



MINISTERSTWO
ROZWOJU REGIONALNEGO

Program Operacyjny
INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013

DOKUMENT PRZYJĘTY PRZEZ RADĘ MINISTRÓW

Warszawa, 29 listopada 2006 r.

Spis treści:

<i>WSTĘP</i>	4
1. DIAGNOZA SYTUACJI W POSZCZEGÓLNYCH SEKTORACH	7
1.1. Uwarunkowania środowiska przyrodniczego – informacje podstawowe	7
1.2. Charakterystyka sytuacji w poszczególnych sektorach	11
1.3. Analiza i ocena dotychczas wykorzystanego wsparcia	48
1.4. Analiza SWOT – mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia w poszczególnych sektorach	54
2. STRATEGIA ROZWOJU	64
2.1. Cele programu i ich zgodność z krajowymi dokumentami programowymi i regulacjami unijnymi	64
2.2. Wskaźniki	75
3. OSIE PRIORYTETOWE REALIZOWANE W RAMACH PROGRAMU OPERACYJNEGO	78
Oś priorytetowa I: Gospodarka wodno-ściekowa	78
Oś priorytetowa II: Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi	80
Oś priorytetowa III: Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska	83
Oś priorytetowa IV: Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska	86
Oś priorytetowa V: Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych	88
Oś priorytetowa VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T	91
Oś priorytetowa VII: Transport przyjazny środowisku	93
Oś priorytetowa VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe	96
Oś priorytetowa IX: Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej	97
Oś priorytetowa X: Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku	98
Oś priorytetowa XI: Bezpieczeństwo energetyczne	100
Oś priorytetowa XII: Kultura i dziedzictwo kulturowe	103
Oś priorytetowa XIII: Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia	105
Oś priorytetowa XIV: Infrastruktura szkolnictwa wyższego	108
Oś priorytetowa XV: Pomoc techniczna – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	109
Oś priorytetowa XVI: Pomoc techniczna – Fundusz Spójności	113
Oś priorytetowa XVII: Konkurencyjność regionów	115
4. KOMPLEMENTARNOŚĆ Z DZIAŁANAMI WSPÓŁFINANSOWANYMI Z EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU ROLNEGO ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH I EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU RYBACKIEGO	117

5. PLAN FINANSOWY.....	119
5.1 Tabela finansowa dla programu w podziale na lata (w euro) _____	120
5.2 Tabela finansowa dla programu w podziale na osie priorytetowe oraz źródła finansowania (w euro, w cenach bieżących) _____	120
5.3 Indykatorywny podział, według kategorii, zaprogramowanego wykorzystania wkładu funduszy (w euro) _____	121
5.4 Realizacja strategii lizbońskiej w ramach osi priorytetowych _____	122
6. PRZEPISY WYKONAWCZE.....	125
7. OCENA PROGRAMU PRZED ROZPOCZĘCIEM REALIZACJI	138
8. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA PROGRAMU NA ŚRODOWISKO.....	141
9. INFORMACJA O KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH.....	147
Przebieg procesu konsultacji społecznych projektu POIiŚ _____	147
Proces konsultacji _____	148
WYKAZ UŻYTYCH SKRÓTÓW	153

WSTĘP

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

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

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

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko zgodnie z projektem Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia (NSRO), przyjętym w dniu 1 sierpnia 2006 r. przez Radę Ministrów, stanowi jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych w niej celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Cechą charakterystyczną PO Infrastruktura i Środowisko jest integralne ujęcie problematyki podstawowej infrastruktury, która obejmuje infrastrukturę techniczną i zasadnicze elementy infrastruktury społecznej. Punktem wyjścia dla tak zakreślonego zakresu programu jest zasada maksymalizacji efektów rozwojowych, uwarunkowana komplementarnym potraktowaniem sfery technicznej i społecznej w jednym nurcie programowym i realizacyjnym. Działania w ramach PO Infrastruktura i Środowisko są komplementarne do działań realizowanych w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych, a także innych programów operacyjnych przygotowanych na lata 2007-2013, tj. Innowacyjna Gospodarka, Kapitał Ludzki, Rozwój Polski Wschodniej oraz programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej.

PO Infrastruktura i Środowisko jest również ważnym instrumentem realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej, a wydatki na cele priorytetowe UE spełniające kryteria określone w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999³ stanowią w ramach programu **66,6%** całości wydatków.

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

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

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

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

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

Uwzględnienie środków z Funduszu Spójności w ramach osi priorytetowych związanych z inwestycjami w sektorze transportu i energetyki, które są korzystne dla środowiska wskazuje na to, że inwestycje o charakterze środowiskowym nie tylko nie utrudniają, ale przyczyniają się do realizacji jednego z celów horyzontalnych NSRO – *”Wzrostu konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałania ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej”*. Świadczy też o tym poziom wysokości wsparcia inwestycji mających pozytywny wpływ na środowisko. Inwestycje przyczyniające się pośrednio oraz bezpośrednio do ochrony środowiska stanowią bowiem **60%** całego wsparcia tego Funduszu.

Struktura programu wynika z prawa wspólnotowego. Natomiast z uwagi na ogólny charakter programów operacyjnych kierowanych do Komisji Europejskiej, dla potrzeb krajowych przygotowany zostanie projekt dokumentu uszczegóławiającego zapisy programu operacyjnego – *Szczegółowy opis osi priorytetowych programu operacyjnego* (zwany dalej *uszczegółowieniem programu operacyjnego*). Wymóg przygotowania tego dokumentu wynika z zapisów projektu ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (art. 35 ust. 3 pkt. 1 projektu ustawy z dnia 31 sierpnia 2006 r.). Dokument ten, ze względu na szczegółowość zawartych w nim informacji, będzie kompendium wiedzy dla beneficjentów na temat możliwości i sposobu realizacji projektów w ramach poszczególnych programów operacyjnych. Wskazując szczegółowe typy projektów, listę potencjalnych beneficjentów oraz system wyboru projektów dokument ten ułatwi potencjalnemu beneficjentowi prawidłowe przygotowanie wniosku aplikacyjnego.

Niniejszy projekt programu operacyjnego, w odróżnieniu od wstępnej wersji przyjętej kierunkowo przez Radę Ministrów w dniu 1 sierpnia br., zawiera elementy dotyczące samego programu operacyjnego, które zostaną przekazane Komisji Europejskiej. Przygotowanie przez instytucję zarządzającą ostatecznej wersji dokumentu krajowego doprecyzowującej program operacyjny nastąpi w najszybszym możliwym terminie od jego zaakceptowania przez Komisję Europejską w oparciu o wytyczne ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Uszczegółowienie będzie przyjmowane przez instytucję zarządzającą w formie wytycznych, po zasięgnięciu opinii Instytucji Koordynującej NSRO oraz właściwych instytucji zaangażowanych w realizację programu.

Punktem wyjścia dla niniejszego projektu były zapisy części głównej projektu programu przyjętego kierunkowo przez Radę Ministrów w dniu 1 sierpnia br. Niniejszy dokument

został zaktualizowany o zapisy wynikające z opublikowania ostatecznych wersji większości rozporządzeń, przyjęcia przez Radę Ministrów nowej wersji NSRO i innych rozstrzygnięć, które zapadły w ciągu ostatnich kilku miesięcy.

Obecna wersja programu zawiera też zmiany wynikające z konsultacji społecznych, Prognozy Oddziaływania na Środowisko oraz rekomendacje wynikające z oceny szacunkowej (ewaluacji *ex-ante*).

1. DIAGNOZA SYTUACJI W POSZCZEGÓLNYCH SEKTORACH

1.1. Uwarunkowania środowiska przyrodniczego – informacje podstawowe

Stan środowiska przyrodniczego, pomimo ciągłej poprawy, wymaga podejmowania dalszych działań i znaczących nakładów finansowych. Ilość zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska uległa w Polsce obniżeniu, jednak są to nadal liczby odbiegające od średnich wartości w krajach Unii Europejskiej⁴. Głównymi źródłami zanieczyszczeń środowiska są przemysł (m.in. energetyka, górnictwo, przemysł hutniczy), sektor komunalno-bytowy, transport i rolnictwo.

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

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

Jakość zasobów wodnych jest niezadowalająca. W 2004 r. na 131 pomiarów jakości wód, w 106 stwierdzono niespełnienie wymagań stawianych dla jakości wody pitnej⁵. Pomimo racjonalizacji gospodarki ściekowej, stan czystości polskich rzek nadal można określić jako bardzo zły. Wód o klasie czystości I (najwyższej) jest łącznie ok. 7%, klasy II (średniej) - ok. 34%, III (niskiej) jest najwięcej, blisko 40%. Wód nadmiernie zanieczyszczonych jest ok. 20%. Jednak odsetek ten stopniowo maleje. Zasoby wód podziemnych⁶ w 2004 roku wynosiły 16,5 km³. Jakość tych wód ulega poprawie i można ocenić, że jest dobra. Oddzielnie badane są wody gruntowe i wody w głębinie. Wśród gruntowych najwięcej jest IV klasy (31%) i III (29%). Jedynie 7,5% badanych wód zostało zakwalifikowanych do I klasy, a 8,4% do klasy V. Wśród wód w głębinie najwięcej jest wód III klasy (44%) i IV klasy (32,5%). Tylko 3% zostało zaliczonych do klasy I, a 6% do klasy V⁷.

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

⁴ dane średnie UE a dane w Polsce

⁵ GUS/OŚ 2005 r.

⁶ <http://www.gios.gov.pl/wodypod/podstrony/ocena.html>

⁷ zgodnie z klasyfikacją wód w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 lutego 2004 r. w sprawie klasyfikacji dla prezentowania stanu wód powierzchniowych i podziemnych, sposobu prowadzenia monitoringu oraz sposobu interpretacji wyników i prezentacji stanu tych wód (Dz. U. Nr 32 poz. 284)

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

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

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

Źródło: GUS/OŚ 2005 r.

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

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

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

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

zasoby stałych kopalin Polski	–	192,82 mld ton,
w tym:		
surowce energetyczne:	–	56,2 mld ton
zasoby wydobywalne ropy naftowej	–	19,52 mln ton ^{*)}
zasoby wydobywalne gazu ziemnego	–	239,29 mld m ^{3**)}

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

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

Klimat. Zasadniczymi uwarunkowaniami gospodarczymi Polski wpływającymi na realizację postanowień Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu i Protokołu z Kioto są takie czynniki jak niska rentowność przedsiębiorstw (utrudniająca przeznaczenie niezbędnych środków na pilne modernizacje techniczno-technologiczne) oraz dynamiczny rozwój transportu samochodowego. Emisja gazów cieplarnianych w Polsce w okresie od 1989 r. do 2004 r. obniżyła się jednak o ponad 30%, przez co Polska wypełniła zobowiązanie redukcji emisji gazów cieplarnianych⁸ ze znaczącą nadwyżką. Tak duża redukcja jest w zasadniczej części efektem procesów transformacji ustrojowej i gospodarczej, zainicjowanych na początku lat 90. Działania prowadzące do redukcji emisji gazów cieplarnianych to m.in.:

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

^{*)} zasoby ropy naftowej dotyczą części lądowej Polski, wraz z polską strefą ekonomiczną Bałtyku

^{**)} wraz z metanem z pokładów węgla

⁸ Polska jest zobowiązana do 6% redukcji emisji gazów cieplarnianych w okresie 2008-2012 w stosunku do 1988 roku (rok bazowy dla Polski)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tereny mieszkalne i przemysłowe są terenami silnie przekształconymi przez człowieka. Stanowią one ok. 10% powierzchni kraju. W granicach administracyjnych miast ponad 70% powierzchni jest zabudowanych. Gleby w aglomeracjach narażone są szczególnie na zanieczyszczenie metalami ciężkimi oraz niebezpiecznymi związkami organicznymi⁹.

1.2. Charakterystyka sytuacji w poszczególnych sektorach

1.2.1. Środowisko

1.2.1.1. Infrastruktura ochrony środowiska

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

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

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

⁹ „Prognoza Oddziaływania na Środowisko Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Warszawa, październik 2006 r.

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

Źródło: GUS/OŚ - 2005 r.

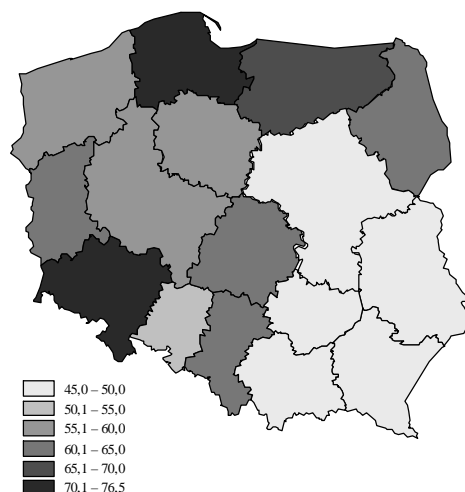
Pomimo stopniowej poprawy jakości wód w Polsce w latach 1990-2002, nadal istotne jest inwestowanie w infrastrukturę wodno-ściekową, jak i poprawę zarządzania gospodarką wodno-ściekową w celu szybszego rozwoju gospodarczego, a także wypełniania wymogów dyrektyw wspólnotowych (zwłaszcza dotyczy to aglomeracji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

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

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

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

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



Źródło: Instytut na Rzecz Ekorozwoju, 2005

Ilość wytworzonych w 2004 r. **odpadów** wyniosła 133 mln ton¹⁰. Całkowita ilość odpadów powstających rocznie w przeliczeniu na mieszkańca wynosiła w 2000 r. 3,6 ton, w krajach Europy Zachodniej wielkość ta wynosiła 3,8 ton, a w krajach Europy Wschodniej i Środkowej 4,4 ton. Zmniejszeniu uległa ilość odpadów składowanych w przeliczeniu na jednego mieszkańca z 311,5 kg w 2000 r. do 240,8 kg w 2004 r.

W 2004 roku zebrano 9,8 mln ton¹¹ odpadów komunalnych, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca wynosi 256 kg.¹² Wskaźnik ilości odpadów komunalnych na jednego mieszkańca w Polsce kształtuje się na znacznie niższym poziomie niż średnia dla 25 krajów Unii Europejskiej (518 kg na jednego mieszkańca w 2001 roku) i krajów UE-15 (556 kg) oraz krajów OECD (570 kg) (dane według szacunków OECD w 2003 r.). Najmniejszą ilością wytwarzanych odpadów na 1 km² cechują się województwa wschodniej części kraju: warmińsko-mazurskie (24 t) i podlaskie (44 t), największą – województwa śląskie (3 524 t) i dolnośląskie (1 740 t).

W 2004 roku w Polsce wytworzono 5 553,9 tys. Mg odpadów komunalnych ulegających biodegradacji, w tym ok. 5% z nich zostało poddane procesom przekształcania biologicznego natomiast łącznie procesom odzysku i unieszkodliwiania (poza składowaniem) poddano 565 tys. Mg odpadów, co stanowi ok. 4,7% wytworzonych odpadów. Większość odpadów komunalnych nadal trafia na składowiska, z których wiele nie spełnia wymagań technicznych i prawnych. Stąd konieczność zamykania i rekultywacji tych obiektów. Dla porównania w 2004 roku selektywnie zebrano jedynie ok. 243 tys. Mg odpadów, co stanowiło ok. 2% ilości odpadów komunalnych lub ok. 2,5% ilości zebranych odpadów.¹³

¹⁰ GUS/OŚ 2005 r.

¹¹ Krajowy Plan Gospodarki Odpadami 2010 – projekt, 27 lipca 2006 r. Departament Gospodarki Odpadami, Ministerstwo Środowiska.

¹² „Ochrona środowiska 2005”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2005.

¹³ GUS/OŚ 2005 r.

W Polsce istnieje 795 składowisk odpadów (stan na dzień 31 grudnia 2005 r.), na których w 2005 r. składowano odpady komunalne. Wśród tych obiektów 315 spełnia wymagania techniczne i organizacyjne wynikające z dyrektywy Rady 1999/31/WE¹⁴ z dnia 26 kwietnia 1999 roku w sprawie składowania odpadów, a 480 nie spełnia tych wymagań. W roku 2005 na składowiskach odpadów komunalnych składowanych było 8 623 111,2 Mg odpadów, z tego:

- 5 209 994,6 Mg na składowiskach spełniających wymagania dyrektywy Rady 1999/31/WE w sprawie składowania odpadów,
- 3 413 116,6 Mg na składowiskach nie spełniających wymagań dyrektywy Rady 1999/31/WE w sprawie składowania odpadów¹⁵.

W okresie 2000-2004 obserwowano sukcesywny spadek ilości zebranych odpadów, niemniej jednak spadek ten jest wynikiem m. in. niezgodnej ze stanem faktycznym rejestracji ilości odpadów trafiających do obiektów odzysku i unieszkodliwiania, zmniejszającym się ciężarem objętościowym odpadów (wzrasta ich objętość, maleje ciężar). Ponadto należy wziąć pod uwagę, iż część wytwarzanych odpadów w gospodarstwach domowych, w tym przede wszystkim odpady ulegające biodegradacji, jest wykorzystywana we własnym zakresie¹⁶.

W 2004 roku czynnych było w Polsce 1049 składowisk odpadów innych niż niebezpieczne, które zajmowały powierzchnię 3385 ha, w tym funkcjonowały 83 kompostownie odpadów, 84 sortownie mechaniczne i ręczne oraz 1 instalacja termicznego przetwarzania. W przypadku odpadów niebezpiecznych w tym samym czasie funkcjonowało 460 instalacji oraz urządzeń do ich odzysku i unieszkodliwiania, a także 99 instalacji do przekształcania termicznego oraz ok. 70 składowisk¹⁷.

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

Gleba użytkowana jest do produkcji rolniczej i leśnej, eksploatacji zasobów mineralnych oraz wykorzystywana pod budownictwo, działalność rekreacyjną, składowanie i usuwanie odpadów. Różne sposoby użytkowania gleb decydują o charakterze i skali przekształceń jej naturalnych właściwości.

Do najważniejszych czynników pogarszających jakość gleb w Polsce należy zaliczyć szkodliwe oddziaływanie przemysłu wydobywczego oraz oddziaływanie pyłów i gazów emitowanych przez przemysł i transport. Presje tego typu mają charakter lokalny i dotyczą głównie miast i aglomeracji, terenów zakładów przemysłowych, ciągów komunikacyjnych oraz składowisk odpadów przemysłowych i komunalnych. Gleby na terenach silnie

¹⁴ Dz. Urz. WE L 182 z dnia 16 lipca 1999 r., str. 1, z późn. zm.

