na lata 2004—2006 wynosi 34,6 mln euro.

Podstawowymi wskaźnikami monitorowania działania w postaci wskaźników re-

zultatu oraz działania są: liczba wypadków drogowych, liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, ciężkość wypadków.

Wskaźniki monitorowania przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2003)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	– jednorazowe pięciopanelowe urządzenia kontrolne, umożliwiające przeprowadzenie badań na obecność środków działających podobnie do alkoholu (szt.)	0	70 000	Sprawozdawczość beneficjentów
	– zestaw urządzeń rejestrujących zachowania uczestników ruchu zamontowane na radiowozach (szt.)	0	10	
	– urządzenia kontrolne (alkotesty) (szt.)	0	1 000	
	– zbudowane laboratorium technik komunikacyjnych wraz z wyposażeniem	0	1	
	– liczba przebudowanych szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań (szt.)	0	26	
	– samochody specjalistyczne (szt.)	0	45	
Wskaźnik rezultatu / oddziaływania	– liczba wypadków drogowych	51 000 (2003)	47 000	KRBRD
	– liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	5 600 (2003)	4 200	
	– ciężkość wypadków (liczba ofiar śmiertelnych/100 wypadków)	11	9	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	34,6	25,9	8,6			

Wyniki konsultacji społecznych

W działaniu tym występują dwa rodzaje projektów dotyczących wyposażenia w urządze-

nia sygnalizacji dróg krajowych oraz związanych z monitorowaniem ruchu drogowego na drogach krajowych.

Konsultacje z administracją publiczną:

Wyniki konsultacji wskazują na duże oczekiwania, że pomoc w ramach tego działania poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ma to nastąpić dzięki instalacjom i zakupowi wyposażenia. Z drugiej zaś strony oczekuje się istotnej poprawy bezpieczeństwa ruchu na głównej sieci drogowej.

Konsultacje ze społeczeństwem:

W wyniku konsultacji drogą internetową można stwierdzić, że zainteresowanie społeczne poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego jest duże. Natomiast z tej formy konsultacji nie ma bezpośrednich wniosków wpływających na kształt działania.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

Z konsultacji ekspertów zewnętrznych wynika, że poprawa bezpieczeństwa na drogach w kraju jest trudnym do przeprowadzenia procesem. Stąd konieczne jest wykorzystanie zarówno wzorców, jak i środków, które ten proces poprawy usprawnią. Oznacza to, że zarówno wybór tego działania, jak i sposób przeznaczenia środków w ramach tego działania są słuszne.",

g) podrozdział 3.7. „Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT” otrzymuje brzmienie:

„3.7. Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Pomoc techniczna dla SPOT
Nazwa działania	Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41 Pomoc techniczna i działania innowacyjne 411 Przygotowanie, wdrożenie, monitorowanie, upowszechnianie 412 Ocena 413 Badania 414 Działania innowacyjne 415 Informowanie opinii publicznej
Numer działania	3.1
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Institucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Institucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	<ul style="list-style-type: none"> – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, – Ministerstwo Infrastruktury oraz inni beneficjenci, którzy otrzymali dofinansowanie dla realizacji co najmniej jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub Priorytetu 2 lub wystąpili o dofinansowanie projektu mającego na celu opracowanie dokumentacji dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007–2013, w tym: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., – urzędy morskie, – zarządy portów, – Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), – Główny Inspektorat Transportu Drogowego, – miasta na prawach powiatu, w zależności od charakteru realizowanego projektu, – Państwowa Straż Pożarna, – Policja
Institucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	<p>Czynności objęte limitem wydatków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a także pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, nagród i innych świadczeń, – usługi dla Komitetu Monitorującego, – wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, także poprzez angażowanie ekspertów, – koszty opracowania dokumentacji projektowej dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007–2013, – audyt, – ocena SPOT. <p>Czynności nieobjęte limitem wydatków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego oraz ministra

	<p>właściwego do spraw transportu i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w urzędach obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego oraz ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007–2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych,</p> <ul style="list-style-type: none"> – szkolenia krajowe i zagraniczne związane tematycznie z problematyką wykorzystania funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, z podniesieniem znajomości języka obcego oraz uczestnictwo w studiach podyplomowych i doktoranckich, – spotkania robocze i oficjalne dotyczące zarządzania i wdrażania SPOT, – konferencje, – wymiana doświadczeń, – szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	9,9 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	7,4 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	2,5 mln euro
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %

Źródła finansowania działania

Działanie będzie finansowane ze środków EFRR w ramach SPOT (7,4 mln euro) i środków krajowych (2,5 mln euro) pochodzących z budżetu państwa oraz budżetów beneficjentów.