¹⁵ Źródło: Informacja na temat dostosowania składowisk odpadów komunalnych w Polsce do wymagań dyrektywy Rady 1999/31/WE w sprawie składowania odpadów, Ministerstwo Środowiska

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

¹⁷ GUS/OŚ 2005 r.

uprzemysłowionych są szczególnie narażone na zanieczyszczenia metalami ciężkimi i wielopierścieniowymi węglowodorami aromatycznymi oraz gromadzenie odpadów z dużą zawartością związków organicznych. Ponadto mogą występować presje o charakterze ponadlokalnym, polegające na zakwaszaniu gleby w związku z osadzaniem się i wymywaniem przez opady zanieczyszczeń z atmosfery. Należy podkreślić, że pomimo znacznego zmniejszania presji na gleby ze strony górnictwa i przemysłu niskie tempo rekultywacji nie sprzyja szybkiej poprawie jakości gleb w Polsce.

Pod względem zanieczyszczenia metalami ciężkimi i niebezpiecznymi związkami organicznymi stan czystości gleb użytkowanych rolniczo jest dobry. W Polsce w latach 2001/2002 zostało zużytych 1 574 tys. ton nawozów mineralnych, chemicznych oraz wapniowych, co w przeliczeniu stanowi 93 kg na 1 ha użytków rolnych¹⁸.

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

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

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

Podjęcia działań wymaga również zjawisko postępującej erozji brzegów morskich, będące głównie wynikiem wzrastającego poziomu morza spowodowanego efektem cieplarnianym. Obserwowane zjawisko zwiększa realne prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi sztormowych. Wzrost poziomu morza będzie przyczyną cofnięcia się - w tym stuleciu – linii brzegowej o 150-400 m. Nastąpi szybki zanik plaż. Zalaniem, w wyniku powodzi sztormowych, będzie zagrożone około 2200 km² terenów nadmorskich i zaplecza.¹⁹

1.2.1.2. Zagrożenia naturalne oraz poważne awarie

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

¹⁸ „Mały rocznik statystyczny Polski 2003” <http://www.stat.gov.pl/>

¹⁹ Zob.: Instytut Morski w Gdańsku „Program ochrony brzegów morskich”, Gdańsk 2002.

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

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

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

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

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

Łączna wielkość **zmagazynowanej wody** w sztucznych zbiornikach wynosi około 4 mld m³, co daje 6,5% objętości średniego rocznego odpływu. Wieloletnie niedofinansowanie gospodarki wodnej i zaniedbania w prawidłowym utrzymywaniu śródlądowych wód powierzchniowych, niewystarczająca liczba zbiorników retencjonujących wodę i pogarszający się stan obwałowań, zabudowa terenów potencjalnie zagrożonych oraz niewykorzystywanie naturalnych zdolności retencyjnych zlewni przyczyniają się do wzrostu zagrożenia powodziowego. Ponad 3,9% istniejących urządzeń wodnych stale piętrzących wodę i ponad 26% obwałowań - zagraża lub może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa. Ponad 50% budowli przekroczyło wiek 50 lat, a prawie 70% budowli ma więcej niż 25 lat. W niektórych rejonach kraju występują już od dziesięcioleci stałe deficyty wody potrzebnej na cele gospodarcze i zaopatrzenie ludności, obniżył się poziom wód gruntowych, znaczna część kraju podlega zjawiskom stepowienia (Wielkopolska, Kujawy, Lubelskie), nasilają się zjawiska suszy, w tym rośnie ryzyko pożarowe w lasach, zanikają obszary wodno-błotne, za

to w okresie wiosennym i w okresach nawalnych deszczy obserwowano coraz groźniejsze zjawiska powodziowe.

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

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

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

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

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

- pożary – 45% przypadków,
- uwolnienie substancji toksycznych do otoczenia – 33%
- wybuchy – 22%,

1.2.1.3 Monitoring środowiska

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

1.2.1.4. Ochrona przyrody i edukacja ekologiczna

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

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

Ochrona przyrody musi być brana pod uwagę również przy realizacji nowych inwestycji, szczególnie w sektorze transportu. Istotne znaczenie mają w tym przypadku dyrektywa 85/337/EWG w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko²⁰ (znowelizowana dyrektywą 97/11/WE²¹), dyrektywa 92/43/EWG („siedliskowa”)²² i dyrektywa 79/409/EWG („ptasia”)²³.

Wśród mieszkańców Polski jest niski poziom świadomości ekologicznej. Zachowania proekologiczne Polaków wypadają słabo na tle postaw proekologicznych obywateli innych krajów UE np. Szwecji, Danii czy Holandii. Polacy nie mają motywacji do prezentowania postaw proekologicznych. Mało uświadomiony jest motyw ekonomiczny zachowań proekologicznych tj. oszczędność w gospodarstwach domowych poprzez racjonalne zużycie wody, energii elektrycznej, ciepła i segregację odpadów. Przemysłane działania edukacyjne i informacyjne w tym zakresie powinny stanowić dla administracji rządowej i samorządowej jedno z istotnych narzędzi do realizacji polityki ekologicznej²⁴.

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

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

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

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

²⁰ Dz. Urz. WE L 175 z dnia 5 lipca 1985 r., str. 40

²¹ Dz. Urz. WE L 73 z dnia 14 marca 1997 r., str. 5

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

²³ Dz. Urz. WE L 103 z dnia 25 kwietnia 1979 r., str. 1, z późn. zm.

²⁴ Źródło: na podstawie Tadeusz Burger Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa „Świadomość ekologiczna społeczeństwa polskiego” Warszawa 2005.

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

1.2.2. Transport

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

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

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

Ze względu na tranzytowe położenie Polski, szlaki komunikacyjne mogą odgrywać bardzo istotną rolę w obsłudze transportu międzynarodowego pomiędzy Europą Zachodnią a Rosją, Ukrainą i Azją Centralną, z perspektywą przedłużenia ich w przyszłości do Azji południowo-wschodniej, w tym do Chin. Szlaki te mogą odgrywać też istotną rolę w obsłudze ruchu pomiędzy krajami skandynawskimi i południem Europy.

Rozwój infrastruktury transportowej może prowadzić do zjawiska jakim jest nadmierny wzrost mobilności. Jednakże jego skala zależy przede wszystkim od polityki gospodarczej, rolnej, osadniczej, turystycznej, finansowej, edukacyjnej. Dlatego w planowaniu konieczne jest uwzględnienie aspektów środowiskowych i społecznych polegających między innymi na promowaniu korzystania z proekologicznych form transportu, jak też na efektywnym wykorzystywaniu przestrzeni miejskiej w celu zahamowania negatywnych zjawisk urbanistycznych prowadzących do nadmiernego korzystania z transportu indywidualnego. W szczególności integracja polityki transportowej i planowania przestrzennego w sferze instytucjonalno-prawnej pozwala na racjonalizację zachowań transportu.

Rozwój nowych technologii w sferze transportu, w tym poprawa efektywności pojazdów, ograniczanie emisji spalin i hałasu, zastosowanie urządzeń ochrony środowiska naturalnego czy rozwiązań opartych o technologie telematyczne w transporcie, mogą w sposób widoczny przyczynić się do ograniczenia negatywnego wpływu rozwoju transportu na środowisko

naturalne i społeczeństwo. Należy jednak podkreślić, że rozwiązania technologiczne przy obecnym stanie wiedzy i rozwoju nauki nie są w stanie same rozwiązać problemów pojawiających się w transporcie.

1.2.2.1. Transport drogowy

Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T obejmuje w Polsce 4816 km dróg. Są to główne szlaki drogowe kraju, na których występuje znaczne obciążenie ruchem, w tym tranzytowym. Przez teren Polski przebiegają drogi położone w czterech paneuropejskich korytarzach transportowych:

- Korytarz I Budzisko - Augustów - Białystok - Ostrów Mazowiecka - Warszawa - 339 km, (Korytarz Ia Grzechotki - Elbląg – Gdańsk – 114 km)
- Korytarz II Świecko - Poznań - Konin - Łowicz - Warszawa - Siedlce - Terespol - 682 km,
- Korytarz III Olszyna / Zgorzelec - Legnica - Bielany Wrocławskie (Wrocław) - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl - Medyka. 818 km
- Korytarz VI Gdynia / Gdańsk - Toruń - Włocławek - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Katowice - Bielsko-Biała - Żywiec - Zawadoń (Gdańsk - Elbląg - Mława - Warszawa - Piotrków Trybunalski); Dolna Grupa (Grudziądz) - Bydgoszcz – Poznań; Bielsko-Biała – Cieszyn; 1 447 km

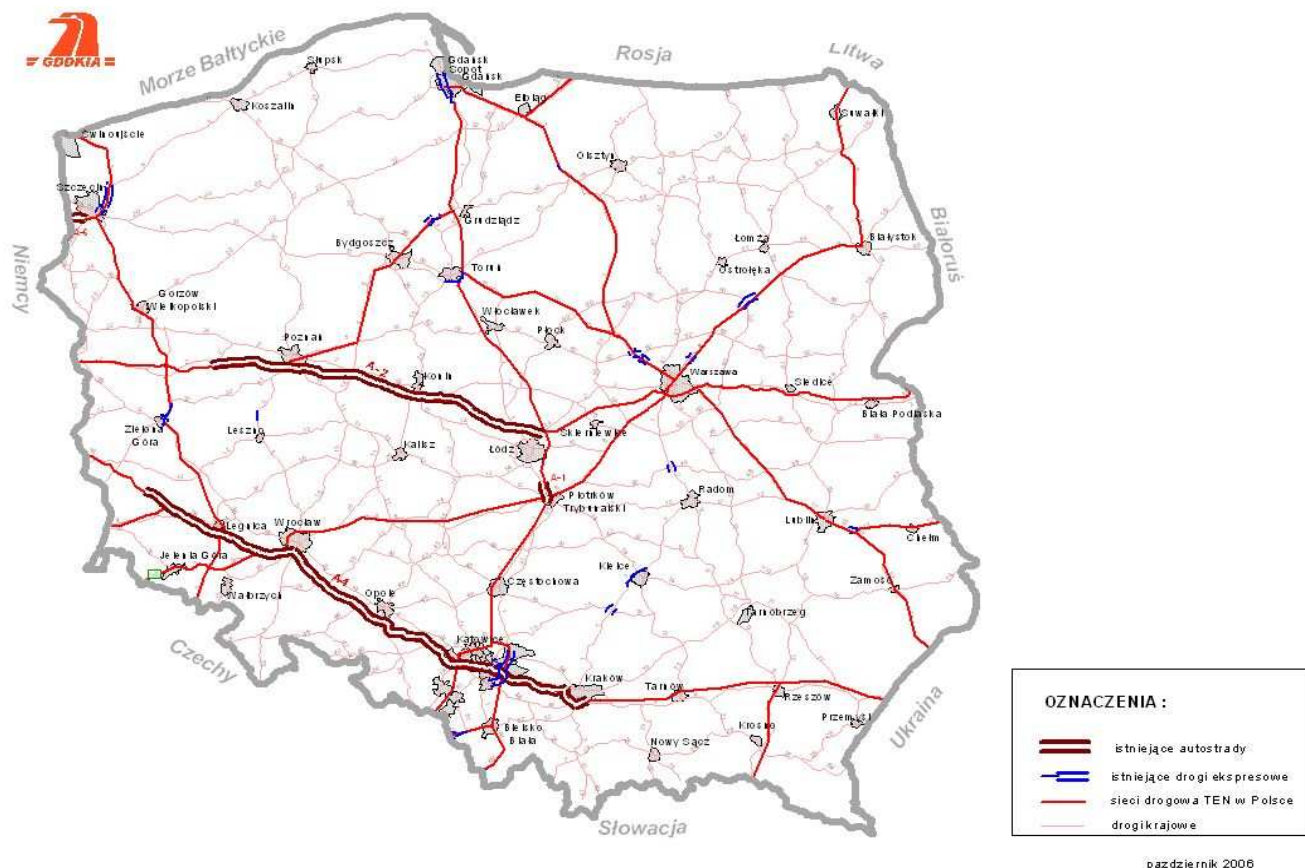
Długość dróg w Polsce, z podziałem na kategorie, przedstawia Tabela 6, a sieć istniejących autostrad i dróg ekspresowych mapa nr 2.

Tabela 6. Długość poszczególnych kategorii dróg w Polsce

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

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

Istniejące odcinki autostrad i dróg ekspresowych oraz sieć drogową TEN-T w Polsce



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

Gęstość istniejącej sieci drogowej (81,2 km na 100 km²) można uznać za zadowalającą. Problemem jest wyczerpywanie się przepustowości dróg i ich rosnące zatłoczenie. Słabością są też niskie standardy techniczne istniejących dróg, ciągle niski poziom ich utrzymania oraz cały szereg wad strukturalnych sieci drogowej. Są to na tyle poważne mankamenty, że należy je uznać za jeden z zasadniczych problemów rozwojowych kraju.

Najpoważniejsze wady polskiej sieci drogowej to:

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

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

Zły stan utrzymania dróg. Pod koniec 2005 r. ponad połowa dróg krajowych znajdowała się w stanie złym lub niezadowolającym (odpowiednio 25% i 26%), a w stanie dobrym 49% dróg. Oznacza to, że ponad połowa dróg krajowych w Polsce kwalifikuje się do remontu natychmiast (stan zły) lub w najbliższej przyszłości (stan niezadowolający). Pomimo tak złego obrazu utrzymania dróg warto zaznaczyć, że udało się zahamować proces dalszej ich degradacji, a od 2003 r. ich stan zaczął się powoli poprawiać.

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

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

Złemu stanowi infrastruktury drogowej towarzyszy bardzo szybki wzrost liczby samochodów. W latach 1990-2005 liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła o 134,5%, a samochodów ciężarowych (1990-2004) o 129%²⁵. Średni dobowy ruch na drogach krajowych w Polsce w latach 1995-2005 wzrósł z 8,5 tys. do 13,5 tys. pojazdów.

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

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

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

²⁵ Z uwzględnieniem samochodów osobowych rejestrowanych jako ciężarowe.

1.2.2.2. Transport kolejowy

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

Infrastruktura kolejowa w ostatnich latach uległa znacznemu zużyciu technicznemu, co spowodowane było głównie brakiem odpowiedniego poziomu dofinansowania ze strony państwa. Długość eksploatowanych linii kolejowych wynosi obecnie ok. 20 tys. km. W stanie dobrym, wymagającym tylko bieżącej konserwacji i utrzymania jest jedynie 30% tej sieci. Pozostała część linii kolejowych jest w stanie dostatecznym lub niedostatecznym, co oznacza, że wymagają one poważnych robót naprawczych. Niewykonanie tych prac jest równoznaczne z koniecznością wprowadzenia ograniczeń prędkości, a nawet z wyłączeniem linii z eksploatacji. Na 3,45 tys. km torów (12,5% długości sieci) maksymalna prędkość wynosi 40 km/godz. Prędkość do 80 km/h rozwijana może być na 8,20 tys. km torów (29,7%), odpowiednio do 120 km/h na 10,46 tys. km torów (37,9%) oraz do 160 km/h na 4,18 tys. km torów (15,1%). Jedynie na 1,31 tys. km torów (4,7%) pociągi mogą kursować z prędkością 160 km/godz.²⁶ Zły stan sieci poważnie obniża jakość usług kolejowych i czyni kolej mniej konkurencyjną w stosunku do transportu samochodowego.

Kolejowa Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) ma w Polsce długość 5 106 km linii i stanowi najważniejszą część infrastruktury kolejowej, na której realizuje się około 60% wszystkich przewozów. Przez teren Polski przebiegają linie kolejowe położone w czterech paneuropejskich korytarzach transportowych:

- Korytarz I Trakiszki – Białystok – Warszawa - 340 km,
- Korytarz II Kunowice – Warszawa/Skierniewice – Terespol - 869 km,
- Korytarz III Zgorzelec – Wrocław – Kraków – Medyka - 732 km,
- Korytarz VI Gdynia – Warszawa/Bydgoszcz – Katowice-Zebrzydowice/Zwardoń - 1 526 km.

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

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

- Stan infrastruktury technicznej (tory, systemy zasilania, dworce i przystanki), która jest przestarzała i niedostosowana do wymogów bezpieczeństwa. Dlatego też w obszarach metropolitalnych komfort podróżowania, jak i prędkości podróży

²⁶ Obowiązujące prędkości maksymalne dla pociągów pasażerskich na torach eksploatowanych w Rozkładzie Jazdy 2006/07, dane PKP PLK S.A.

(występują liczne ograniczenia prędkości) jest niski. Stan ten wymaga natychmiastowego wsparcia w zakresie modernizacji infrastruktury,

- Wyeksploatowany i przestarzały tabor kolejowy. Średni wiek wagonów pasażerskich wynosi 25 lat, z czego 37% to wagony niesprawne. Taki stan techniczny taboru kolejowego nie tylko poważnie ogranicza konkurencyjność usług kolejowych, ale nie pozwala też na wykorzystanie parametrów technicznych nowo modernizowanych linii.
- Niski poziom konkurencji w świadczeniu usług przewozowych dla ludności. Nie sprzyja to poprawie jakości działania i poprawie oferty kierowanej do pasażera.
- Brak współpracy samorządów w zakresie organizacji przewozów aglomeracyjnych transportem kolejowym; jednym z powodów jest brak odpowiednich przepisów prawnych.

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

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

Według danych Eurostatu w 2004 roku udział kolei w pracy przewozowej (w tkm) wykonanej przez transport lądowy (transport drogowy, kolejowy i wodny śródlądowy) wyniósł w Polsce 33,5%, w porównaniu do 17,6% w krajach UE-25 i 14% w krajach UE-15.

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

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

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

1.2.2.3. Transport miejski

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

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

Najważniejszymi problemami są:

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

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

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

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

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

Niedoceniana jest rola stosowania nowoczesnych technologii informatycznych w celu maksymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury. Poza wyjątkami ciągle nie są realizowane obszarowe systemy zarządzania ruchem, systemy informacji pasażerskiej, systemy płatnego parkowania itp. W zbyt małym stopniu prowadzone są działania zmierzające do zmian w sposobie podróżowania, na przykład poprzez promowanie ruchu pieszego i rowerowego, łączenie podróży w transporcie indywidualnym i publicznym (park-and-ride, bike-and-ride itd.), chociaż w niektórych miastach widoczne są osiągnięcia w tym względzie.

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

1.2.2.4. Transport morski

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

Główne problemy transportu morskiego to:

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

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

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

zjednostkowanych, obsługi ruchu promowego, technologii ro-ro, a także szybkości i nowoczesności obsługi ładunków i statków.

1.2.2.5. Transport lotniczy

Polska posiada jeden centralny port lotniczy (Warszawa-Okęcie) i 11 regionalnych portów lotniczych, z czego osiem portów znajduje się w sieci TEN-T. Transport lotniczy jest obecnie najdynamiczniej rozwijającą się gałęzią transportu w Polsce do czego przyczynia się wstąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz liberalizacja przepisów dostępu do rynku umożliwiająca wejście na polski rynek przewoźników niskokosztowych. W 2005 r. całkowita liczba pasażerów w polskich portach lotniczych wyniosła ponad 11,5 mln. Niezwykle wysoka dynamika wzrostu, wynosząca w 2005 r. 28,5%, wynika z jednej strony z bardzo niskich wskaźników mobilności lotniczej ludności, a z drugiej z obniżenia cen biletów lotniczych. Choć tak wysoka dynamika zazwyczaj jest zjawiskiem przejściowym, to wzrost liczby pasażerów będzie zjawiskiem silnym i przez znaczny okres trwałym. Oczekuje się, że do 2020 roku liczba pasażerów w polskich portach lotniczych wzrośnie 3,5-krotnie. Jednocześnie znacznemu wzrostowi ulegnie liczba lotów wykonywanych w polskiej przestrzeni powietrznej – przewiduje się, iż do roku 2015 wzrośnie ona blisko 2,5 krotnie²⁷.

Główne problemy sektora lotniczego to:

Duże potrzeby inwestycyjne związane z gwałtownym wzrostem zapotrzebowania na transport lotniczy. Dynamiczny wzrost liczby pasażerów i operacji lotniczych wymusza konieczność szybkiej realizacji wielu nowych inwestycji infrastrukturalnych. Dotyczy to budowy i rozbudowy terminali pasażerskich, pozwalających na obsługę zwiększonej liczby pasażerów, a także budowę i przebudowę pasów startowych i innych obiektów i urządzeń lotniskowych, pozwalających na obsługę większej liczby operacji lotniczych. Niezbędne są także inwestycje w infrastrukturę nawigacyjną wynikające z dynamicznego wzrostu ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, a także z konieczności realizacji europejskich programów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym.

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

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

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

²⁷ Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2006 r.

1.2.2.6. Transport intermodalny

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

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

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

1.2.2.7. Inteligentne Systemy Transportowe

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

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

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

1.2.2.8. Transport wodny śródlądowy

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

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

1.2.3. Energetyka

1.2.3.1. Podstawowe dane na temat sektora energetycznego w Polsce

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

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

W sektorze energetycznym do przedsiębiorstw infrastrukturalnych należą przedsiębiorstwa elektroenergetyczne, ciepłownicze, gazownicze i naftowe. W roku 2004 w Polsce było 559²⁸ podmiotów sektora energii prowadzących działalność w zakresie wytwarzania, przesyłania, dystrybucji paliw i energii, magazynowania paliw gazowych i ciekłych, skraplania i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego, obrotu paliwami i energią. Produkcja sprzedana tego sektora wyniosła ok. 67,85 mld zł, a przeciętne zatrudnienie kształtowało się na poziomie 167,2 tys. osób²⁹.

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

Podsektor elektroenergetyczny

Rozwój sieci przesyłowych energii elektrycznej, w tym połączeń transgranicznych jest jednym z koniecznych warunków funkcjonowania wspólnotowego rynku energii elektrycznej oraz wzmocnienia bezpieczeństwa dostaw energii dla odbiorców. Tempo realizacji nowych inwestycji na warunkach komercyjnych jest niewystarczające w stosunku do harmonogramu wprowadzania wspólnotowego rynku energii określonego w dyrektywie 2003/54/WE oraz tempa wzrostu zapotrzebowania na energię. Stąd kwestia stymulowania przez państwo inwestycji sieciowych obecna jest w wielu dokumentach strategicznych krajowych oraz Unii Europejskiej. Dyrektywa 2005/89/WE dotycząca działań na rzecz zagwarantowania bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej i inwestycji infrastrukturalnych zobowiązuje państwa członkowskie do dostarczania sygnałów inwestycyjnych dla operatorów systemów do rozwoju ich sieci w celu zaspokojenia przewidywanego zapotrzebowania na rynku.

²⁸ Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 49 osób i dla których działalność energetyczna jest działalnością podstawową.

²⁹ Źródło: Rocznik statystyczny GUS, 2005.

Dodatkowo w ramach decyzji 2003/1229/WE ustanawiającej zbiór wytycznych dla transeuropejskich sieci energetycznych przewiduje się możliwość stworzenia bardziej korzystnych warunków do rozwoju sieci i połączeń transgranicznych o kluczowym znaczeniu z punktu widzenia rozwoju rynku w UE, w tym wskazuje listę projektów o priorytetowym znaczeniu dla Wspólnoty. Wśród tych projektów wskazane zostało połączenie Polska – Litwa oraz połączenie wysokiej mocy wschód – zachód (Niemcy – Polska – Litwa – Białoruś – Rosja).

Długość linii elektroenergetycznych wynosi ogółem 750 tys. km. System przesyłowy energii elektrycznej składa się z sieci 750, 400 i 220 kV³⁰. Łączna długość tych sieci wynosi ok. 13 tys. km. Przesył energii elektrycznej w Polsce odbywa się również przy pomocy sieci 110 kV, która powinna zasadniczo pełnić rolę sieci dystrybucyjnej. Długość sieci 110 kV wynosi ok. 32,5 tys. km. System dystrybucyjny – łączna długość sieci średniego i niskiego napięcia wynosi blisko 705 tys. km³¹.

Całkowita zdolność przepustowa połączeń polskiego systemu elektroenergetycznego z krajami UE (Niemcy, Czechy, Słowacja, Szwecja) wynosi 2000-3000 MW³², w zależności od konfiguracji pracy systemu i jest ograniczona zdolnościami przesyłowymi wewnątrz krajowego systemu. Obecna wielkość połączeń transgranicznych spełnia zalecenie Rady Europejskiej wyznaczone w Barcelonie, zgodnie z którym transgraniczne połączenia powinny stanowić do roku 2005 w każdym Państwie Członkowskim co najmniej 10% mocy produkcyjnych. W krajach UE poziom ten jest zróżnicowany, sięgający od 90% w Luksemburgu, do 3% w Wielkiej Brytanii, Estonii, Słowenii oraz na Litwie³³. Mimo iż Polska wypełnia jeden ze wskaźników bezpieczeństwa dostaw, o którym mowa powyżej, wielkość naszego kraju i konfiguracja sieci elektroenergetycznych powodują, iż obecny poziom połączeń transgranicznych nie zapewnia efektywnego funkcjonowania rynku energii elektrycznej. Brak połączeń z Litwą, a pośrednio z Łotwą i Estonią, uniemożliwia tworzenie wspólnego europejskiego rynku energii elektrycznej z udziałem tych państw. Ponadto ograniczone połączenia z Ukrainą, a także brak połączeń z Obwodem Kaliningradzkim, istotnie zmniejszają szansę na tworzenie regionalnego rynku energii elektrycznej. Ze względu na położenie w rejonie granicy trzech systemów elektroenergetycznych – tj. zachodnioeuropejskiego (UCTE), wschodnioeuropejskiego (WNP/Kraje Bałtyckie) i skandynawskiego (Nordel) – Polska może, wzmacniając jednocześnie sieć połączeń na granicy zachodniej z Niemcami, uczestniczyć w procesie integracji krajów bałtyckich z rynkiem europejskim.

Podsektor gazu ziemnego.

Długość sieci przesyłowych gazu ziemnego wynosi ok. 18,6 tys. km, natomiast dystrybucyjnych ok. 123 tys. km³⁴. Znaczne obszary kraju nie są zgazyfikowane. Około jedna trzecia gmin nie jest podłączona do sieci gazowej. Jednocześnie istniejące systemy dystrybucyjne mają w większości charakter wyspowy (zasilane są z jednego kierunku)³⁵. Spośród wszystkich konwencjonalnych źródeł energii, to właśnie popyt na gaz ziemny rośnie

³⁰ Linia 750 kV łączy polski system elektroenergetyczny z systemem ukraińskim; obecnie linia ta nie jest eksploatowana

³¹ Źródło: Agencja Rynku Energii S.A.

³² Źródło: PSE-Operator S.A.

³³ Źródło: Sprawozdanie roczne Komisji Europejskiej w sprawie wprowadzania wewnętrznego rynku gazu i energii elektrycznej, COM(2004) 863.

³⁴ Źródło: Gaz-System Sp. z o.o. (operator sieci przesyłowej)

³⁵ Źródło: PGNiG S.A.

najszybciej i zgodnie z prognozami Komisji Europejskiej światowy popyt na gaz do roku 2030 zwiększy się dwukrotnie³⁶.

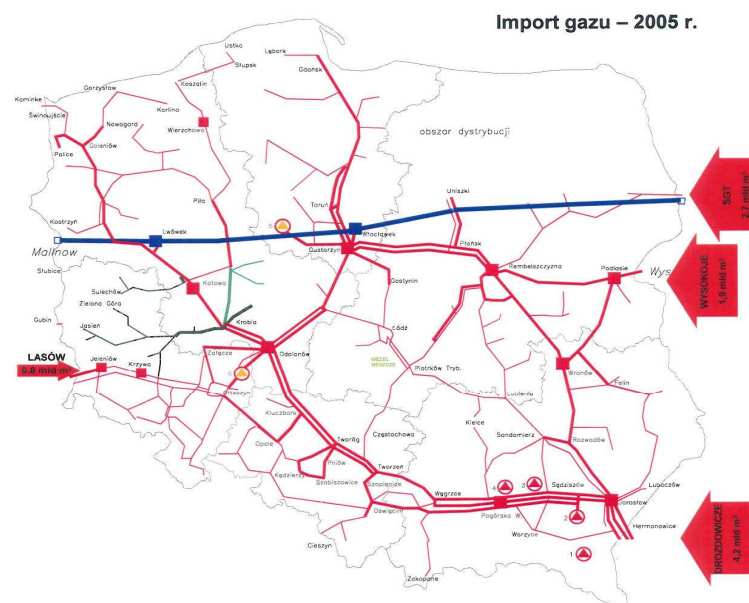
Według prognoz Komisji Europejskiej zużycie gazu w UE ma wzrosnąć do roku 2010 o 50% w porównaniu ze stanem dotychczasowym. Aby poprawić bezpieczeństwo energetyczne i zwiększyć konkurencyjność gospodarki, konieczne są inwestycje w sektor gazowy.

Bezpieczeństwo energetyczne poprzez dywersyfikację.

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

Krajowe zużycie gazu ziemnego w 2005 r. wyniosło 13,9 mld m³, z czego ok. 4,3 mld m³ pochodzi z wydobycia krajowego³⁷. Import stanowi około 70% zużywanego w kraju gazu (import z Rosji stanowi ok. 65,5% importowanego gazu, 26% stanowi gaz z Azji Środkowej, 5% z Norwegii, ok. 3,5% z Niemiec³⁸). Ze względu na dominację importu gazu ziemnego z kierunku wschodniego (ok. 91,5%), niezbędna jest rzeczywista dywersyfikacja dostaw gazu do Polski rozumiana jako uzyskanie dostępu do trzeciego (po kierunku wschodnim i wydobyciu krajowym) trwałego i niezależnego źródła gazu.

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



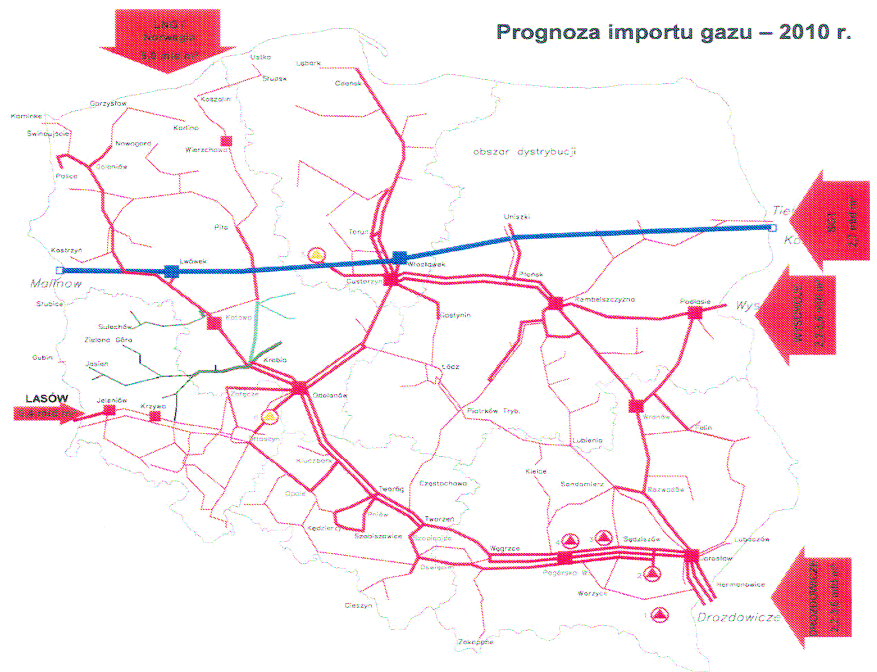
Źródło: Gaz-System Sp. z o.o.

³⁶ European Energy and Transport Trends to 2030, January 2003. Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich 2003.

³⁷ Źródło: PGNiG S.A.

³⁸ Źródło: PGNiG S.A.

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



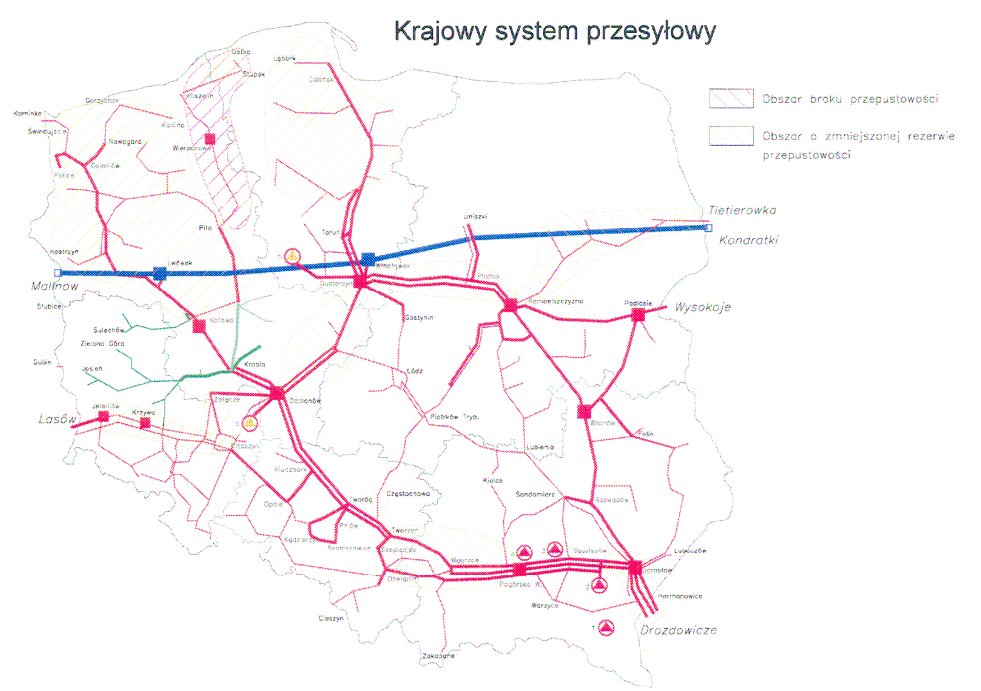
Źródło: Gaz-System Sp. z o.o.

Bezpieczeństwo energetyczne poprzez zapewnienie ciągłości dostaw.

Wielkość zrealizowanego szczytowego przesyłu paliwa gazowego w 2005 r. wynosiła 60,7 mln m³/dobę³⁹. Dla zrealizowania przesyłu gazu na tym poziomie w niektórych fragmentach systemu została wykorzystana maksymalna lub bliska maksymalnej przepustowość gazociągów.

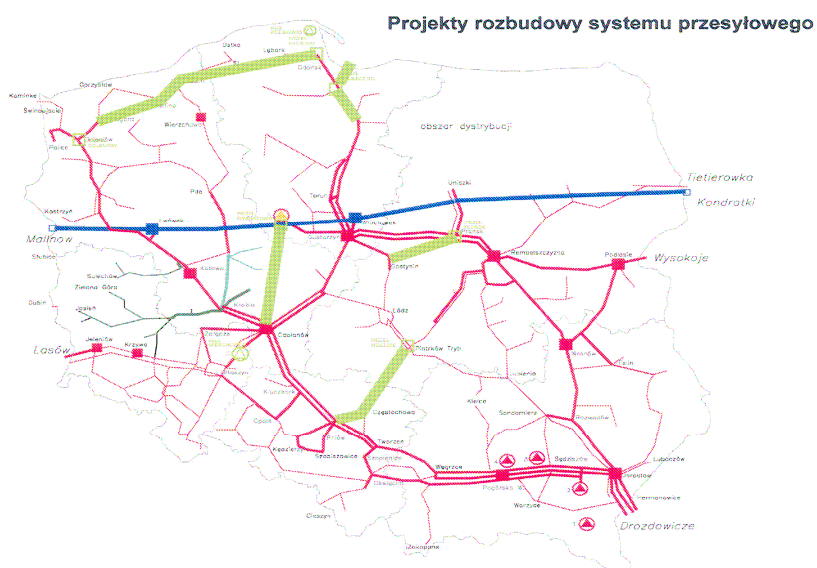
Zakłócenia w dostawach gazu ziemnego do Polski, które miały miejsce na początku 2006 r., spowodowały konieczność wprowadzenia przez OGP Gaz-System Sp. z o.o. – operatora systemu gazociągów – w dniu 26 stycznia 2006 r. ograniczeń w poborze gazu ziemnego przez odbiorców przemysłowych (10. stopień zasilania).

³⁹ Źródło: PGNiG S.A.



Źródło: Gaz-System Sp. z o.o.

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



Źródło: Gaz-System Sp. z o.o.

Łączna pojemność podziemnych magazynów gazu ziemnego wynosi w Polsce około 1,6 mld m³, a maksymalna moc oddawania gazu do systemu 34 mln m³/dobę⁴⁰. Aby zabezpieczyć potrzeby odbiorców na gaz w okresach szczytowych, a także zapewnić możliwość uzupełnienia niedoborów gazu w systemie w przypadku awarii bądź zakłóceń w dostawach konieczne jest zwiększenie pojemności magazynowej o 1,2 mld m³ oraz maksymalnej mocy oddawania gazu do systemu o 16 mln m³/dobę⁴¹.