Cel działania

Bezpośrednie cele działania to:

- zapewnienie efektywnej realizacji i trwałości interwencji z funduszy strukturalnych,
- zapewnienie wysokiej jakości i spójności działań,
- wsparcie właściwego wdrażania, zarządzania i kontroli SPOT,
- zapewnienie koordynacji interwencji funduszy oraz realizacji priorytetów,
- zapewnienie wsparcia złożonego i kosztownego procesu przygotowania przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007–2013;

Opis działania

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

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

- wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a także pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, składkami na fundusz pracy oraz nagród i innych świadczeń,

- zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania (np.: komputery, serwery, monitory, oprogramowanie, faksy, kopiarki, drukarki, skanery), wyposażenia biurowego oraz materiałów biurowych i eksploatacyjnych na potrzeby pracowników Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór dostawców powyższego sprzętu. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007—2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych.
- Czynność 2: Usługi dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz programowanie przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007—2013, w której ramach będą realizowane następujące zadania:
- usługi dla Komitetu Monitorującego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za wszystkie kwestie związane z pracami tych Komitetów (np.: wynajem powierzchni biurowej, tłumaczenia dokumentów i tłumaczenie symultaniczne, koszty transportu, wyżywienia i zakwaterowania stałych członków Komitetu, zaproszonych ekspertów i gości reprezentujących instytucje lub ich oddziały mające siedzibę poza miejscem posiedzenia Komitetu),
 - wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór podmiotów świadczących usługi doradztwa prawnego oraz konsultantów i ekspertów. Doradztwo prawne obejmowałoby kwestie kontraktowe i przetargowe związane z poszczególnymi projektami, a także z całym SPOT, natomiast konsultanci i eksperci byłiby niezbędni do opracowania wszelkich typów ekspertyz, opinii i prac studialnych. W ramach tego zadania przewiduje się również finansowanie kosztów funkcjonowania Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej w zakresie realizacji SPOT,
 - koszty opracowania dokumentacji projektowej dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007—2013,
 - audyt, w tym między innymi przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu zewnętrznego odpowiedzialnego za przeprowadzenie audytu oraz wsparcie Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Infrastruktury,
 - szkolenia w ramach zarządzania projektami dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie oraz potencjalnych beneficjentów (między innymi cykl realizacji projektu, zasady i procedury zamówień publicznych, analiza ryzyka, transport i środowisko), w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej dla komponentu szkoleniowego,
 - szkolenia krajowe i zagraniczne związane tematycznie z problematyką wykorzystania funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, z podniesieniem znajomości języka obcego oraz uczestnictwo w studiach podyplomowych i doktoranckich dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT. W przypadku Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej także departamentów wspierających działających w ramach odpowiedniego ministerstwa,
 - wymiana doświadczeń, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za organizację spotkań z pracownikami Instytucji Zarządzającej, Instytucji Pośredniczącej oraz beneficjentów w celu wymiany doświadczeń (warsztaty, studium przypadku, dyskusje) — wynajem powierzchni biurowej, wyżywienie i zakwaterowanie, transport oraz zapewnienie tłumaczy dla zaproszonych ekspertów i uczestników,
 - szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za przeprowadzenie studiów oraz szkoleń dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów,
 - ocena SPOT oraz przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ.
- Wielkość i zakres pomocy technicznej w ramach funduszy strukturalnych są uregulowane przepisami rozporządzenia Komisji nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmienia-

jącego rozporządzenie Rady nr 1685/2000/WE ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1260/1999/WE w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działanie współfinansowane z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie Rady nr 1145/2003/WE (Dz. Urz. WE L 72 z 11.03.2004 r., str. 66; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 14, t. 2, str. 3), zwane dalej „rozporządzeniem nr 448/2004/WE”. Działania finansowane w ramach pomocy technicznej podzielono na dwie grupy. Pierwsza grupa jest objęta limitem finansowym, którego wielkość jest obliczana według wzoru zamieszczonego w rozporządzeniu nr 448/2004/WE (Zasada 11). Pozostałe działania nie są limitowane i mogą być finansowane stosownie do potrzeb (Zasada 11). Mając na uwadze te przepisy, proponuje się podzielić działania na dwie grupy.

Czynności objęte limitem wydatków (Zasada 11):

- wydatki związane z przygotowaniem, selekcją i wyborem działań SPOT. W ramach tych operacji przewiduje się sfinansowanie prac potrzebnych do wyboru listy projektów i jej uaktualniania,
- wydatki związane z funkcjonowaniem Komitetu Monitorującego. Koszty obsługi i posiedzeń Komitetu są kosztami kwalifikowanymi zgodnie z właściwymi rozporządzeniami Wspólnoty Europejskiej. Do kosztów tych należą między innymi: ekspertyzy, opinie, przygotowanie logistyczne, obsługa techniczna, tłumaczenia, zaopatrzenie w niezbędne materiały, wynajem sal itp.,
- finansowanie wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniami społecznymi, składkami na fundusz pracy oraz nagród i innych świadczeń osób zaangażowanych we wdrażanie SPOT (pod warunkiem spełnienia wymogów Zasady 11 pkt 2.2),
- pokrycie kosztów audytu zewnętrznego między innymi wykonanego przez niezależną firmę audytorską oraz kosztów wsparcia Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Infrastruktury oraz komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za audyt wewnętrzny w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego,
- koszty związane z bieżącym monitorowaniem i kontrolą projektów finansowanych ze środków SPOT. W ramach tego działania przewiduje się pokrywanie kosztów między innymi: podróży służbowych pracowników beneficjentów Priorytetu 3 oraz modyfikacji i doskonalenia wewnętrznych procedur zarządzania oraz pokrycie kosztów ewaluacji ww. programami.