Bez inwestycji w rozbudowę i modernizację systemu przesyłowego oraz rozbudowy pojemności podziemnych magazynów gazu ziemnego już w 2010 r. może okazać się, że ciągłość dostaw gazu do polskich odbiorców nie zostanie zapewniona. Według prognoz zapotrzebowania na gaz ziemny w Polsce w 2010 r. zużycie gazu kształtować będzie się na poziomie 18,8 mld m³.⁴² Przy tych ilościach system przesyłowy, na skutek braków rezerw przepustowości, nie będzie w stanie dostarczyć gazu do wszystkich odbiorców. Niewystarczająca będzie również moc oddawania gazu do systemu (szczególnie podczas szczytowego zużycia w zimie).

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

Podsektor naftowy

Krajowe zużycie ropy naftowej w 2004 r. wyniosło ok. 18 mln ton⁴³. Infrastruktura transportu ropy naftowej i produktów ropopochodnych nie jest w Polsce dobrze rozwinięta.

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

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

1.2.3.3. Efektywność energetyczna w sektorze energetycznym i sektorze publicznym

Efektywność użytkowania energii w gospodarce.

W ostatnich latach w Polsce obserwowany jest postęp w zmniejszaniu energochłonności gospodarki. Spowodowane jest to w dużej mierze znacznym obniżeniem udziału sektorów energochłonnych w wytwarzaniu PKB. Efektywność energetyczna polskiej gospodarki, mierzona jako stosunek zużycia energii finalnej do PKB, jest około 3 razy niższa niż

⁴⁰ Źródło: PGNiG S.A.

⁴¹ Prognoza wg PGNiG S.A.

⁴² Polityka energetyczna Polski do 2025 r.

⁴³ Gospodarka paliwowo-energetyczna w latach 2003, 2004; GUS Warszawa 2005.

efektywność energetyczna w krajach najbardziej rozwiniętych i ok. 2 razy niższa niż średnia krajów członkowskich UE-15.

Według danych statystycznych za rok 2004, energochłonność PKB w Polsce kształtowała się na poziomie 0,27 toe/1000 euro⁴⁴, w krajach UE-15 na poziomie około 0,18 toe/1000 euro.

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

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

W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/32/WE z dnia 5 kwietnia 2006 r.⁴⁵ w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii oraz usług energetycznych, przewiduje się działania administracyjne w celu dostarczenia mechanizmów, zachęt i ram instytucjonalnych, finansowych i prawnych, by usunąć istniejące bariery efektywnego użytkowania energii. Dyrektywa wyznacza dla państw członkowskich uzyskanie indykatywnego wskaźnika oszczędności energii na poziomie 9% do 2016 roku. Wzorcowym przykładem w zakresie działań dla zmniejszenia energochłonności powinien stać się sektor publiczny. Według szacunkowych ocen przeprowadzonych przez Krajową Agencję Poszanowania Energii S.A., Polska ma bardzo duży (min. 18 TWh rocznie) potencjał inwestycji energooszczędnych w sektorze publicznym. Możliwość wykorzystania tego potencjału w obecnej sytuacji, głównie uzasadnione efektywnością ekonomiczną, wynoszą 9 TWh rocznie, co daje możliwość redukcji emisji CO² na poziomie ok. 1,33 mln ton.

Według danych GUS wielkość finalnego bezpośredniego zużycia energii w Polsce 2004 roku wyniosła 56,20 Mtoe czyli 653,7 TWh. Aby wypełnić minimalne wymagania dyrektywy należałoby oszczędzić minimum 59 TWh energii finalnej w ciągu 9 lat jej obowiązywania. Ograniczenie zużycia będzie wymagało wdrożenia szeregu inwestycji poprawiających sprawność wytwarzania, przesyłania, dystrybucji paliw i energii a także poprawy użytkowania energii przez odbiorców.

Sprawność wytwarzania energii elektrycznej.

Polski sektor wytwarzania energii elektrycznej wymaga przeprowadzenia niezbędnych programów modernizacji i odbudowy mocy. Ocenia się, że przy istniejących w Polsce ponad 35 tys. MWe mocy wytwórczych i okresie życia instalacji wytwórczej 30-35 lat, corocznie powinno powstawać około 800-1000 MWe nowych zdolności wytwórczych - tylko w celu substytucji kończących pracę instalacji. Zużycie majątku wytwórczego w 63% wiąże się również ze stosunkowo niską, na poziomie 36-38% sprawnością energetyczną urządzeń wytwórczych, decydującą w znacznym stopniu o efektywności ekonomicznej producentów. W ostatnich sześciu latach podjęto, z niewielkim skutkiem, tylko trzy inicjatywy budowy nowych systemowych jednostek wytwórczych o łącznej mocy wytwórczej 1700 MWe.

⁴⁴ toe – (ton of oil equivalent) tona ekwiwalentu ropy

⁴⁵ Dz. Urz. UE L 114 z dnia 27 kwietnia 2006 r.

Utrzymujący się w kraju regres w budowie nowych mocy wytwórczych może spowodować, że za 5-7 lat ujawni się brak mocy wytwórczych dla zaspokojenia zapotrzebowania na energię elektryczną⁴⁶. Udział produkcji energii elektrycznej w skojarzeniu w produkcji ogółem, wyniósł w 2004 r. w całym sektorze elektroenergetycznym 17%, przy czym sprawność energetyczna wytwarzania układów skojarzonych jest prawie dwukrotnie wyższa niż w jednostkach kondensacyjnych⁴⁷.

Straty sieciowe

Straty i różnice bilansowe energii elektrycznej stanowią prawie 10% energii wytworzonej brutto. W liczbach bezwzględnych w 2004 r. straty te wyniosły 14 264 GWh energii elektrycznej⁴⁸, co jest równoważne ciągłej pracy elektrowni o mocy ponad 1600 MW z mocą osiągalną przez cały rok. Redukcja strat sieciowych dokonana poprzez wzrost efektywności przesyłu i dystrybucji energii przekładać się będzie na wymierną oszczędność paliw, i zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska.

Trwające procesy rozwojowe, wskutek których stale zwiększa się zapotrzebowanie na energię elektryczną oraz wymagania co do jej jakości powodują, że konieczne jest pilne przeprowadzenie modernizacji i rozbudowy sieci dystrybucyjnych dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego na szczeblu lokalnym, w tym przyciągnięcia nowych inwestycji. Wartość majątku linii jest zdekapitalizowana w ponad 70%, natomiast stacji w ok. 80%, przy czym stan dekapitalizacji sieci zwiększył się na przestrzeni ostatnich lat. W strukturze województw różnice w dekapitalizacji majątku dystrybucyjnego wahają się w granicach 64 – 87%⁴⁹.

Pozyskanie finansowania na rozbudowę i unowocześnienie sieci jest bardzo trudne. Potrzeby w zakresie rozbudowy bądź modernizacji sieci elektroenergetycznej przewyższają możliwości finansowe przedsiębiorstw sieciowych. Inwestycje w rozwój sieci na wielu terenach są nierentowne z punktu widzenia przedsiębiorstw energetycznych, będących właścicielami sieci. Szacowany zwrot nakładów na te inwestycje określany jest na dziesiątki lat. Jednocześnie inwestycje te są w obszarze zainteresowania gmin, które zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne⁵⁰ odpowiadają za planowanie i organizację dostaw energii elektrycznej na swoim terenie. Samorządy jednak nie widzą możliwości finansowania inwestycji w rozwój sieci ze środków własnych, gdyż realizacja tych zadań przekracza ich możliwości finansowe.

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

⁴⁶ Źródło: „Program dla elektroenergetyki” przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 27 marca 2006 r.

⁴⁷ Źródło: Agencja Rynku Energii S.A.

⁴⁸ Źródło: Agencja Rynku Energii S.A.

⁴⁹ Źródło: Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej

⁵⁰ Dz. U. z 2006 r., Nr 89, poz. 625.

1.2.3.4. Rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne źródła energii (OZE)

Rozwój energetyki odnawialnej został zaplanowany w „Strategii rozwoju energetyki odnawialnej”, przyjętej przez Sejm 23 w dniu sierpnia 2001 r. W dokumentach „Polityka energetyczna Polski do roku 2025” (dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 4 stycznia 2005 r.) oraz „Program dla elektroenergetyki” – (dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 28 marca 2006 r.) plany wykorzystania odnawialnych zasobów energii zostały wskazane jako działania priorytetowe. Jednym z głównych celów polityki energetycznej Polski jest zapewnienie trwałego zaopatrzenia w energię, który spełniałby wymogi związane z ochroną środowiska przy jednoczesnym wzroście gospodarczym. Celem strategicznym polityki państwa jest zwiększenie wykorzystania odnawialnych zasobów energii i uzyskanie 7,5% udziału energii z OZE w bilansie energii pierwotnej w roku 2010, a do 2020r. – 14%.

W Traktacie Akcesyjnym Polska przyjęła cel indykacyjny udziału energii elektrycznej wytworzonej w źródłach odnawialnych w krajowym zużyciu brutto energii elektrycznej na rok 2010 w wysokości 7,5%.

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

Z tego względu wdrożony został prorokowy mechanizm wsparcia, jakim jest system zbywalnych świadectw pochodzenia energii elektrycznej wytwarzanej w odnawialnych źródłach energii, mający formułę tzw. zielonych certyfikatów. Na przedsiębiorstwa energetyczne sprzedające energię elektryczną odbiorcom końcowym nałożono obowiązek przedstawiania do umorzenia świadectw pochodzenia energii elektrycznej z OZE w stosunku do ilości energii elektrycznej sprzedanej odbiorcom końcowym. Obowiązek ten powinien być realizowany według następującej ścieżki: 3,6% w roku 2006, 4,8% w roku 2007, 6,0% w roku 2008, 7,5% w roku 2009 i w latach 2010 do 2014 – 9,0%.

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

Ponadto Polska jest zobowiązana do wdrożenia dyrektywy 2003/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie promowania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych⁵¹, prowadzącej do osiągnięcia 5,75% udziału biokomponentów w rynku paliw zużywanych w transporcie. Polska nie posiada ugruntowanej tradycji w zakresie wykorzystywania biopaliw, czego wynikiem był gorszy punkt startu w odniesieniu do krajów, w których rynek biokomponentów i biopaliw rozwijał się dynamicznie już od lat. Udział biokomponentów w rynku paliw zużywanych w transporcie w roku 2004 wyniósł zaledwie 0,3%. Fundusze europejskie posłużą do wsparcia rozwoju tego

⁵¹ Dz. Urz. UE L 123 z dnia 17 maja 2003 r., str. 42.

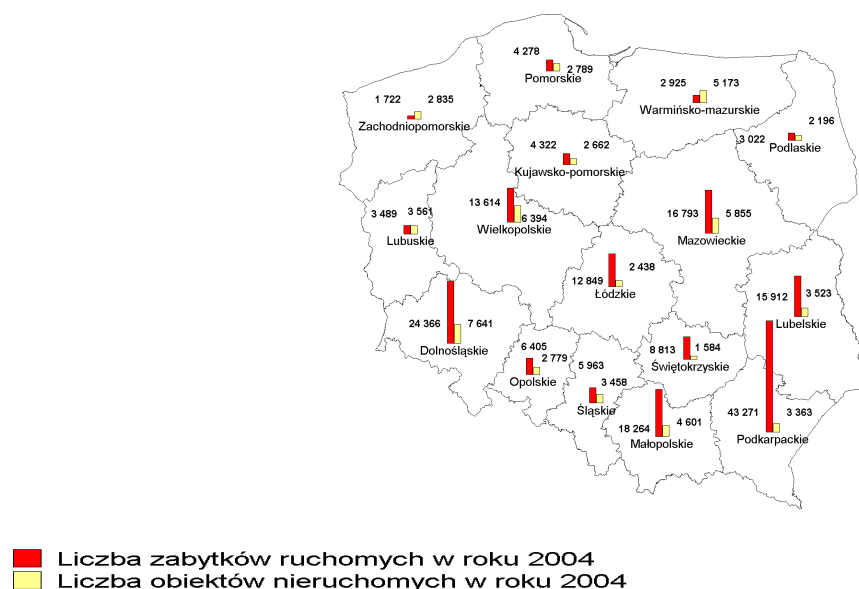
rynku, przyczyniając się do wypełnienia zaleceń dyrektywy 2003/30/WE i zwiększenia ww. udziału do wymaganego poziomu w 2010 r. poprzez nowe inwestycje dotyczące wytwarzania biokomponentów - bioetanolu i estrów, jak również uruchomienia produkcji biopaliw drugiej generacji.

1.2.4. Kultura

Sferę kultury w sposób umowny można podzielić na dwa zasadnicze komponenty: dziedzictwo kulturowe oraz aktywność kulturalną wyrażoną poprzez aktywność siatki instytucjonalnej (instytucje kultury) w tym działalność organizacji pozarządowych i podmiotów prywatnych. Polska posiada bogate zasoby dziedzictwa kulturowego, pomimo faktu, że 70% dziedzictwa kulturowego uległo zniszczeniu w trakcie II wojny światowej. Wyrazem tego bogactwa jest fakt, iż na terenie naszego kraju znajduje się wiele obiektów, wpisanych na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Naturalnego UNESCO, wiele zostało także uznanych przez Prezydenta RP za Pomnik Historii⁵².

Podstawową formą ochrony zabytków pozostaje decyzja wojewódzkiego konserwatora zabytków o wpisie do wojewódzkiego rejestru zabytków. Według danych na koniec 2005 r. do rejestru zabytków wpisanych było ok. 61,5 tys. zabytków nieruchomych, ok. 180 tys. zabytków ruchomych oraz 6 tys. zabytków archeologicznych. Obiekty wpisane do rejestru zabytków są bardzo zróżnicowane zarówno pod względem ich wartości materialnej, jak historycznej i symbolicznej. W latach 1999-2004 liczba zabytków ogółem w Polsce wpisanych do rejestru wzrastała i w 2004 r. była o 4% wyższa niż w 1999 r. Opracowany w roku 2004 r. „Raport o stanie zachowania zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków” ukazał niezadowolający stan zachowania wielu z nich. 42% zabytków wpisanych do rejestru zabytków wymaga remontu zabezpieczającego lub remontu kapitalnego.

Mapa. 8. Zabytki wpisane do rejestru zabytków w 2004 r.



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

⁵² Lista zabytków wpisanych na listę UNESCO oraz uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii dostępna m.in. na stronie internetowej Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków, <http://www.kobiz.pl>

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

Obok pogarszającego się stanu zabytków głównym problemem jest nierównomierny dostęp do infrastruktury kultury oraz jej zły standard, a także niskie wydatki publiczne na kulturę w Polsce, które według danych na 2004 r., wynoszą 26 euro na mieszkańca i należą do najniższych w Unii Europejskiej. Według stanu danych na 2002 r. największy poziom wydatków na kulturę wynoszący blisko 234 euro osiągnęła Austria. Za średnią europejską można uznać wydatki na kulturę we Włoszech, które wynoszą ok. 118 euro na mieszkańca.⁵³

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

Z danych GUS wynika, że w Polsce w latach 1998–2004 zmniejszyła się liczba instytucji artystycznych, do których zalicza się teatry i instytucje muzyczne: opery, operetki, filharmonie i orkiestry. W 2004 r. zmniejszyła się także w porównaniu do 2003 r. liczba zorganizowanych przez nie przedstawień i koncertów (o 651), oraz liczba widzów i słuchaczy (o 197,7 tys.). Teatry i instytucje muzyczne w 2004 r. zorganizowały 45,5 tys. przedstawień i koncertów, w których uczestniczyło 9,3 mln widzów i słuchaczy, tj. o 2,1% mniej niż w 2003 r.

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

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

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

⁵³ Źródło: www.culturalpolicies.net

świecie w sposób innowacyjny i interaktywny prezentują dorobek cywilizacyjny, w tym dorobek kultury, a ich silną funkcją jest wszechstronna edukacja widza oraz możliwość wyboru przez niego zakresu przekazywanych informacji i łączenie rekreacji i innych form wypoczynku.

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

Istotnym zadaniem jest także wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) w kulturze. Szczególnie dotyczy to rozwoju zasobów cyfrowych w dziedzinie zasobów bibliotecznych, archiwalnych oraz zasobów wirtualnych muzeów. W istotnym stopniu wpłynie to na poprawę jakości świadczenia usług kulturalnych, zwiększy ich dostępność i pozwoli efektywniej wykorzystywać najcenniejsze zasoby kulturowe. Poziom zaawansowania rozwoju usług publicznych wśród krajów EU-25 wynosi 68%, w tym w Polsce 35%. Poziom pełnej interaktywności usług publicznych *on-line* kształtuje się na poziomie 40%, w tym w Polsce – 9% (3. pozycja od końca).

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

Kultura jest obecnie ważnym czynnikiem rozwoju wpływającym na wzrost atrakcyjności kraju dla mieszkańców, inwestorów oraz turystów. Potencjał turystyczny Polski jest duży, jednakże efekty gospodarcze ruchu turystycznego są niewspółmiernie niskie. Niezbędne jest zatem urozmaicenie oferty turystycznej o atrakcje kulturalne, w tym podejmowanie działań na rzecz ochrony dziedzictwa kulturalnego, a także rozwoju infrastruktury kultury. Według dostępnych danych, województwo małopolskie w 2004 r. odwiedziło blisko 9,3 mln turystów, którzy wydali około 3,3 mld złotych. Według danych Światowej Organizacji Turystyki (WTO), turystyka kulturowa stanowi 20% głównych celów podróży turystycznych do Europy oraz jeden z celów podróży aż 60% odwiedzających Europę.

Na podstawie przyjętej przed Radę Ministrów Narodowej Strategii Rozwoju Kultury i jej Uzupełnienia można zdefiniować następujące problemy, wyzwania i zagrożenia dla kultury: brak nowoczesnej infrastruktury instytucji kultury, duże zróżnicowanie w dostępie do kultury, braki dokumentacyjne w zakresie inwentaryzacji obiektów zabytkowych, słabo rozwinięte badania w sferze kultury powstającej oraz braki w kolekcjonowaniu i udostępnianiu dzieł sztuki współczesnej, postępująca degradacja zabytków, spadek uczestnictwa w kulturze, zły stan infrastruktury szkół i uczelni artystycznych, niski poziom informatyzacji instytucji kultury oraz niska dostępność do zbiorów kultury *on-line*.

1.2.5. Ochrona zdrowia

1.2.5.1. Struktura demograficzna i kondycja zdrowotna społeczeństwa

W Polsce od kilku lat obserwuje się ujemny przyrost naturalny, zwiększanie liczby osób w wieku poprodukcyjnym oraz liczby osób w wieku produkcyjnym niemobilnym (mężczyźni w wieku 45-64 lata, kobiety w wieku 45-59 lat)⁵⁴. Prognoza ludności do roku 2030 wskazuje na stopniowe zmniejszanie się ogólnej liczby ludności, zwiększanie liczby osób w wieku poprodukcyjnym, a od 2010 roku zmniejszanie liczby ludności w wieku produkcyjnym (dla mężczyzn 18-64 lata, dla kobiet 18-59 lat)⁵⁵.

Przyczynami niezdolności do pracy w 2004 r. były głównie choroby układu krążenia (20,7%), zaburzenia psychiczne (15,5%), nowotwory (13,8%), choroby układu kostno-stawowego (13,5%) oraz choroby układu nerwowego (8,4%). Udział wypadków przy pracy wynosił 4,3%, a chorób zawodowych 1,4%. W roku 2004 w porównaniu do roku 2003 rzadziej stwierdzano poprawę stanu zdrowia (zmniejszenie udziału osób uznanych za zdolne do pracy)⁵⁶.

Poziom umieralności w Polsce jest wyższy od przeciętnego w krajach UE⁵⁷ we wszystkich grupach wiekowych z wyjątkiem młodych kobiet (15-29 lat). W najbardziej niekorzystnej sytuacji są mężczyźni w wieku 30-59 lat oraz dzieci w wieku poniżej 15 roku życia, u których występuje o 10% większe ryzyko zgonu niż w przypadku ich rówieśników z krajów UE. Szacuje się, że obecnie Polacy żyją przeciętnie o około 4,4 lat krócej niż mieszkańcy krajów UE. W porównaniu z czołówką krajów UE wiek dożywania Polaków jest niższy o ok. 3,5 roku dla kobiet i ponad 8 lat dla mężczyzn (Tabela 7.).

W 2004 r. główną przyczyną zgonów Polaków w wieku produkcyjnym były choroby układu krążenia⁵⁸, a poziom umieralności jest w Polsce o około 80% wyższy od przeciętnego w UE. Wśród mężczyzn duża nadwyżka zgonów w stosunku do krajów UE występuje również w przypadku zewnętrznych przyczyn zgonów tj. wypadków.

Tabela 7. Szacunkowa długość trwania życia w wybranych krajach w 2004 r.

	Kobiety	Mężczyźni
Polska	79,2	70,0
Czechy	79,0	72,6
Węgry	76,9	68,6
Dania	79,9	75,2
Grecja	81,4	76,6
Niemcy	81,4	75,7
Holandia	81,1	76,4
Szwecja	82,7	78,4

Źródło: Opracowanie CSIOZ na podstawie Eurostat

⁵⁴ Źródło: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2005.

⁵⁵ Ibidem

⁵⁶ Źródło: Orzecznictwo lekarskie o niezdolności do pracy w 2004 r. Zakład Ubezpieczeń Społecznych 2005.

⁵⁷ Źródło: Baza WHO, HFA Database (Biuro Regionalne WHO w Kopenhadze). Polska: opracowanie PZH.

⁵⁸ Źródło: Dane GUS za rok 2004 (Mały Rocznik Statystyczny Polski 2005).

1.2.5.2. Ratownictwo medyczne w Polsce

W roku 2005 odnotowano w Polsce:

- 48100 wypadków drogowych, w których zginęło ponad 5444 osoby, a 61191 osób zostało rannych⁵⁹; Średnio w 100 wypadkach zginęło w Polsce 11,3 osoby, wobec przeciętnego wskaźnika w krajach Unii Europejskiej – 2,7⁶⁰,
- 84402 poszkodowanych w wypadkach przy pracy, w tym 470 ofiar śmiertelnych, 960 poszkodowanych w wypadkach ciężkich⁶¹,
- 132 katastrofy budowlane, w których zginęło 16 osób, a 54 zostały ranne⁶².

W Polsce działa obecnie 1410 zespołów ratownictwa medycznego wyposażonych w ambulanse z nadwoziem typu furgon⁶³. Stan dróg w Polsce oraz obciążenie wezwaniami⁶⁴ sprawiają, że czas eksploatacji środków transportu jest krótszy niż w innych krajach Unii Europejskiej. Według danych wojewodów, w roku 2006 w systemie ratownictwa medycznego użytkowanych jest ponad 300 samochodów wymagających bezwzględnie wymiany ze względu na znaczne zużycie (przebieg powyżej 300 tys. km, rok produkcji – 2000 i wcześniej). Koszt jednego ambulansu typu „W” z wyposażeniem przedziału medycznego wynosi minimum 300 tys. zł. Dla usprawnienia funkcjonowania systemu należy zakupić 600 samochodów w okresie 2007- 2013. Istotnym elementem sprawnego systemu ratownictwa medycznego jest transport z wykorzystaniem śmigłowców. Istnieją potrzeby związane z modernizacją baz lotniczego pogotowia ratunkowego oraz z budową lub modernizacją lądowisk dla helikopterów – w bezpośrednim sąsiedztwie szpitalnych oddziałów ratunkowych.

Duże znaczenie dla systemu ratownictwa medycznego ma również stworzenie sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz dostosowanie już powstałych oddziałów do wymogów rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 10 maja 2002 r. w sprawie szpitalnego oddziału ratunkowego.⁶⁵ Część oddziałów ratunkowych spośród już funkcjonujących (249)⁶⁶ wymaga dalszego doposażenia i dostosowywania do wymagań określonych we właściwych przepisach. Około 100 szpitalnych oddziałów ratunkowych wymaga gruntownej rozbudowy lub modernizacji. Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym⁶⁷, stanowi, że jednostkami systemu ratownictwa medycznego są szpitalne oddziały ratunkowe oraz zespoły ratownictwa medycznego, zaś z systemem współpracują jednostki organizacyjne szpitali wyspecjalizowane w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego, ujęte w wojewódzkim planie działania systemu. Świadczenia w oddziałach ratunkowych są udzielane bez skierowania wszystkim osobom znajdującym się w stanie nagłego zagrożenia życia lub zdrowia, które

⁵⁹ Źródło: Dane GUS za rok 2005 (Mały Rocznik Statystyczny Polski 2006).

⁶⁰ Źródło: Dane za rok 2005 (CARE – Europejska Baza Danych o Wypadkach Drogowych, Komisja Europejska DG TREN).

⁶¹ Źródło: Dane GUS za rok 2005 (Mały Rocznik Statystyczny Polski 2006).

⁶² Źródło: Dane Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego (Katastrofy budowlane w 2005 roku i analiza katastrof w latach 1995-2005),

⁶³ Źródło: Narodowy Fundusz Zdrowia 2006.

⁶⁴ W roku 2004 średnio 75,1 wyjazdów na 1000 ludności. Źródło: Dane GUS za rok 2004 (Rocznik Statystyczny RP 2005).

⁶⁵ Dz. U. Nr 74, poz. 687, z późn. zm.

⁶⁶ Źródło: Rejestr ZOZ (dane z kwietnia 2006), CSIOZ.

⁶⁷ Dz. U. nr 191, poz. 1410.

zgłosiły się na leczenie lub zostały przewiezione przez pogotowie ratunkowe. Dla sprawnego funkcjonowania zintegrowanego systemu ratownictwa medycznego niezbędne jest wsparcie dla funkcji powiadamiania służb ratowniczych o zdarzeniach nagłych. Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym przewiduje utworzenie w tym celu wojewódzkich centrów powiadamiania ratunkowego, które będą miały za zadanie przyjmowanie zgłoszeń z numeru alarmowego 112 i kierowanie ich do właściwej jednostki Policji, Państwowej Straży Pożarnej i pogotowia ratunkowego, zgodnie z wymogami określonymi w obowiązujących przepisach prawa.

1.2.5.3. Infrastruktura ochrony zdrowia zapewniająca świadczenie wysokospecjalistycznych usług medycznych.

W 2005 r. liczba szpitali w Polsce wynosiła 790, w tym 147 szpitali niepublicznych. Łóżka w szpitalach niepublicznych stanowią 4,2% ogółu łóżek w szpitalach w Polsce⁶⁸.

Średni wiek budynków użytkowanych przez szpitale kliniczne i instytuty wynosi 48 lat – 21,7% budynków została wybudowana przed pierwszą wojną światową, 14,9% w okresie międzywojennym, 21,2% w latach 1940-1969, 28,8% w latach 1970-1989 i 12,2% po roku 1990 (Tabela 8.). Spośród tych budynków 12,5% jest pod opieką konserwatora zabytków, a w przypadku 6,3% budynków nie jest możliwe przeprowadzenie modernizacji, celem dostosowania budynków do aktualnych przepisów prawa^{69,70}.

Tabela 8. Szpitale kliniczne, instytuty (średni wiek budynków - 48 lat)

Budynki ZOZ	Liczba obiektów	%
XVII w.	3	0,5%
XVIII w.	1	0,2%
1 poł. XIX w	4	0,7%
2 poł. XIX w	56	9,5%
1900-1909	43	7,3%
1910-1919	22	3,7%
1920-1929	35	5,9%
1930-1939	52	8,8%
1940-1949	13	2,2%
1950-1959	40	6,8%
1960-1969	72	12,2%
1970-1979	78	13,2%
1980-1989	92	15,6%
1990-1999	50	8,5%
2000-2006	22	3,7%
brak danych	8	1,4%
OGÓŁEM	591	100%

Źródło: Ministerstwo Zdrowia.

⁶⁸ Źródło: Biuletyn Statystyczny Ministerstwa Zdrowia 2006, CSIOZ, <http://www.csioz.gov.pl/biuletyn.htm>

⁶⁹ Źródło: Ministerstwo Zdrowia, 2006.

⁷⁰ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 22 czerwca 2005 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać pod względem fachowym i sanitarnym pomieszczenia i urządzenia zakładu opieki zdrowotnej. (Dz. U. Nr 116, poz. 985 z późn. zm.).

Infrastruktura techniczna systemu ochrony zdrowia oprócz budynków obejmuje także urządzenia techniczne oraz medyczne. Dobra jakość (dobry stan techniczny) i poprawne funkcjonowanie infrastruktury technicznej jest warunkiem niezbędnym dla efektywnego działania systemu ochrony zdrowia. Z analiz liczby i stanu aparatury medycznej funkcjonującej w publicznych zakładach opieki wynika, że występuje nierównomierne nasycenie aparaturą medyczną w skali kraju oraz znaczna część aparatury jest przestarzała. Najgorsza sytuacja dotyczy sprzętu do rentgenodiagnostyki: według stanu na dzień 30 listopada 2004 r. stacjonarne aparaty RTG w Polsce miały przeciętnie 16 lat, przenośne 13 lat. Podobny problem obserwuje się w przypadku urządzeń do sterylizacji – ich średni wiek wynosił 12 lat. Najmłodsze są urządzenia do rezonansu magnetycznego (średni wiek - 5 lat), co wynika w dużej mierze ze stosunkowo niedawnego upowszechnienia tej technologii diagnostycznej (Tabela 9.).

Tabela 9. Aparatura medyczna w Polsce (stan na dzień - 30.11.2004 r.)

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

Zródło: Ministerstwo Zdrowia.

1.2.6 Infrastruktura szkolnictwa wyższego

Infrastruktura polskich szkół wyższych, ze względu na ogromne zaniedbania w przeszłości, a także ograniczone możliwości wsparcia jej rozbudowy i modernizacji przez władze publiczne w ostatnich latach, jest niedostatecznie rozwinięta, a przez to niedostosowana do współczesnych wymogów w zakresie kształcenia. Rosnące potrzeby w tej dziedzinie są silnie zdeterminowane przez gwałtowny wzrost liczby studentów. W roku akademickim 2005/2006 w szkołach wyższych wszystkich typów szkół kształciło się 1953,8 tys. studentów (w tym 10092 cudzoziemców); w porównaniu z rokiem akademickim 1990/1991 liczba studentów wzrosła o 1550,0 tys. osób (384%). W okresie ostatnich piętnastu lat współczynnik skolaryzacji brutto wzrósł blisko czterokrotnie z 12,9 w roku akademickim 1990/1991 do 48,9 w roku akademickim 2005/2006

Rosnącym aspiracjom edukacyjnym społeczeństwa nie towarzyszył w minionych latach dostatecznie szybki rozwój infrastruktury uczelnianej, w tym budowa nowych, odpowiednio wyposażonych sal dydaktycznych oraz rozwój infrastruktury informatycznej. Braki w infrastrukturze uczelni publicznych dotyczą wszystkich kierunków kształcenia, jednak szczególnie uwidaczniają się na kierunkach ścisłych. Niektóre dyscypliny (przede wszystkim nauki społeczne, biznes, prawo) stwarzają uczelniom większe szanse samodzielnego pozyskiwania środków. Ponadto kierunki studiów, których prowadzenie wymaga stosunkowo niewielkich nakładów na infrastrukturę, rozwijają się dynamicznie w ramach sektora prywatnego szkolnictwa wyższego. W najgorszej sytuacji, mimo strategicznego znaczenia dla kraju, znajdują się uczelnie i kierunki techniczne. Koszty modernizacji i prowadzenia inwestycji są w tym obszarze na tyle duże, że przekraczają możliwości samych uczelni. Powstrzymują też skutecznie sektor prywatny przed zaangażowaniem się w tworzenie szkół tego typu.

Obok zaniedbań infrastrukturalnych, kluczowym problemem szkolnictwa wyższego jest niedofinansowanie procesu dydaktycznego, w tym przede wszystkim zbyt niskie wynagrodzenia nauczycieli akademickich. Powoduje to ucieczkę pracowników do innych działów gospodarki, a także wieloletowość, która wpływa negatywnie na jakość kształcenia studentów. Budowa infrastruktury i poprawa ogólnej sytuacji finansowej uczelni musi się dokonywać równolegle, aby efektywnie wpływać na poprawę konkurencyjności polskiego szkolnictwa wyższego w Europie.

Od roku akademickiego 1999/2000 notuje się systematyczny spadek udziału studentów na kierunkach inżyniersko-technicznych. Obecnie odsetek studiujących w tej grupie kierunków studiów wynosi 7,9% (lata 2005/2006). W roku akademickim 2004/2005 absolwenci kierunków ekonomicznych i administracyjnych stanowili 31,3%, kierunków pedagogicznych - 15,6%, kierunków społecznych - 14,5%, humanistycznych - 7,1%, a inżyniersko-technicznych - 5,7% ogółu absolwentów.⁷¹ Taka struktura kształcenia nie pozostaje bez wpływu na bezrobocie wśród ludzi młodych. W coraz większym stopniu wiąże się ono z kierunkiem ukończonych studiów oraz wynika z niedopasowania oferty edukacyjnej szkolnictwa wyższego do wymagań rynku pracy. Cechą odróżniającą Polskę od większości krajów UE jest niższy (w 2004 r. 21,5%, wobec 25,8%, średnio w UE) odsetek studentów matematyki, kierunków ścisłych i technicznych. W konsekwencji, sprostanie wymogom odnowionej strategii lizbońskiej w odniesieniu do wspierania innowacyjności gospodarki oraz wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej często napotyka przeszkody w postaci braku wysoko wykwalifikowanych pracowników mogących podjąć zatrudnienie w przemyśle nowoczesnych technologii.

Tabela 10. Studenci i absolwenci kierunków ścisłych i technicznych w Polsce i Europie

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

Źródło: EUROSTAT

⁷¹ Szkoły wyższe i ich finanse w 2005 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006 r.

Zgodnie z założeniami Programu Edukacja i Szkolenia 2010, przedstawiającym cele strategii lizbońskiej w dziedzinie edukacji i szkoleń, jako główny wskaźnik stanowiący punkt odniesienia („benchmark”) dla szkolnictwa wyższego przyjęto zwiększenie o 15% całkowitej liczby absolwentów matematyki, nauk przyrodniczych i techniki w krajach UE. Liczba absolwentów tych kierunków wzrosła w Polsce z 39,2 tys. w 2000 r. do 55,2 tys. w 2003 r.

Zaniedbania inwestycyjne uczelni wyższych dotyczą także infrastruktury społeczeństwa informacyjnego, głównie technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) wykorzystywanych w procesie dydaktycznym. Jak się wydaje, jest to po części wynikiem ogólnego niedoinwestowania sfery ICT w Polsce. W 2004 r poziom inwestycji w ICT per capita w naszym kraju kształtował się na poziomie 100, w porównaniu do Czech (238), Węgier (189) oraz 732 dla krajów Europy Zachodniej. Jak pokazują dane statystyczne, dostęp do internetu miało w Polsce tylko 30% gospodarstw domowych.

Bardzo niewiele uczelni w Polsce posiada odrębną, formalnie przyjętą strategię rozwoju ICT. Również stopień implementacji nowoczesnych technologii w dydaktykę odbywa się w nie więcej niż 5% polskich uczelni.⁷² Na aktualny stan informatyzacji polskich uczelni składa się brak systemowej wizji włączenia szkolnictwa wyższego w proces budowy społeczeństwa informacyjnego, dominacja rozwiązań dziedzinowych, o niewielkim stopniu wzajemnej integracji oraz niski poziom wsparcia rozwiązaniami informatycznymi podstawowych procesów realizowanych w uczelniach (nauczania i działalności naukowo-badawczej). Niski jest także stopień wykorzystania ICT jako narzędzi efektywnego kształcenia. Skutkuje to tym, iż proces kształcenia nie przebiega w sposób optymalny z punktu widzenia potrzeb współpracy z otoczeniem gospodarczym oraz budowania przewagi konkurencyjnej uczelni na rynku edukacyjnym. Jak dotychczas uczelnie wyższe nie stały się także katalizatorem większych zmian w otoczeniu gospodarczym.

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

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

W 2003 roku nastąpił gruntowny przełom związany z rozpoczęciem procesu wdrażania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. Pojawianie się nowych zasad wdrażania było dla nieodpowiednio przygotowanej administracji publicznej, poza pewnymi wyjątkami, zupełnie nowym doświadczeniem oraz wyzwaniem. Dodatkowym czynnikiem utrudniającym

⁷² M. Dąbrowski, „Uczelnie wobec rozwoju technologii społeczeństwa wiedzy”, www.fundacja.edu.pl/organizacja/_referaty/41.pdf

prawidłową realizację programów była presja całościowej absorpcji pomocy strukturalnej. Taka sytuacja rodziła obawy dotyczące skuteczności i jakości wdrażania pomocy UE. Dlatego też konieczne okazały się działania zmierzające do jak najlepszego przygotowania pracowników administracji do zarządzania instrumentami strukturalnymi w latach 2004-2006.