Czynności nieobjęte limitem wydatków (Zasada 11):

- doskonalenie kadry wdrażającej SPOT w zakresie efektywnego zarządzania,
- szkolenia dla osób zaangażowanych w zarządzanie i wdrażanie SPOT, mające na celu

wymianę doświadczeń, poprawę efektywności pracy oraz bieżące uzupełnianie wiedzy w zakresie funduszy strukturalnych i efektywnego zarządzania SPOT,

- zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania komputerowego dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu, personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POLiŚ 2007—2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych.

Uzasadnienie wyboru czynności działania

Instytucja Zarządzająca odpowiada za efektywne i prawidłowe zarządzanie i wdrażanie SPOT, zgodnie z art. 34 rozporządzenia nr 1260/1999/WE.

Postulat ten jest realizowany poprzez czynności pomocy technicznej, których celem ogólnym jest wzmocnienie systemu wdrażania SPOT, a w szczególności wsparcie procesów: zarządzania, monitorowania, kontroli i oceny stopnia realizacji SPOT. Wsparcie techniczne ma się przyczynić do efektywnego, zgodnego z prawem i politykami wspólnotowymi wykorzystania finansowego wkładu Wspólnoty Europejskiej oraz środków krajowych. Dodatkowo w celu zapewnienia ciągłości procesu programowania jest konieczne zapewnienie wsparcia złożonego i kosztownego procesu przygotowania przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe.

Opis sposobu wdrażania działania (dla działań 3.1 i 3.2)

Podstawą wdrażania działania będzie umowa o dofinansowanie projektu, którą Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentem. Nie dotyczy to jednak projektów zgłaszanych do realizacji przez samą Instytucję Zarządzającą lub Instytucję Pośredniczącą, gdzie podstawą wdrażania działania będzie decyzja podjęta przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Zarządzającą lub przez ministra właściwego do spraw transportu w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Pośredniczącą. W umowie podpisanej z beneficjentem zostanie określony między innymi koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkość środków Unii Europejskiej w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywany harmonogram realizacji projektu), a także źródło współfinansowania krajowego.

Umowa zawarta z beneficjentem zawiera także szczegółowe warunki wykorzystania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Wskaźniki monitorowania (dla działań 3.1 i 3.2)

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

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

Wskaźniki dla działania 3.1. „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT” podano w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– liczba przeprowadzonych szkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej (szt.)	0	50	Sprawozdawczość beneficjentów
	– liczba przeprowadzonych osoboszkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej (szt.)	0	1500	
	– liczba osób, których zatrudnienie zostało dofinansowane ze środków pomocy technicznej	0	40	
	– liczba wykonanych ekspertyz, analiz, studiów (szt.)	0	12	
	– liczba obsłużonych posiedzeń Komitetu Monitorującego i Sterującego (szt.)	0	24	
	– liczba zakupionych komputerów ze środków pomocy technicznej (szt.)	0	50	
Wskaźnik rezultatu/oddziaływania	– wartość dofinansowania w projektach realizowanych w ramach Programu (tys. euro)	0	1 163 384	Sprawozdawczość Instytucji Pośredniczącej
	– wartość płatności dokonanych z rachunku programowego (tys. euro)	0	1 163 384	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	9,9	7,4	2,5	–	–	–

h) w podrozdziale 3.8. „Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT”:

— części od „Zbiorcza tabela działania” do „Źródła finansowania działania” otrzymują brzmienie:
„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Pomoc techniczna dla SPOT
Nazwa działania	Informacja i promocja operacji SPOT
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41 Pomoc techniczna i działania innowacyjne 411 Przygotowanie, wdrożenie, monitorowanie, upowszechnianie 412 Ocena 413 Badania 414 Działania innowacyjne 415 Informowanie opinii publicznej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Orientacji Gwarancji Rolnicy, Instrument Finansowy Orientacji Rybołówstwa)
Numer działania	3.2
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	– Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, – Ministerstwo Infrastruktury oraz inni beneficjenci Priorytetu 1 i Priorytetu 2, którzy otrzymali dofinansowanie, co najmniej dla jednego projektu, w tym m.in.: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, – Polskie Koleje Państwowe Linie Kolejowe S.A., – urzędy morskie, – zarządy portów, – Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), – Główny Inspektorat Transportu Drogowego, – miasta na prawach powiatu, w zależności od natury realizowanego projektu, – Państwowa Straż Pożarna, – Policja
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	Czynności objęte limitem wydatków: – ocena działania 3.2. Czynności nieobjęte limitem wydatków w ramach SPOT: – kampania informacyjno-promocyjna, – serwis internetowy, – szkolenia dla pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz Ministerstwa Transportu, – szkolenia dla pracowników beneficjentów SPOT
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	2,1 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	1,6 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	0,5 mln euro
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %

Źródła finansowania działania

Działanie będzie finansowane ze środków EFRR w ramach SPOT (1,6 mln euro) i środków krajowych (0,5 mln euro) pochodzących z budżetu państwa oraz budżetów beneficjentów.",

— części od „Wskaźniki monitorowania działania” do „Budżet działania” otrzymują brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźniki monitorowania dla działania 3.2 są podane w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– liczba opracowanych edycji biuletynu informacyjnego (szt.)	0	10	Sprawozdawczość beneficjentów
	– liczba opracowanych materiałów prasowych (szt.)	0	6	
	– liczba raportów z badania opinii społecznej (szt.)	0	3	
	– liczba zorganizowanych seminariów i konferencji (szt.)	0	10	
Wskaźnik rezultatu/oddziaływania	– wzrost (w %) świadomości społecznej na temat SPOT (%)	0	15	Badania statystyczne

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Informacja i promocja SPOT	2,1	1,6	0,5			

3) rozdział 5 „Plan finansowy SPOT” otrzymuje brzmienie:

„Tablice finansowe

Przy opisach poszczególnych działań został przedstawiony budżet każdego działania. W budżetach tych przedstawiono nie tylko łączną wielkość środków służących realizacji danego działania, ale także źródła pochodzenia tych środków, z podziałem na unijne (EFRR) i krajowe (publiczne, samorządowe i prywatne). Istnieje możliwość pokrycia części publicznego wkładu krajowego ze środków pochodzących z pożyczek EBI (łączna kwota tych środków wynosi 200 mln euro).

Budżety działań określono łącznie dla całego okresu lat 2004—2006 i dla poszczególnych lat (zobowiązania). Zbiorcze zestawienie dla okresu 2004—2006 środków służących realizacji wszystkich działań dla SPOT przedstawiono w tabeli 7 (w cenach z 2004 r.). W tabeli tej dokonano również podziału środków na poddziałania. Nato-

miast w tabeli 8 podano zobowiązania roczne dla 2004 r., 2005 r. i 2006 r. dla poszczególnych działań (w cenach z 2004 r.).

Zasady finansowania

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

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

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

Priorytety / działania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne					Prywatne*		
			Ogółem	Wkład wspólnotowy			Krajowy wkład publiczny**			
				EFRR	EFSD	FISR	Ogółem		Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego
Priorytet 1. Zrównoważony galeziowo rozwój transportu	311, 312, 315, 316, 318	701.464.218,00	474.100.000,00				227.364.218,00	138.647.734,00	88.716.484,00	7.573.731,00
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	533.580.285,00	352.200.000,00				181.380.285,00	108.913.801,00	72.466.484,00	
1.1.1. Przebudowa linii kolejowych	311	266.676.567,00	200.000.000,00				66.676.567,00	66.676.567,00		
1.1.2. Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz	311	90.903.718,00	64.200.000,00				26.703.718,00	22.080.633,00	4.623.085,00	
1.1.3. Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi	311	176.000.000,00	88.000.000,00				88.000.000,00	20.156.601,00	67.843.399,00	
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315, 312, 316, 318	154.033.383,00	113.950.000,00				40.083.383,00	23.833.383,00	16.250.000,00	
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	13.850.550,00	7.950.000,00				5.900.550,00	5.900.550,00		7.573.731,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		907.446.017,00	680.284.465,00				227.161.552,00	121.888.296,00	105.273.256,00	
2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121, 312, 313	452.529.570,00	339.284.465,00				113.245.105,00	113.245.105,00		
2.2. Usprawnienie przejazdów drogowymi krajowymi przez miasta na prawach	3121	420.343.734,00	315.070.478,00				105.273.256,00		105.273.256,00	
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu	319	34.572.713,00	25.929.522,00				8.643.191,00	8.643.191,00		
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPO	41	12.000.050,00	9.000.000,00				3.000.050,00	3.000.050,00		
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPO	41	9.885.140,00	7.413.840,00				2.471.300,00	2.471.300,00		
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPO	41	2.114.910,00	1.586.160,00				528.750,00	528.750,00		
Ogółem SPO		1.620.910.285,00	1.163.384.465,00				457.525.820,00	263.536.080,00	193.989.740,00	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	83.476.218,00	153.773.986,00	819.596,00
Całkowite związane z EFRR		1.620.910.285,00	1.163.384.465,00				457.525.820,00	263.536.080,00	193.989.740,00	7.573.731,00

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

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

Uwagi:

- Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 1685/2000/WE ustanawiające szczególne zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999/WE w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działania współfinansowane z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 1145/2003/WE, rozporządzenie Komisji (WE) 448/04/WE w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.
- Podane w dokumentach obejmujących krajowy wkład publiczny, w prioryecie 2 oraz w rubryce Ogółem SPOT, udziały w wielkościach współfinansowania krajowego z budżetów: państwa i jednostek samorządu terytorialnego (j.s.t.) różnią się od tych udziałów podanych w tych samych kolumnach tabeli finansowej Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, w wersji z grudnia 2003 r. przyjętej w dniu 15 stycznia 2004 r. przez Komisję Europejską. Różnica wynika z przesunięcia w prioryecie 2: „Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” części środków (51 mln euro) EFRR z działania 2.1. „Budowa i przebudowa dróg krajowych” do działania 2.2. „Usprawnienia przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu”. W wyniku tego przesunięcia nastąpiło również przesunięcie odpowiedniej części środków współfinansowania krajowego (17,3 mln euro) z budżetu państwa do budżetów samorządu terytorialnego.

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

Priorytety / działania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne							Prywatne*				
			Ogółem	Wkład wspólnotowy			Krajowy wkład publiczny**							
				EFRR	FIS	FISR	Ogółem	Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego		Inny			
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu														
2004		701.464.218,00	474.100.000,00					227.364.218,00	138.647.734,00	88.716.484,00				7.573.731,00
2005		132.794.643,00	99.565.761,00					33.228.882,00	29.444.173,00	3.784.709,00				2.780.971,00
2006		189.693.984,00	142.240.210,00					47.453.774,00	42.045.361,00	5.408.413,00				3.973.164,00
		378.975.591,00	232.294.029,00					146.681.562,00	67.138.200,00	79.523.362,00				819.596,00
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	533.580.285,00	352.200.000,00					181.380.285,00	108.913.801,00	72.466.484,00				
2004		88.056.731,00	66.034.462,00					22.022.269,00	22.022.269,00					
2005		125.787.491,00	94.337.205,00					31.450.286,00	31.450.286,00					
2006		319.736.063,00	191.828.333,00					127.907.730,00	55.441.246,00	72.466.484,00				
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315, 312, 316, 318	154.033.383,00	113.950.000,00					40.083.383,00	23.833.383,00	16.250.000,00				
2004		37.353.580,00	27.983.377,00					9.360.203,00	5.575.494,00	3.784.709,00				
2005		61.107.741,00	45.741.498,00					15.366.243,00	9.957.830,00	5.408.413,00				
2006		55.572.062,00	40.215.125,00					15.356.937,00	8.300.059,00	7.056.878,00				
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	13.850.530,00	7.950.000,00					5.900.550,00	5.900.550,00					7.573.731,00
2004		7.384.332,00	5.537.922,00					1.846.410,00	1.846.410,00					2.780.971,00
2005		2.798.752,00	2.161.507,00					637.245,00	637.245,00					3.973.164,00
2006		3.667.466,00	2.507.571,00					3.416.895,00	3.416.895,00					819.596,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		907.446.017,00	680.284.465,00					227.161.552,00	121.888.296,00	105.273.256,00				
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	62.874.533,00	18.248.768,00				
2006		356.264.004,00	266.992.909,00					89.271.095,00	15.020.471,00	74.250.624,00				
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121, 312, 313	452.529.570,00	339.284.465,00					113.245.105,00	113.245.105,00					
2004		132.390.841,00	90.489.139,00					41.901.702,00	41.901.702,00					
2005		189.153.076,00	129.283.452,00					59.869.624,00	59.869.624,00					
2006		130.985.653,00	119.511.874,00					11.473.779,00	11.473.779,00					

2.2. Usprawnienie przejazdów drogowymi krajowymi przez miasta na prawach powiatu	3121	420.343.734,00	420.343.734,00	315.070.478,00	105.273.256,00	105.273.256,00				
2004		86.186.503,00	86.186.503,00	73.412.639,00	12.773.864,00	12.773.864,00				
2005		123.065.625,00	123.065.625,00	104.816.857,00	18.248.768,00	18.248.768,00				
2006		211.091.606,00	211.091.606,00	136.840.982,00	74.250.624,00	74.250.624,00				
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319	34.572.713,00	34.572.713,00	25.929.522,00	8.643.191,00	8.643.191,00				
2004		8.366.269,00	8.366.269,00	6.274.699,00	2.091.570,00	2.091.570,00				
2005		12.019.699,00	12.019.699,00	9.014.770,00	3.004.929,00	3.004.929,00				
2006		14.186.745,00	14.186.745,00	10.640.053,00	3.546.692,00	3.546.692,00				
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPO I	41	12.000.050,00	12.000.050,00	9.000.000,00	3.000.050,00	3.000.050,00				
2004		2.804.032,00	2.804.032,00	2.103.008,00	701.024,00	701.024,00				
2005		4.005.849,00	4.005.849,00	3.004.370,00	1.001.479,00	1.001.479,00				
2006		5.190.169,00	5.190.169,00	3.892.622,00	1.297.547,00	1.297.547,00				
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPO I	41	9.885.140,00	9.885.140,00	7.413.840,00	2.471.300,00	2.471.300,00				
2004		2.180.904,00	2.180.904,00	1.635.673,00	545.231,00	545.231,00				
2005		3.115.652,00	3.115.652,00	2.336.732,00	778.920,00	778.920,00				
2006		4.588.584,00	4.588.584,00	3.441.435,00	1.147.149,00	1.147.149,00				
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPO I	41	2.114.910,00	2.114.910,00	1.586.160,00	528.750,00	528.750,00				
2004		623.128,00	623.128,00	467.335,00	155.793,00	155.793,00				
2005		890.197,00	890.197,00	667.638,00	222.559,00	222.559,00				
2006		601.585,00	601.585,00	451.187,00	150.398,00	150.398,00				
Ogółem SPO I		1.620.910.285,00	1.620.910.285,00	1.163.384.465,00	457.525.820,00	457.525.820,00				7.573.731,00
2004		362.542.288,00	362.542.288,00	271.845.246,00	90.697.042,00	90.697.042,00				2.780.971,00
2005		517.938.233,00	517.938.233,00	388.359.659,00	129.578.574,00	129.578.574,00				3.973.164,00
2006		740.429.764,00	740.429.764,00	503.179.560,00	237.250.204,00	237.250.204,00				819.596,00
Całkowicie związane z FFRK		1.620.910.285,00	1.620.910.285,00	1.163.384.465,00	457.525.820,00	457.525.820,00				7.573.731,00