W ramach poszczególnych programów operacyjnych realizowano wcześniej przewidziane działania szkoleniowo-edukacyjne mające na celu podniesienie poziomu wykształcenia i kwalifikacji zawodowych pracowników zajmujących się wdrażaniem funduszy strukturalnych. Wdrażano projekty zwiększające poziom i jakość wyposażenia technicznego, jak również projekty, w ramach których tworzono i doskonalono systemy kontroli i koordynacji wdrażania poszczególnych programów. Proces stopniowej rozbudowy systemu funduszy strukturalnych spowodował znaczny wzrost liczby urzędników zaangażowanych w proces obsługi wdrażania funduszy strukturalnych 2004-2006 w Polsce. Z drugiej strony istniejący zasób kadrowy charakteryzował się dużą rotacją pracowników.

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń we wdrażaniu funduszy można zdefiniować następujące problemy związane z zarządzaniem personelem:

- wysoka rotacja pracowników na stanowiskach niższego i średniego szczebla,
- brak długofalowych strategii zarządzania personelem,
- brak dostatecznego doświadczenia we wdrażaniu funduszy strukturalnych wśród nowozatrudnionych pracowników,
- wysoka wartość wiedzy i doświadczenia osób wdrażających fundusze strukturalne, co powoduje dużą fluktuację zatrudnienia a tym samym intensywny odpływ kadr do sektora prywatnego.

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

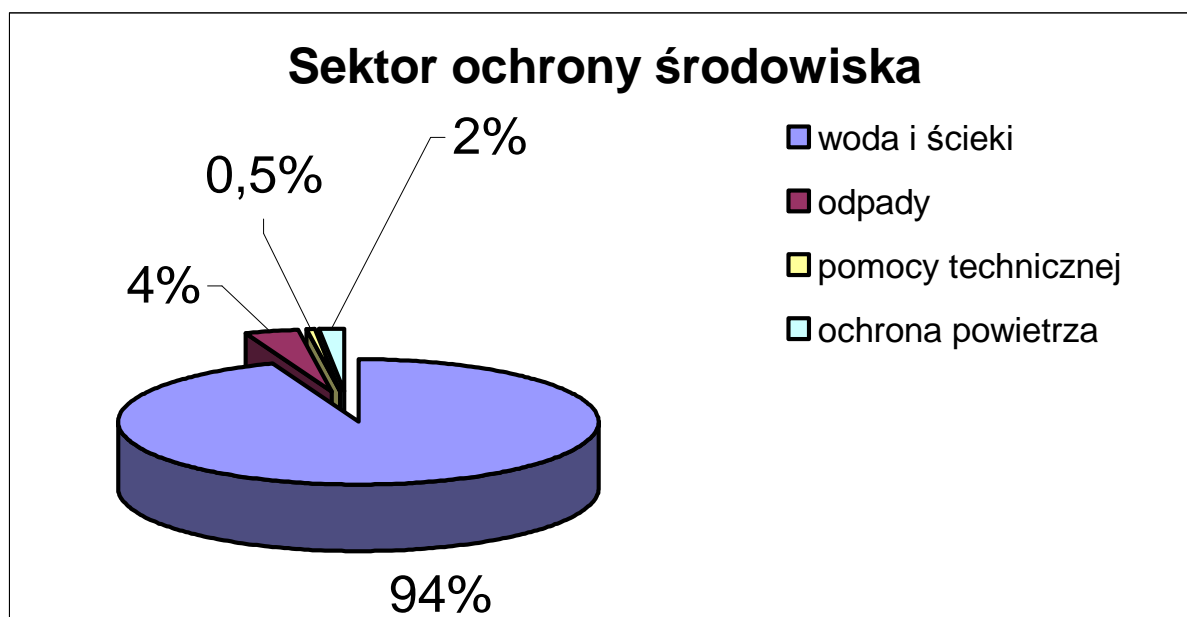
1.3. Analiza i ocena dotychczas wykorzystanego wsparcia

1.3.1. Fundusz Spójności (w tym projekty zatwierdzone w latach 2000-2003 w ramach funduszu przedakcesyjnego ISPA)

1.3.1.1. Realizowane projekty w ramach Funduszu Spójności⁷³

Dostępna dla Polski w 2006 roku alokacja Funduszu Spójności wyniosła 1 602 210 323 euro. Środki te zostaną częściowo zagospodarowane przez zobowiązania dla projektów zatwierdzonych przez Komisję Europejską w latach 2000-2005. Pozostała kwota alokacji, ok. 72 mln euro przeznaczona będzie na nowe projekty przewidziane do dofinansowania z FS w 2006 roku.

W latach 2000-2005 w sektorze ochrony środowiska Komisja Europejska zatwierdziła do dofinansowania z Funduszu Spójności 79 projektów wodno-ściekowych, 8 projektów odpadowych oraz 1 w zakresie ochrony powietrza.

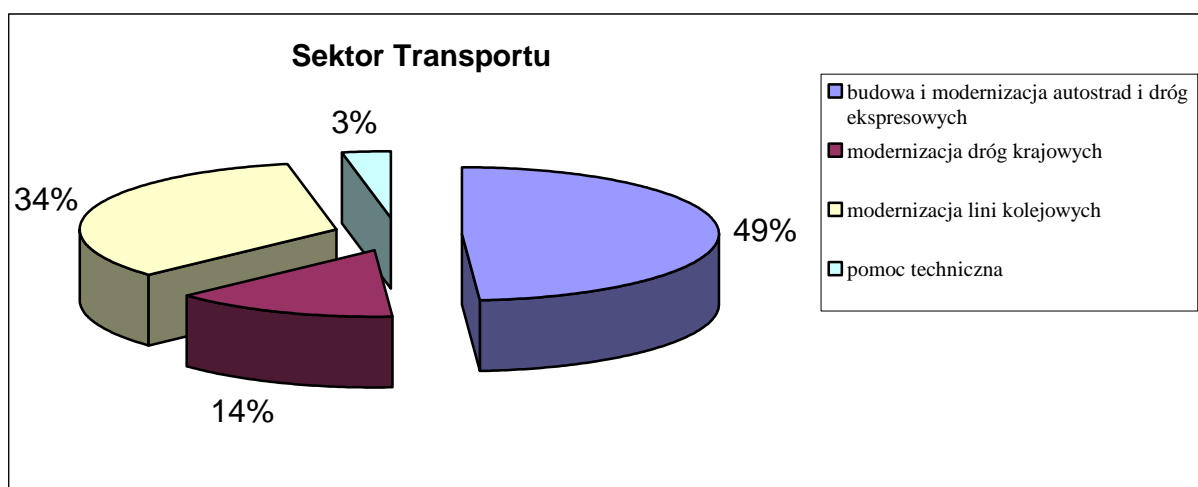


Podział środków FS w sektorze ochrony środowiska na poszczególne podsektory według decyzji zatwierdzonych przez KE. Stan na I kwartał 2006 r. Źródło: MRR

W roku 2006 zgłoszono do wsparcia 16 projektów z sektora środowiska o łącznej kwocie dofinansowania z Funduszu Spójności w wysokości 492 mln euro. Wstępnie oszacowana alokacja dla sektora środowiska wynosi 50 mln euro, w związku z powyższym nie wszystkie projekty będą mogły uzyskać wsparcie z FS w 2006 roku.

⁷³ Stan I kwartał 2006 r. Źródło: MRR

W sektorze transportu natomiast, w latach 2000 – 2005 Komisja Europejska zatwierdziła 7 projektów w zakresie budowy i modernizacji autostrad i dróg ekspresowych, 7 projektów dotyczących modernizacji dróg krajowych oraz 8 w zakresie modernizacji linii kolejowych.



Podział środków FS w sektorze transportu na poszczególne podsektory według stanu decyzji zatwierdzonych przez KE. Stan na I kwartał 2006 r. Źródło: MRR

W roku 2006 Ministerstwo Transportu zgłosiło do wsparcia 7 projektów o łącznej kwocie dofinansowania z FS w wysokości ok. 930 mln euro. Wstępnie oszacowana alokacja w 2006 roku dla sektora transportu wynosi ok. 310 mln euro. W zależności od stanu przygotowania nowych projektów możliwe są dwa scenariusze. Przy założeniu, iż wszystkie wskazane projekty zostaną przekazane w terminie oraz KE je zatwierdzi, alokacja powinna zostać wykorzystana. Natomiast w przypadku, gdy nie wszystkie wskazane projekty zostaną przekazane w terminie, istnieje zagrożenie niewykorzystania alokacji.

1.3.1.2. Wykorzystanie środków w ramach Funduszu Spójności⁷⁴

Wartość płatności otrzymanych z Komisji Europejskiej przedstawia się następująco:

Całkowita wartość płatności (środków otrzymanych z KE)/całkowita kwota dofinansowania z Funduszu Spójności: **ogółem – 1,1 mld euro, transport – 782,6 mln euro, środowisko – 331,1 mln euro.**

1.3.2. Sektorowy Program Operacyjny Transport

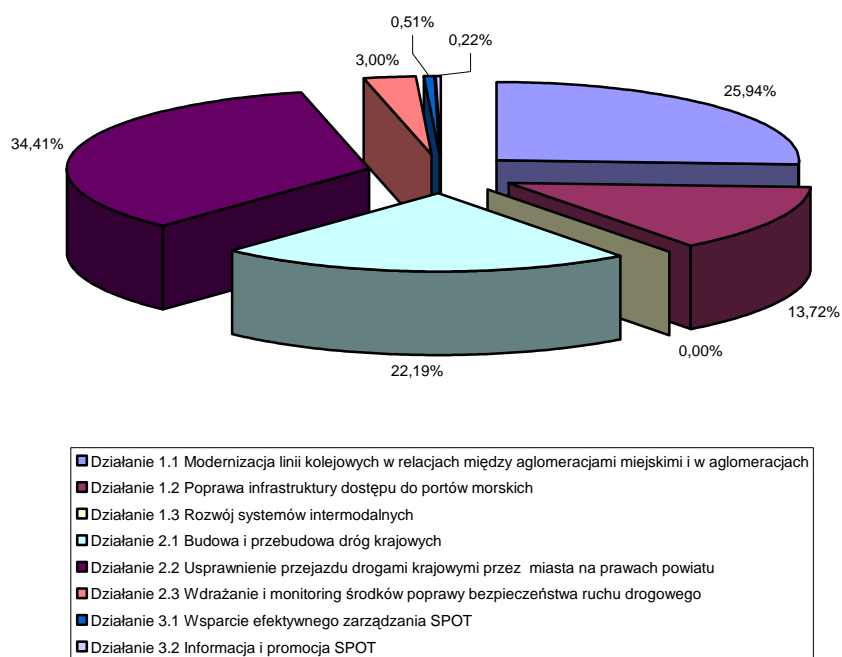
1.3.2.1. Realizowane projekty w ramach SPO Transport⁷⁵

Łącznie do końca października 2006 roku podpisano 95 umów o dofinansowanie w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Łączna wartość podpisanych umów wynosi ponad 3,5 mld złotych i stanowi 75,86% dostępnej dla Programu alokacji:

⁷⁴ Stan na 31.03.2006 r. Źródło: MRR.

⁷⁵ Stan na 31.10.2006 r. Źródło: MRR

- W ramach Priorytetu 1 *Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu* podpisano 18 umów o dofinansowanie o łącznej wartości 1,39 mld złotych.
- W ramach Priorytetu 2 *Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa* podpisano 58 umów o dofinansowanie o łącznej wartości 2,09 mld złotych.
- w ramach Priorytetu 3 *Pomoc techniczna* podpisano 19 umów o dofinansowanie o łącznej wartości 0,26 mld złotych.



Podział środków na poszczególne działania w ramach SPO Transport według stanu podpisanych umów o dofinansowanie. Stan na 31 października 2006 r. Źródło: MRR

1.3.2.2. Wykorzystanie środków⁷⁶

W ramach dostępnej w SPO Transport alokacji, która wynosi 1,16 mld euro płatności dokonane na koniec października 2006 r. wynoszą 404,31 mln złotych, co stanowi ok. 8,75% ww. alokacji.

1.3.3. Sektorowy Program Operacyjny Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw

1.3.3.1 Realizowane projekty w ramach SPO Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw⁷⁷

W ramach działania 2.4 „Wsparcie dla przedsięwzięć w zakresie dostosowania przedsiębiorstw do wymogów ochrony środowiska” do października 2006 r. podpisano umowy na realizację 88 projektów opiewających na łączną kwotę dofinansowania 257,4 mln zł.

⁷⁶ Stan na 31.10.2006 r. Źródło: MRR

⁷⁷ Stan na październik 2006 r. Źródło: NFOŚiGW

1.3.3.2 Wykorzystanie środków⁷⁸

Alokacja dla działania 2.4 SPO WKP wynosi 794,8 mln zł, a dokonane płatności wynoszą 14,45 mln zł czyli 1,8% dostępnej w ramach działania alokacji.

1.3.4. Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR)

1.3.4.1. Realizowane projekty w ramach ZPORR⁷⁹

Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego wspiera między innymi projekty w zakresie transportu, ochrony środowiska, kultury i zachowania dziedzictwa narodowego szkolnictwa wyższego oraz ochrony zdrowia.

W ramach działania 1.1 „*Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego*” Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego podpisano umowy na dofinansowanie projektów o łącznej wartości dofinansowania równej 2,73 mld zł.

W ramach działania 1.6 „*Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach*” ZPORR podpisano umowy, których łączna kwota dofinansowania opiewa na kwotę 614 mln zł.

W ramach działania 1.2 „*Infrastruktura ochrony środowiska*” ZPORR podpisane umowy o dofinansowanie opiewają na kwotę 1,09 mld zł.

W ramach działania 1.3 „*Regionalna infrastruktura społeczna*” ZPORR podpisane umowy o dofinansowanie opiewają na kwotę 949,2 mln zł w tym:

1.3.1 „*Regionalna infrastruktura edukacyjna*” – 559 mln zł,

1.3.2 „*Regionalna infrastruktura ochrony zdrowia*” – 390 mln zł.

W ramach działania 3.1 „*Obszary wiejskie*” ZPORR łączna kwota podpisanych umów o dofinansowanie opiewa na kwotę 1,27 mld zł.

W ramach działania 3.2 „*Obszary podlegające restrukturyzacji*” ZPORR podpisane umowy o dofinansowanie opiewają na kwotę 360,67 mln zł.

W ramach działania 1.4 „*Rozwój turystyki i kultury*” ZPORR łączna kwota podpisanych umów wynosi 669,69 mln zł.

W ramach działania 3.5.2 „*Lokalna infrastruktura ochrony zdrowia*” ZPORR podpisano umowy o dofinansowanie o wartości 170,41 mln zł.

1.3.4.2. Wykorzystanie środków⁸⁰

Dla działania 1.1 „*Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego*” ZPORR dostępna alokacja wynosi 2,9 mld zł, natomiast dokonane płatności wynoszą 938,38 mln zł co stanowi 32,12% ww. alokacji.

⁷⁸ Stan na październik 2006 r. Źródło: NFOŚiGW

⁷⁹ Stan na 31 październik 2006 r. Źródło: MRR

⁸⁰ Stan na 31 październik 2006 r. Źródło: MRR

Dla działania 1.6 „*Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach*” ZPORR dostępna alokacja wynosi 656,1 mln zł. Dokonane płatności w ramach tego działania wynoszą 70,44 mln zł co stanowi 10,78% alokacji dla ww. działania.

Dla działania 1.2 „*Infrastruktura ochrony środowiska*” ZPORR dostępna alokacja wynosi 1,2 mld zł, a dokonane płatności opiewają na kwotę 453,27 mln zł, co stanowi 37,9% alokacji dla tego działania.

Dla działania 1.3 „*Regionalna infrastruktura społeczna*” ZPORR dostępna alokacja wynosi 949,6 mln zł, a dokonane płatności opiewają na kwotę 472,8 mln zł, co stanowi 49,79% alokacji dla tego działania.

Dla działania 3.1 „*Obszary wiejskie*” ZPORR dostępna alokacja wynosi 1,4 mld zł, a dokonane płatności opiewają na kwotę 651,81 mln zł, co stanowi 47,78% ww. alokacji.

W ramach tego działania wspierane są projekty z zakresu lokalnego transportu, ochrony środowiska oraz kultury.

Dla działania 3.2 „*Obszary podlegające restrukturyzacji*” ZPORR dostępna alokacja wynosi 422,2 mln zł, a dokonane płatności opiewają na kwotę 150,94 mln zł, co stanowi 36,62% ww. alokacji. W ramach tego działania - podobnie jak w przypadku 3.1. - wspierane są projekty z zakresu lokalnego transportu, ochrony środowiska oraz kultury.

Dla działania 1.4 „*Rozwój turystyki i kultury*” ZPORR dostępna alokacja wynosi 748,4 mln zł, a dokonane płatności opiewają na kwotę 114,72 mln zł, co stanowi 14,9% ww. alokacji.

Dla działania 3.5.2 „*Lokalna infrastruktura ochrony zdrowia*” ZPORR dostępna alokacja wynosi 197,0 mln zł, a dokonane płatności opiewają na kwotę 74,28 mln zł, co stanowi 37,70% ww. alokacji.

1.3.5. Dotychczasowe wsparcie dla sektora energetyki

Dotychczasowe wsparcie dla sektora energetycznego polegało głównie na finansowaniu ze środków publicznych nakładów inwestycyjnych na ochronę powietrza. Celem tej pomocy było stosowanie preferencji dla inwestycji dotyczących nowych technik i technologii spalania oraz modernizacji kotłowni i ciepłowni.

Pomoc realizowana była poprzez dotacje z budżetu państwa (centralnego i samorządów terytorialnych), preferencyjne pożyczki i dotacje z funduszy ekologicznych (NFOŚiGW, Ekofundusz).

W ostatnich latach zrealizowano:

- inwestycje na ochronę powietrza na kwotę ok. 4,1 mld zł w latach 1990-1995 i na kwotę ok. 22,1 mld zł w latach 1996-2002,
- inwestycje na nowe techniki i technologie spalania oraz modernizację kotłowni i ciepłowni na kwotę ok. 7,6 mld zł w latach 1996-2002.

Około 23% tych środków pochodziło z budżetu i z funduszy ekologicznych.

Z środków pomocy publicznej zrealizowano między innymi następujące inwestycje mające istotny wpływ na poprawę stanu środowiska:

- budowa bloku energetycznego o mocy 400 MW w Elektrowni Łagisza – pożyczka w kwocie 352 mln zł,
- rozbudowa Elektrociepłowni Rzeszów o blok parowo-gazowy – pożyczka w kwocie 146 mln zł,
- instalacja odsiarczania spalin w Elektrowni Bełchatów – pożyczka w kwocie 125 mln zł,
- budowa farmy elektrowni wiatrowych – pożyczka w kwocie 52 mln zł, udzielona Energia-Eco sp. z o.o.⁸¹

W wyniku realizacji tych przedsięwzięć udział gazu ziemnego i paliw ciekłych w paliwach stosowanych w ciepłowniach zawodowych i niezawodowych wzrósł w latach 1995-2003 z 1,5% do 9,5%, a przeciętna sprawność wytwarzania ciepła wzrosła z 71% do 76%.

1.3.6. Wnioski wynikające z dotychczasowego wsparcia sektorów znajdujących się w PO Infrastruktura i Środowisko

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

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

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

Biorąc powyższe wnioski pod uwagę Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przygotowało program naprawczy, aby usprawnić wykorzystanie środków w latach 2004-2006. Wnioski te służą także do lepszego przygotowania systemu wdrażania programów operacyjnych w latach 2007-2013. Efektem ww. Programu jest zwiększenie absorpcji środków. Poziom płatności z kont programowych na rzecz beneficjentów, zgodnie ze stanem na koniec października 2005 r. wynosił 1,4 mld zł, co stanowi 4,3% środków przyznanych Polsce na okres 2004-2006. Natomiast wartość płatności dokonanych na rzecz beneficjentów według stanu na koniec września 2006r. przekroczyła 7,6 mld zł, co stanowi prawie 23 %.

⁸¹ *Program polityki w zakresie pomocy publicznej na lata 2005-2010*, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 marca 2005 r.

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

Analiza SWOT dla sektora ochrony środowiska

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

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

Analiza SWOT dla sektora transportu

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

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

Analiza SWOT dla sektora energetyki

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

Analiza SWOT dla sektora kultury i dziedzictwa kulturowego

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Silne zróżnicowanie regionalne kultury mające duży wpływ synergiczny na atrakcyjność Polski • Dziedzictwo kulturowe o światowym i europejskim znaczeniu • Uznani na świecie twórcy kultury i ich dorobek 	<ul style="list-style-type: none"> • Postępująca degradacja zabytków • Braki dokumentacyjne w zakresie inwentaryzacji zabytków • Silne zróżnicowanie w dostępie do kultury – nierówność lokalizacji geograficznej siatki instytucji kultury • Zły stan techniczny infrastruktury instytucji kultury • Słabe nasycenie instytucji kultury technologią ICT, co ogranicza dostęp do oferty kulturalnej • Słabość infrastruktury szkół i uczelni artystycznych • Słabo rozwinięte badania w sferze kultury • Braki w kolekcjonowaniu i udostępnianiu dzieł sztuki współczesnej • Spadek wiedzy o kulturze i umiejętności jej odbioru.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Rosnąca indywidualizacja potrzeb odbiorców kultury, wzrost jakości życia i czasu wolnego • Rozwój przemysłów kultury i wzrost roli kultury w tworzeniu PKB oraz miejsc pracy • Rozwój kapitału społecznego • Wzrost atrakcyjności Polski jako miejsca wypoczynku, inwestycji, zamieszkania i pracy 	<ul style="list-style-type: none"> • Zmniejszenie atrakcyjności kulturalnej kraju i ograniczenie napływu turystów, spowodowane brakiem infrastruktury niezbędnej do obsługi ruchu turystycznego oraz dostępu do kultury • Spadek poczucia tożsamości narodowej oraz regres cywilizacyjny spowodowany spadkiem kompetencji kulturalnych społeczeństwa

Analiza SWOT dla sektora ochrony zdrowia

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

Analiza SWOT dla sektora szkolnictwa wyższego

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Wysoki popyt na edukację i wysoka świadomość wartości edukacji wśród młodzieży • Duże zaangażowanie kapitału prywatnego w rozwój szkolnictwa wyższego 	<ul style="list-style-type: none"> • Zły stan infrastruktury uczelni publicznych ze szczególnym uwzględnieniem kierunków technicznych • Niedofinansowanie procesu dydaktycznego w sektorze publicznym szkolnictwa wyższego • Brak zaangażowania sektora prywatnego w kształcenie na kierunkach technicznych • Brak mechanizmów promowania jakości w dydaktyce oraz działalności badawczo-naukowej • Bardzo słaba współpraca między uczelniami w Polsce • Słabo rozwinięta infrastruktura informatyczna szkolnictwa wyższego
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Efektywne wykorzystanie środków w ramach funduszy strukturalnych • Większe otwarcie uczelni na programy międzynarodowe wymuszające dostosowanie do standardów europejskich 	<ul style="list-style-type: none"> • Duża fluktuacja nauczycieli akademickich i potencjalnych przyszłych pracowników ze szkolnictwa wyższego • Wolniejsze tempo wzrostu liczby kadry akademickiej o najwyższych kwalifikacjach w stosunku do tempa wzrostu liczby studentów • Zbyt małe nakłady z budżetu państwa na rozwój szkolnictwa wyższego

Analiza SWOT dla pomocy technicznej

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

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

2. STRATEGIA ROZWOJU

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

Z przeprowadzonej analizy SWOT Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wynika, iż jedną z głównych barier hamujących rozwój gospodarczy Polski i jej regionów jest brak dobrej i sprawnej infrastruktury technicznej oraz społecznej. Sytuacja taka przyczynia się do niewielkiej liczby znaczących inwestycji zagranicznych tworzących nowe miejsca pracy. Stwierdzenie to potwierdzają opinie zagranicznych przedsiębiorców zainteresowanych inwestowaniem w Polsce⁸². W świetle tego w celu stworzenia dogodnych warunków dla lokalizacji nowych inwestycji w Polsce niezbędne jest zapewnienie dobrej i sprawnej komunikacji. Ważny jest także rozwój pozostałej podstawowej infrastruktury technicznej oraz społecznej sprzyjającej poprawie stanu środowiska naturalnego, warunków zdrowotnych, a także podnoszeniu poziomu umiejętności i wykształcenia kadry technicznej, zapewniając jednocześnie możliwość aktywnego wypoczynku (atrakcje kulturalne).

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

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

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

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

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

⁸² Zob. np.: „Rzeczpospolita”, nr 244 z dnia 18 października 2006 r. str. B1.

Pierwszy cel horyzontalny NSRO wspierany będzie poprzez realizację infrastruktury technicznej i społecznej w zakresie sektora transportu, środowiska, energetyki, kultury, szkolnictwa wyższego oraz ochrony zdrowia. Będą to głównie duże inwestycje, mające kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego kraju. Natomiast drugi cel wspierany będzie przede wszystkim poprzez wyodrębnioną w programie oś priorytetową mającą na celu włączenie w system transportowy kraju największych ośrodków miejskich Polski wschodniej. Stanowi to uzupełnienie działań realizowanych w ramach PO Rozwój Polski Wschodniej. Przeznaczenie odrębnej osi priorytetowej skierowanej na połączenie transportowe najważniejszych ośrodków miejskich Polski wschodniej zapobiegnie pogłębianiu się różnic pomiędzy regionami, które są najbiedniejsze w UE, a pozostałymi regionami Polski. Realizacji tego celu służyć będzie również oddzielna oś priorytetowa o charakterze regionalnym, a nie sektorowym, w ramach której wspierane będą kluczowe inwestycje o charakterze infrastrukturalnym, których realizacja w ramach regionalnych programów operacyjnych ze względu na skalę problemów społeczno-gospodarczych i wyzwań wymaga szczególnego wsparcia. Pozwoli też zapewnić bardziej zrównoważony rozwój wszystkich regionów, przyczyniając się do wzrostu spójności terytorialnej. Poza tym cel ten wspierany będzie pośrednio również poprzez inwestycje w sektory, w których interweniować będzie program.

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

PO Infrastruktura i Środowisko jest również ważnym instrumentem realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej, a wydatki na cele priorytetowe UE spełniające kryteria określone w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1083/2006 *ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999*⁸³ stanowią w ramach programu **66,6%** całości wydatków. Tabela przedstawiająca wkład poszczególnych osi priorytetowych w realizację Strategii Lizbońskiej znajduje się w rozdziale 5.4.

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

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

⁸³ Dz. Urz. UE L. 210 z dnia 31 lipca 2006 r., str. 25.

powszechnego), natomiast ich wpływ na bioróżnorodność w skali kraju wydaje się być niewielki⁸⁴.

Należy zwrócić uwagę, iż pomimo znaczącej alokacji funduszy UE w ramach programu środki te nie są wystarczające do wypełnienia zobowiązań akcesyjnych Polski w takich obszarach jak ochrona środowiska, czy energetyka. Realizacja zobowiązań nie stanowi głównego celu programu jakim jest podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej kraju oraz osiągnięcie dwóch celów horyzontalnych NSRO. Wypełnienie zobowiązań akcesyjnych realizowane będzie również poprzez środki krajowe (publiczne jak i prywatne), które zgodnie z unijną zasadą dodatkowości mogą być uzupełniane przez środki UE w ramach programów regionalnych, czy sektorowych. Wobec powyższego środki w ramach Programu będą uzupełniać, a nie zastępować fundusze krajowe w tych dziedzinach. Dzięki temu program stanowić będzie jedno (**a nie jedyne**) z wielu narzędzi wspomagających wypełnienie tych zobowiązań.

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

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

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

W ramach polityki spójności UE, PO Infrastruktura i Środowisko realizuje działania w zakresie zwiększania atrakcyjności Polski jako Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej poprzez poprawę dostępności, zapewnienie odpowiedniej jakości i poziomu usług i ochronę potencjału środowiska – jeden z trzech podstawowych priorytetów wskazanych w Strategicznych Wytocznych Wspólnoty dla spójności na lata 2007-2013⁸⁵.

⁸⁴ Odpowiednie zapisy określające wpływy na środowisko (pozytywne i negatywne) zawarte są w Prognozie Oddziaływania na Środowisko.

⁸⁵ Decyzja nr 2006/702/WE. Dz. Urz. UE L. 291 z dnia 21 października 2006 r., str. 11.

Osie priorytetowe finansowane ze środków Funduszu Spójności są zgodne z określonymi w Traktacie celami tego funduszu, a realizowane projekty w ramach transportowych sieci transeuropejskich są zgodne z rozporządzeniem dotyczącym Funduszu Spójności⁸⁶. W sektorze środowiska osie priorytetowe są spójne z Szóstym Programem Działań na Rzecz Ochrony Środowiska⁸⁷.

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

- **Działania związane bezpośrednio z ochroną środowiska:** projekty z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami i rekultywacji, działania związane ze zwiększeniem bezpieczeństwa ekologicznego, działania mające na celu dostosowania polskich przedsiębiorstw do wymogów ochrony środowiska, działania związane z ochroną różnorodności biologicznej, obszarami chronionymi, kształtowaniem postaw społecznych sprzyjających ochronie środowiska etc. W ramach projektów będą również realizowane działania dotyczące stosowania i rozwijania technologii środowiskowych (ETAP) zgodnie z VI Programem Działań na Rzecz Środowiska.
- **Działania związane pośrednio z ochroną środowiska:** wspieranie działań oraz projektów związanych z tzw. transportem przyjaznym środowisku – transport kolejowy, transport morski, transport miejski w obszarach metropolitalnych, rozwój transportu intermodalnego, poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych; wspierane będą również działania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwojem inteligentnych systemów transportowych. W sektorze energetyki zaplanowano finansowanie projektów z zakresu zwiększenia stopnia wykorzystania energii i obniżenia energochłonności, wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych.

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

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

- prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy w tym zwłaszcza w miejscach gdzie zewnętrzne oddziaływania mogą spowodować nieodwracalne zmiany warunków siedliskowych w lokalny ekosystemie;
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych;
- dostosowanie terminów prac do okresów lęgowych/rozrodu zwierząt;
- maskowanie elementów zaburzających harmonię krajobrazu;

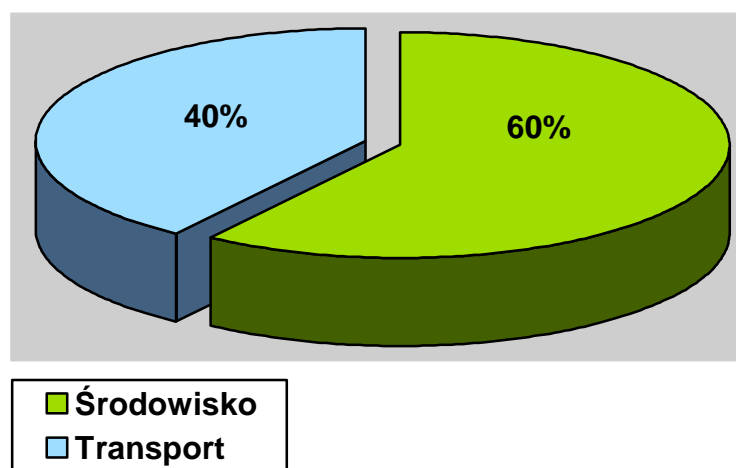
⁸⁶ Rozporządzenie nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające Fundusz Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1164/94 Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r., str. 79.

⁸⁷ Decyzja 1600/2002/WE z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego. Dz. Urz. WE L 242 z dnia 10 września 2002 r., str. 1.

- odtwarzanie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych;
- sztuczne zasilanie osłabionych populacji zwierząt;
- tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i tras wędrówek zwierząt, ptaków i płazów.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym Fundusz Spójności pomoc jest udzielana na rozwój transeuropejskich sieci transportowych TEN-T oraz działania w zakresie środowiska. W tym kontekście Fundusz może także udzielać wsparcia w dziedzinach związanych ze zrównoważonym rozwojem, które przedstawiają wyraźne korzyści w wymiarze środowiskowym, czyli efektywności energetycznej i energii odnawialnej, a w sektorze transportowym, poza sieciami transeuropejskimi, kolei, transporcie rzeczonym i morskim, systemach intermodalnych, systemach transportowych i ich interoperacyjności, zarządzaniu ruchem drogowym, morskim i lotniczym, ekologicznym transporcie miejskim i transporcie publicznym⁸⁸. Wobec powyższego w ramach programu wyróżniono osie priorytetowe, które mają korzystny wpływ na środowisko, a które uzyskują wsparcie ze środków Funduszu Spójności. Uwzględnienie środków z Funduszu Spójności w ramach osi priorytetowych związanych z inwestycjami w sektorze transportu i energetyki, które są korzystne dla środowiska wskazuje na to, że inwestycje o charakterze środowiskowym przyczyniają się do realizacji jednego z celów horyzontalnych NSRO – *”Wzrostu konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałania ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i społecznej”*. Świadczy też o tym poziom wysokości wsparcia inwestycji mających pozytywny wpływ na środowisko. Inwestycje przyczyniające się pośrednio oraz bezpośrednio do ochrony środowiska stanowią bowiem **60%** całego wsparcia tego Funduszu (zob. wykres nr 1).

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



⁸⁸ Art. 2 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego Fundusz Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1164/94 Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r.

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

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

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

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

1. Budowa infrastruktury zapewniającej, że rozwój gospodarczy Polski będzie dokonywał się przy równoczesnym zachowaniu i poprawie stanu środowiska naturalnego.
2. Zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz alternatywnych wobec transportu drogowego środków transportu.
3. Zapewnienie długookresowego bezpieczeństwa energetycznego Polski poprzez dywersyfikację dostaw, zmniejszenie energochłonności gospodarki i rozwój odnawialnych źródeł energii.
4. Wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim dla zwiększenia atrakcyjności Polski.
5. Wspieranie utrzymania dobrego poziomu zdrowia zasobów pracy.
6. Rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich, w tym kształcących specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii.

W **sektorze środowiska** dzięki inwestycjom wspieranym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko stworzone zostaną atrakcyjne warunki dla przedsiębiorstw i ich wysoko kwalifikowanych pracowników m.in. poprzez przyczynienie się do wypełnienia zobowiązań akcesyjnych. Osiągnięcie odpowiednich standardów jest nie tylko wymogiem prawnym, ale także dzięki stosowaniu zasady „zanieczyszczający płaci” prowadzi do efektywnego wykorzystania zasobów uwzględniającego koszty korzystania ze środowiska i koszty dla jakości życia mieszkańców Polski. Efektywne ekonomicznie wsparcie publiczne dla inwestycji powinno również przyczynić się do zmniejszenia kosztów środowiskowych i dzięki temu zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej Polski. Działania w tym sektorze realizują cele wskazane w Narodowych Strategiach Ochrony Środowiska, *Polityce*

Ekologicznej Państwa na lata 2003 – 2006, z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007 – 2010 i jej aktualizacjach oraz dokumencie „Polska 2025. Długookresowa Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju”.

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

- w zakresie gospodarki wodno-ściekowej wspierane będą inwestycje prowadzące do zredukowania ilości zanieczyszczeń odprowadzanych ze ściekami do wód i ziemi oraz realizowane kompleksowo wraz z nimi inwestycje mające na celu zapewnienie odpowiedniej jakości wody pitnej w aglomeracjach zgodnie z Krajowym Programem Oczyszczania Ścieków Komunalnych i Strategią Gospodarki Wodnej,
- w zakresie gospodarki odpadami wspierane będą działania w zakresie zapobiegania oraz ograniczania wytwarzania odpadów komunalnych, wdrażania technologii odzysku, w tym recyklingu, wdrażania technologii unieszkodliwiania odpadów komunalnych, a także likwidacji zagrożeń wynikających ze składowania odpadów zgodnie z krajowym i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami, a także działania w zakresie rekultywacji gruntów przemysłowych i powojkowych oraz umacniania i ochrony brzegów morskich,
- dla ograniczenia ryzyka zagrożeń ekologicznych wszędzie, gdzie ma to uzasadnienie, kierowane będą środki na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności. Jednocześnie priorytetowo preferowane będą projekty dotyczące renaturyzacji, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody, zwiększające naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek. Dodatkowo wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu dyspozycyjnych zasobów wody, a także w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania poważnym awariom i monitorowania stanu środowiska,
- komplementarnie w stosunku do działań w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych skierowanych do MŚP w celu ograniczenia negatywnego wpływu istniejącej działalności przemysłowej na środowisko i dostosowania przedsiębiorstw do wymogów prawa wspólnotowego wspierane będą projekty dużych przedsiębiorstw redukujące ilość zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, odprowadzanych ze ściekami oraz ilość powstających odpadów i zwiększające udział odpadów poddawanych procesom odzysku, w szczególności inwestycje wskazane w Traktacie Akcesyjnym; wspierane będzie również wprowadzenie inwestycji zgodnej z wymogami dokumentów referencyjnych Najlepszych Dostępnych Technik (BAT),
- wspierane będą również działania na rzecz ochrony przyrody na obszarach chronionych w Polsce prowadzące do ograniczenia degradacji środowiska naturalnego oraz strat zasobów różnorodności biologicznej zgodnie z *Krajową Strategią Ochrony i Umiarkowanego Użytkowania Różnorodności Biologicznej* wraz z programem działań do tej strategii, oraz *Polityką Leśną Państwa*, w tym *Krajowym Programem Zwiększania Lesistości do roku 2020 z perspektywą do roku 2025*. Realizowane będą także elementy działań przewidzianych w *Narodowej Strategii Edukacji Ekologicznej „Przez edukację do zrównoważonego rozwoju”*.