* Podane kwoty środków prywatnych nie stanowią elementu planu finansowego, są to szacunkowe wielkości udziału prywatnego w projektach uzyskujących pomoc publiczną.
 ** Istnieje możliwość uzyskania środków z puli 200 mln euro pożyczek EBI na pokrycie części publicznego wkładu krajowego.

Uwaga: Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem nr 448/2004/WE w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

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

Wyszczególnienie	środki EFRR	środki krajowe (kwalifikowane i niekwalifikowane)
modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	71,4	28,6
poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	73,9	26,1
rozwój systemów intermodalnych	75,0	25,0
budowa i przebudowa dróg krajowych	62,9	37,1
usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	61,6	38,4
wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa	75,0	25,0
pomoc techniczna	75,0	25,0
ogółem SPOT	70,7	29,3

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

Na działania związane z modernizacją linii kolejowych zostanie przeznaczonych 32,9 % wydatków w ramach SPOT ogółem. Działania polegające na poprawie infrastruktury dostępu do portów morskich pochłoną 9,5 % kosztów. Rozwój systemów intermodalnych wiąże się z wydatkiem rzędu 1 %, a wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa — 2,2 %. Znaczna pula środków, bo ponad 27,9 %, zostanie przeznaczona na działania dotyczące budowy i przebudowy dróg krajowych. Na działanie 2.2. „Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu” zostanie przeznaczony 26,0 % nakładów. Większościowy udział wydatków na projekty drogowe wynika z braku w Polsce dróg o najwyższym standardzie (autostrad i dróg ekspresowych). Wybór projektów zostanie dokonany w oparciu o kryteria ogólne wyboru dla SPOT oraz kryteria szczegółowe wyboru dla projektów. Kryteria te przedstawiono w załączniku 1 do Uzupełnienia SPOT dla poszczególnych działań. Wszystkie rodzaje projektów wymagają znacznego udziału środków z publicznych krajowych źródeł (głównie publicznych). Stąd konieczne jest dla realizacji tych projektów opracowywanie wieloletnich budżetów centralnych. Współfinansowanie z krajowych źródeł, służące realizacji tych projektów, obejmuje koszty kwalifikowane w wysokości 339,2 mln euro oraz koszty niekwalifikowane w wysokości 196,0 mln euro. Wynosi więc łącznie 535,2 mln euro.

Kontrola finansowa

Zgodnie z rozporządzeniem Rady nr 1260/1999/WE oraz rozporządzeniem Komisji nr 438/2001/WE

z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiającym szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia nr 1260/1999 dotyczącego zarządzania i systemów kontroli pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 14, t. 1, str. 132), minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego jako Instytucja Zarządzająca jest obowiązany do podjęcia wszelkich środków w celu zapewnienia, że fundusze strukturalne jako fundusze wspólnotowe są wykorzystywane w sposób właściwy i skuteczny oraz zgodnie z zasadami powszechnie uznanego zarządzania finansowego. W tym celu Instytucja Zarządzająca może delegować do Instytucji Pośredniczącej SPOT zadania w zakresie kontroli finansowej w zakresie określonym w porozumieniu. Instytucja Pośrednicząca zastrzega sobie możliwość przeprowadzenia inspekcji na miejscu u beneficjenta w celu zweryfikowania faktycznego przygotowania do realizacji projektu.”;

- 4) w rozdziale 8 „Plan działań informacyjno-promocyjnych” część „Jednostka odpowiedzialna” otrzymuje brzmienie:

„Jednostka odpowiedzialna

Jednostką odpowiedzialną za prowadzenie i koordynowanie działań informacyjno-promocyjnych jest właściwy departament pełniący funkcję Instytucji Zarządzającej w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego oraz właściwy departament pełniący funkcję Instytucji Pośredniczącej w Ministerstwie Infrastruktury.”;

- 5) w Załączniku nr 1 część „Szczegółowe zasady wyboru dla projektów współfinansowanych z EFRR” otrzymuje brzmienie:

„Szczegółowe zasady wyboru dla projektów współfinansowanych z EFRR:

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

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

- lokalizacja projektu na linii kolejowej łączącej aglomeracje powyżej 300 tys. mieszkańców, gdzie popyt na przewozy na linii wynosi przynajmniej 1 mln osób rocznie,
- stworzenie lepszej alternatywy dla równoległego, nadmiernie obciążonego połączenia drogowego o natężeniu ruchu powyżej 15 tys. pojazdów na dobę,
- przystosowanie linii do jazdy pociągów z prędkością 140—160 km/h dla ruchu pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego, przy nacisku osi na szynę 22,5 tony,
- zapewnienie znacznego skrócenia czasu przejazdu oraz wzrost komfortu i bezpieczeństwa podróży,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

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

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

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

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

Zasady konieczne wyboru projektów dla poddziałania 1.1.3. „Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi”:

- lokalizacja projektu w aglomeracji powyżej 500 tys. mieszkańców,
- skrócenie czasu przejazdu,
- zwiększenie atrakcyjności i pojemności systemu komunikacji publicznej,
- poprawa bezpieczeństwa i wygody podróży,
- zmniejszenie zatorów w ruchu drogowym.

Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich

Zasady wyboru projektów dla działania 1.2

Zasady konieczne:

- wpływ projektu na podniesienie konkurencyjności portów na międzynarodowym rynku usług portowych m.in. przez skrócenie czasu obsługi statków i ładunków, oferowanie usług dystrybucyjno-logistycznych, poprawę jakości świadczonych usług, poprawę dostępu do portu od strony morza,
- wkład projektu w rozbudowę węzłów transportowych lub węzłów o ważnym znaczeniu dla regionów nadmorskich.

Kryteria pożądane:

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

Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych

Zasady konieczne wyboru projektów dla działania 1.3:

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

Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

Zasady konieczne wyboru projektów:

- usytuowanie odcinków na planowanych i zatwierdzonych do budowy w pierwszej kolejności ciągach autostradowych: A-1, A-2, A-4/A-18 i A-6 lub usytuowanie na sieci TEN-T, lub powiązanie z tą siecią,
- 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,
- lokalizacja w ciągu dróg krajowych,
- zapewnienie standardu nawierzchni zdolnej do przenoszenia ruchu o nacisku 11,5 T/oś,
- istnienie znacznego natężenia ruchu,
- struktura finansowa projektu pozwalająca na oszczędne inwestowanie.

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

Finansowane będą dwa rodzaje projektów:

- projekty drogowe powiązane z inwestycją w sieci TEN-T jako projekty zlokalizowane na tej sieci lub na drogach krajowych powiązanych z tą siecią,
- projekty przepraw mostowych na dużych rzekach leżących w ciągach dróg krajowych.

Zasady konieczne wyboru projektów w ramach tego działania:

- gwarancja zapewnienia środków na współfinansowanie (np. ujęcie zadania w projekcie budżetu miasta i pozytywna opinia Regionalnej Izby Obrachunkowej (RIO) na temat projektu budżetu),
- projekt musi służyć poprawie przejezdności przez miasto,
- tworzenie sieci połączeń komunikacyjnych, przede wszystkim łączących już istniejące odcinki lub stanowiących ich kontynuację.

Zasady pożądane:

- wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu (w istotny sposób przyczyniające się do zmniejszenia liczby wypadków),
- poprawa przejezdności na ciągu drogowym, służąca usprawnieniu połączeń z krajami Unii Europejskiej oraz pomiędzy regionami Polski,

— wpływ na rozwój ekonomiczny regionów — przede wszystkim projekty poprawiające połączenia pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi,

— likwidacja tzw. „wąskich gardel” oraz „czarnych punktów” na krajowej sieci drogowej, poprawa ochrony zabytkowych części miast oraz tworzenie brakujących ogniw infrastruktury drogowej,

— zapewnione środki na współfinansowanie.

Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zasady konieczne wyboru projektów:

— projekt dotyczy przebudowy lub wyposażenia w odpowiednie urządzenia techniczne miejsc uznanych za niebezpieczne lub służb kontrolnych transportu samochodowego,

— zlokalizowanie projektu na sieci dróg krajowych o dużym natężeniu ruchu,

— w miejscu projektu jest wysoka śmiertelność wypadków,

— zlokalizowanie projektu na ciągu drogowym, na którym są realizowane kontrakty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej,

— wyposażanie służb kontrolnych ruchu drogowego w specjalistyczne urządzenia do kontroli pojazdów ciężarowych,

— zgodność z krajową polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,

— wpisanie projektu w zakres Krajowego Programu Poprawy BRD przyczyni się do realizacji jego założeń i celów,

— zgodność z polityką Wspólnoty poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,

— wpisanie projektu w zakres Europejskiego Programu działań BRD.

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

Zasady konieczne wyboru projektów dla obu działań pomocy technicznej:

— zgodność zakresu projektu z jednym z działań pomocy technicznej,

— zgodność projektu z działaniami Instytucji Zarządzającej (komplementarność projektu),

— projekt składany przez beneficjenta innego niż urząd obsługujący ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej musi służyć wsparciu beneficjenta, który uzyskał akceptację dla realizacji co najmniej jednego

projektu w ramach Priorytetu 1 lub Priorytetu 2 lub wystąpi o dofinansowanie projektu mającego na celu opracowanie dokumentacji dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POLiŚ 2007—2013.

Zasady pożądane dla obu działań pomocy technicznej:

- usprawnienie lub zwiększenie efektywności w realizacji zadań z zakresu zarządzania, monitorowania i kontroli działań SPOT,
- usprawnienie lub zwiększenie skuteczności informowania i promocji dla pakietu pomocy strukturalnej dostępnej w ramach SPOT,
- odbiorcą projektu 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.”;

6) w załączniku nr 2 części od „Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” do „Priorytet 3. Pomoc Techniczna dla SPOT” otrzymują brzmienie:

„PRIORYTET 2

BEZPIECZNIEJSZA INFRASTRUKTURA DROGOWA

2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:

- biznesplan lub studium wykonalności projektu,
- mapy lub szkice lokalizacyjne sytuujące projekt,
- dokumentacja techniczna,
- ocena bądź raport oddziaływania na środowisko (jeśli wymaga tego prawo krajowe),
- inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;

2. Koszty związane z realizacją projektu:

- roboty budowlane,
- wykup gruntów (do 10 % kosztów kwalifikowanych projektu),
- wydatki ponoszone na działania związane z ochroną środowiska zalecane w Raporcie oddziaływania na środowisko,

- przygotowanie terenu budowy,
- nadzór inżyniera,
- promocja projektu,
- inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ.

2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:

- biznesplan lub studium wykonalności projektu,
- mapy lub szkice lokalizacyjne sytuujące projekt,
- dokumentacja techniczna,
- ocena bądź raport oddziaływania na środowisko (jeśli wymaga tego prawo krajowe),
- inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;

2. Koszty związane z realizacją projektu:

- roboty budowlane,
- wykup gruntów (do 10 % kosztów kwalifikowanych projektu),
- wydatki ponoszone na działania związane z ochroną środowiska zalecane w Raporcie oddziaływania na środowisko,
- przygotowanie terenu budowy,
- nadzór inżyniera,
- promocja projektu,
- nadzór autorski,
- analizy porealizacyjne,
- inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ.

2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:

- biznesplan lub studium wykonalności projektu,
- dokumentacja techniczna,
- inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;

2. Koszty związane z realizacją projektu:

- zakup jednostek ratownictwa techniczno-chemicznego,
- zakup pojazdów monitorujących bezpieczeństwo ruchu drogowego,

- systemy monitoringu bezpieczeństwa ruchu,
- promocja projektu,
- inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ.

PRIORYTET 3

POMOC TECHNICZNA DLA SPOT

3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - zakres zadań,
 - dokumentacja techniczna,
 - dokumentacja przetargowa,
 - inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ dla projektów finansowanych w ramach SPOT oraz przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POLiŚ 2007—2013;
2. Koszty związane z realizacją projektu:
 - zakup sprzętu i urządzeń wspomagających zarządzanie SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POLiŚ 2007—2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych,
 - szkolenia,
 - wymiana doświadczeń,
 - koszty utrzymania IZ lub IPZ w zakresie realizacji SPOT ekspertyzy,
 - promocja projektu,
 - systemy informatyczne oraz oprogramowanie komputerowe.

3.2. Informacja i promocja operacji SPOT

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - zakres zadań,
 - dokumentacja techniczna,
 - dokumentacja przetargowa,
 - inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;
2. Koszty związane z realizacją projektu:
 - zakup sprzętu i urządzeń wspomagających promocję SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POLiŚ 2007—2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych,
 - szkolenia,
 - wymiana doświadczeń,
 - materiały promocyjne i inne wydatki związane z przekazywaniem informacji na temat interwencji Unii Europejskiej,
 - ekspertyzy,
 - systemy informatyczne oraz oprogramowanie komputerowe.”;
- 7) użyte w różnym przypadku i liczbie wyrazy „Minister Transportu” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku i liczbie wyrazami „Minister Infrastruktury”;
- 8) użyte w różnym przypadku i liczbie wyrazy „Ministerstwo Transportu” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku i liczbie wyrazami „Ministerstwo Infrastruktury”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Rozwoju Regionalnego: *E. Bieńkowska*