W **sektorze transportu** realizowane będą inwestycje wynikające z celów *Strategii Rozwoju Transportu 2007-2013* oraz Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013 realizujące następujące cele:

- poprawę dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych w ramach sieci TEN-T poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, w tym inwestycji priorytetowych wskazanych w decyzji Parlamentu i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE⁸⁹) i powiązanie głównych ośrodków gospodarczych w Polsce siecią autostrad i dróg ekspresowych,
- połączenie ze stolicą kraju największych ośrodków miejskich Polski Wschodniej oraz wykorzystania ich potencjału rozwojowego wynikającego z położenia na wschodniej granicy całej UE,
- rozwój gałęzi transportu stanowiących alternatywę dla transportu drogowego poprzez rozbudowę kolejowej sieci TEN-T, w tym projektów priorytetowych wskazanych w decyzji Parlamentu i Rady 1692/96/WE⁹⁰, a także infrastruktury portów morskich, inwestycji w transport intermodalny oraz zwiększenie udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych poprzez wsparcie przyjaznych środowisku systemów transportu publicznego,
- poprawę stanu bezpieczeństwa w transporcie oraz poprawę stanu połączeń międzyregionalnych poprzez inwestycje zwiększające bezpieczeństwo i płynność ruchu (w szczególności inteligentne systemy transportowe), a także rozwój sieci drogowych oraz korytarzy morsko-rzecznych stanowiących uzupełnienie inwestycji realizowanych w ramach sieci TEN-T.

Inwestycje w **sektorze energetycznym** wspierać będą *Politykę Energetyczną Polski do 2025 roku*⁹¹, a ich celem będzie zapewnienie długookresowego bezpieczeństwa energetycznego Polski poprzez dywersyfikację dostaw nośników energii, zmniejszenie energochłonności i strat energii, poprawę efektywności energetycznej i rozwój odnawialnych źródeł energii. W tym celu:

- ze środków Funduszu Spójności uzyskają wsparcie inwestycje dotyczące odnawialnych źródeł energii zgodnie ze *Strategią Rozwoju Energetyki Odnawialnej w Polsce*⁹² sprzyjające osiągnięciu do roku 2010 udziału energii odnawialnej w produkcji energii wymaganego przez Unię Europejską, oraz produkcji biokomponentów i biopaliw. W zakresie, w którym nie mogą zapewnić tego celu mechanizmy rynkowe, wspierane będą także działania na rzecz zmniejszenia strat sieciowych poprzez modernizację sieci przesyłowych i dystrybucyjnych, inwestycje przyczyniające się do poprawy sprawności wytwarzania energii, w szczególności w układach produkcji skojarzonej, a także wsparcie efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej (termomodernizacja),
- środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zostaną przede wszystkim wykorzystane dla wsparcia rozbudowy systemu transportu gazu ziemnego i ropy

⁸⁹ Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 str. 1 z późn zm.

⁹⁰ Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 str. 1 z późn zm.

⁹¹ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 4 stycznia 2005 r.

⁹² Dokument przyjęty przez Sejm w dniu 23 sierpnia 2001 r.

naftowej, infrastruktury zapewniającej dywersyfikację dostaw nośników energii oraz zwiększenie pojemności magazynowania gazu ziemnego, a także rozwój systemów przesyłowych i połączeń transgranicznych energii elektrycznej w zakresie, w którym nie mogą zapewnić tego celu mechanizmy rynkowe. Dodatkowo wspierane będą projekty dotyczące budowy systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych i modernizacji istniejących sieci dystrybucji.

Rozwój sektora energetycznego ma ważne znaczenie dla realizacji głównego celu Programu. Wysoki poziom bezpieczeństwa energetycznego, postrzegany przez pryzmat jakości dostaw paliw i energii, istnienia lub stanu technicznego infrastruktury energetycznej na określonych obszarach, poziomu efektywności energetycznej wytwarzania energii oraz oddziaływania energetyki na środowisko, ma zasadnicze znaczenie dla podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej naszego kraju.

W **sektorze kultury i ochrony dziedzictwa kulturowego** realizowane będą inwestycje wspierające osiągnięcie celów *Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na lata 2004-2020*. W ramach PO Infrastruktura i Środowisko przewiduje się realizację komplementarnych do 16 regionalnych programów operacyjnych projektów dotyczących wsparcia rozbudowy i modernizacji infrastruktury kultury i ochronę dziedzictwa kulturowego o znaczeniu europejskim i światowym, w tym szczególnie zabytków wpisanych na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO oraz Listę Pomników Historii Prezydenta RP. Inwestycje te będą mieć charakter uzupełniający w stosunku do pozostałych sektorów. Dzięki nim zostanie urozmaicona oferta kulturalna Polski, co przyczyni się do wzrostu liczby turystów zagranicznych oraz uatrakcyjnienia oferty inwestycyjnej kraju.

Wsparcie dla inwestycji w **sektorze ochrony zdrowia** ma charakter komplementarny w stosunku do interwencji Programu w innych sektorach, a także działań wspieranych w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych oraz Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Inwestycje w ramach PO Infrastruktura i Środowisko dotyczyć będą głównie tych elementów *Strategii Rozwoju Ochrony Zdrowia w Polsce na lata 2007-2013*, które dotyczą stworzenia kompleksowego systemu ratownictwa medycznego, co jest odpowiedzią na rozwój sektora transportu, oraz podniesienia dostępności i jakości infrastruktury ochrony zdrowia o znaczeniu ponadregionalnym zapewniającej świadczenie wysokospecjalistycznych usług medycznych. Takie wsparcie będzie miało bezpośrednie przełożenie na wzrost aktywnego udziału zdrowych osób na rynku pracy i podniesienie konkurencyjności polskiej gospodarki.

Wsparcie inwestycji w **sektorze infrastruktury szkolnictwa wyższego** realizować będzie cele *Strategii kierunkowej rozwoju informatyzacji Polski do roku 2013 oraz perspektywicznej prognozy transformacji społeczeństwa informacyjnego do roku 2020*. Poza tym wsparcie będzie miało komplementarny charakter wobec działań na rzecz rozwoju gospodarki opartej na wiedzy w ramach PO Innowacyjna Gospodarka, 16 regionalnych programów operacyjnych oraz PO Rozwój Polski Wschodniej.

Działania te będą miały na celu rozbudowę bazy dydaktycznej uczelni wyższych oferujących wykształcenie w strategicznych z punktu widzenia rozwoju kraju kierunkach, zwłaszcza matematyki, kierunków ścisłych i technicznych. Dla wsparcia procesu dydaktycznego realizowane będą działania z zakresu wykorzystania potencjału technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) w nauczaniu/kształceniu. Zgodnie z programem „*Edukacja i Szkolenia 2010*”, dokumentu wskazującego główne cele do osiągnięcia w realizacji strategii lizbońskiej, inwestycje te służyć będą w szczególności rozwojowi kształcenia w dziedzinach

związanych z najnowocześniejszymi technologiami oraz obszarami wsparcia PO Infrastruktura i Środowisko. Rozbudowa bazy szkolnictwa wyższego stworzy należyte warunki dla realizacji modelu szkolnictwa zgodnego z założeniami Deklaracji Bolońskiej i Strategii Lizbońskiej. Będzie miało to bezpośrednie przełożenie na wzrost zainteresowania zagranicznych inwestorów w lokowaniu swoich przedsiębiorstw oraz podniesienie konkurencyjności polskiej gospodarki.

We wszystkich osiach priorytetowych, tam gdzie to będzie miało zastosowanie, zostanie uwzględniona problematyka równości szans, w szczególności równego traktowania kobiet i mężczyzn oraz zasada niedyskryminacji osób niepełnosprawnych. Konieczność zapewnienia właściwych warunków dla osób niepełnosprawnych będzie miała znaczenie we wszystkich osiach priorytetowych, w ramach których powstaną obiekty infrastrukturalne, jednak szczególnie ważna będzie w ramach osi priorytetowych dotyczących sektora transportu, w tym zwłaszcza transportu publicznego, głównie na etapie oceny i wyboru projektów.

Również zapewnienie równości szans kobiet i mężczyzn będzie zasadą horyzontalną, braną pod uwagę przy wyborze projektów. Ze względu na infrastrukturalny charakter programu, w większości przypadków bezpośrednie dostosowanie inwestycji do potrzeb kobiet nie będzie stanowiło głównego elementu inwestycji, nie ma więc uzasadnienia dla rozbicia wskaźników programu ze względu na płeć. Jednak, tam gdzie ten element jest szczególnie istotny z punktu widzenia polityk UE, np. w zakresie zapewnienia większego udziału kobiet wśród studentów kierunków matematycznych, ścisłych i technicznych, będzie brany pod uwagę przy wyborze projektów do wsparcia.

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

Tabela 10. Priorytety Krajowego Programu Reform w PO Infrastruktura i Środowisko.

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

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

2.2. Wskaźniki

Główne wskaźniki monitorowania realizacji PO Infrastruktura i Środowisko w poszczególnych obszarach wskazane zostały w tabeli 11 i odpowiadają celom szczegółowym programu. Dla podkreślenia wspólnego mianownika inwestycji we wszystkich wskazanych sektorach konieczne jest również zdefiniowanie mierzalnego wskaźnika celu głównego Programu, czyli zwiększenia atrakcyjności Polski i jej regionów. Miernikiem tym będzie indeks przedstawiany w ramach Światowej Tablicy Wyników Konkurencyjności (World Competitiveness Scoreboard) przygotowywany corocznie przez Międzynarodowy Instytut Zarządzania (International Institute for Management Development, IMD) w Lozannie. W odróżnieniu od kilku indeksów przedstawiających konkurencyjność i atrakcyjność inwestycyjną wskaźnik ten jako jeden z elementów oceny poszczególnych krajów uwzględnia w oddzielny sposób infrastrukturę, w tym infrastrukturę środowiska. Obejmuje również inne czynniki, w których wkład PO Infrastruktura i Środowisko nie będzie miał znaczącego wpływu, jednak taka cecha jest nie do uniknięcia przy korzystaniu z syntetycznych mierników gospodarki, a konstrukcja wskaźnika pozwala zminimalizować sezonowe i zupełnie niezależne od Państwa czynniki, które utrudniają wykorzystanie w tym celu takich wskaźników jak wzrost PKB, czy wielkość bezpośrednich inwestycji zagranicznych.

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

W 2005 r. Polska znalazła się w rankingu IMD w obszarze infrastruktury na 50 miejscu spośród 60 sklasyfikowanych krajów. Zmniejszenie dystansu dzielącego Polskę od Stanów Zjednoczonych, a także innych członków Unii Europejskiej stanowi podstawowy cel strategii lizbońskiej, polityki spójności Unii Europejskiej i Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia. Ambitnym celem PO Infrastruktura i Środowisko jest znaczące poprawienie pozycji Polski w tym zakresie.

Tabela 11. Główne wskaźniki monitorowania realizacji PO Infrastruktura i Środowisko

Cele programu	Wskaźniki	Wartość wskaźnika w roku bazowym ⁹³	Zakładana wartość wskaźnika w roku docelowym ⁹⁴	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Cel główny					
Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej	Pozycja Polski w rankingu IMD	50 (2005)	45	rocznie	IMD World Competitiveness Yearbook (Rocznik Światowej Konkurencyjności IMD)
Cele szczegółowe					
1. Budowa infrastruktury zapewniającej, że rozwój gospodarczy Polski będzie dokonywał się przy równoczesnym zachowaniu i poprawie stanu środowiska naturalnego.	Przyrost liczby aglomeracji spełniających wymogi dyrektywy 91/271/EWG	0	318	co 2 lata	Sprawozdanie z wykonania KPOŚK
2. Zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz alternatywnych wobec transportu drogowego środków transportu.	Drogi ekspresowe i autostrady w ramach sieci TEN-T (km)	799	2676	rocznie	GDDKiA
	Przewozy pasażerów środkami komunikacji miejskiej (mln pasażerów)	4 150	4 225	rocznie	GUS
	Długość linii kolejowych dostosowanych do prędkości 160 km/godz. i więcej	538	1248	rocznie	PKP PLK.S.A.
	Duże ośrodki miejskie ⁹⁵ włączone w sieć dróg ekspresowych lub autostrad	6 ⁹⁶ (2005)	18	rocznie	Monitoring programu
	Wzrost zdolności przeładunkowej portów morskich (%)	0	10,8	rocznie	Zarządy portów morskich
3. Zapewnienie długookresowego bezpieczeństwa energetycznego Polski poprzez dywersyfikację dostaw, zmniejszenie energochłonności gospodarki i rozwój odnawialnych źródeł energii.	Udział energii elektrycznej wytworzonej ze źródeł odnawialnych w zużyciu energii elektrycznej brutto (%)	1,99	7,5	rocznie	GIOŚ
	Energochłonność finalna PKB (koe/euro, w cenach stałych z 2000 r.)	0,27	0,22	rocznie	GUS
	Pojemność czynna podziemnych magazynów gazu ziemnego (mln m3)	1 621	2 800	rocznie	Monitoring programu

⁹³ Rokiem bazowym z uwagi na dostępność danych jest statystycznych jest rok 2004. W przypadku gdy jest inny – zostało to podane w nawiasie.

⁹⁴ Rokiem docelowym jest rok 2013.

⁹⁵ Duże ośrodki miejskie w rozumieniu ośrodków wojewódzkich tj. stolic regionów (Bydgoszcz i Toruń oraz Gorzów i Zielona Góra traktowane rozdzielnie),

⁹⁶ Duże ośrodki miejskie już włączone w sieć dróg ekspresowych lub autostrad: Katowice, Kraków, Łódź, Opole, Poznań, Wrocław.

Cele programu	Wskaźniki	Wartość wskaźnika w roku bazowym ⁹³	Zakładana wartość wskaźnika w roku docelowym ⁹⁴	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
4. Wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim dla zwiększenia atrakcyjności Polski.	Wzrost wydatków turystów zagranicznych w Polsce (w mld USD)	0	3,6	rocznie	Instytut Turystyki
5. Wspieranie utrzymania dobrego poziomu zdrowia zasobów pracy.	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (na 100 tys. mieszkańców)	14,3 (2005 r.)	7,4	rocznie	Komenda Główna Policji
6. Rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich, w tym kształcących specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii.	Absolwenci szkół wyższych na kierunkach matematycznych, przyrodniczych i technicznych (% absolwentów szkół wyższych ogółem)	14,7 (rok akademicki 2004/05)	19	rocznie	GUS

3. OSIE PRIORYTETOWE REALIZOWANE W RAMACH PROGRAMU OPERACYJNEGO

W ramach programu realizowanych będzie 17 osi priorytetowych:

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

Oś priorytetowa I: Gospodarka wodno-ściekowa

Główny cel osi priorytetowej

Wyposażenie (do końca 2015 r.) aglomeracji powyżej 15 tys. RLM w systemy kanalizacji, oczyszczalnie ścieków

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

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

- dyrektywa 91/271/EWG⁹⁷ – poprzez realizację Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych /KPOŚK/,
- dyrektywy 76/464/EWG⁹⁸ – poprzez realizację zadań związanych z ograniczeniem odprowadzania do wód substancji niebezpiecznych w tym programie redukcji substancji niebezpiecznych z listy II do dyrektywy,
- dyrektywa 2000/60/WE⁹⁹ – ramowa dyrektywa wodna.

Zgodnie z założeniami Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych Polska powinna wybudować, rozbudować lub zmodernizować oczyszczalnie ścieków w 318 aglomeracjach powyżej 15 000 RLM. Wymagana jest również rozbudowa lub modernizacja sieci kanalizacji sanitarnej w 459 aglomeracjach o łącznej długości ok. 20 tys. km. Poza tym zgodnie z założeniami Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych Polska powinna wybudować, rozbudować lub zmodernizować oczyszczalnie ścieków w aglomeracjach powyżej 2 000 RLM. Tego typu działanie osiągnięte zostanie poprzez realizację projektów indywidualnych ze środków EFRR realizowanych w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych.

W związku z powyższym w ramach osi priorytetowej w zakresie gospodarki wodno-ściekowej wspierane będą głównie przedsięwzięcia zmierzające do zapewnienia skutecznych i efektywnych systemów zbierania i oczyszczania ścieków komunalnych w aglomeracjach powyżej 15 tys. RLM. W przypadku projektów, w których występuje tylko jeden beneficjent środków oraz projekt dotyczy kompleksowego rozwiązania problemów gospodarki wodno-ściekowej na danym obszarze, dopuszcza się włączenie do zakresu przedsięwzięcia zadań realizowanych w aglomeracjach o RLM od 2 tys. do 15 tys.

Projekty te dotyczyć będą także wyeliminowania ze ścieków niektórych substancji niebezpiecznych bezpośrednio zagrażających życiu i zdrowiu ludzi, dotrzymania bezpiecznych wskaźników emisyjnych w odniesieniu do pozostałych substancji zagrażającym ekosystemom wodnym.

W przypadku realizacji kompleksowych projektów, istnieje możliwość włączenia w projekt zadań dotyczących zaopatrzenia w wodę oraz budowy kanalizacji deszczowej, pod warunkiem przyczyniania się do realizacji dyrektywy 91/271/EWG. Nie przewiduje się natomiast współfinansowania indywidualnych projektów dotyczących zaopatrzenia w wodę lub budowy kanalizacji deszczowej. Wsparcie w ramach osi priorytetowej otrzyma również przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji przedsięwzięcia (dokumentacja techniczna dla projektów).

W ramach osi priorytetowej współfinansowane będą, zgodnie i na zasadach określonych w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego Fundusz Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1164/94, również zarejestrowane przez Komisję Europejską projekty zgłoszone w ramach Funduszu Spójności w sektorze

⁹⁷ dyrektywa 91/271/EWG z dnia 21 maja 1991 r. dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych (Dz. Urz. WE L 135 z dnia 30 maja 1991 r. z późn. zm.)

⁹⁸ dyrektywa 1976/464/EWG z dnia 4 maja 1976 r. w sprawie zanieczyszczenia spowodowanego przez niektóre substancje niebezpieczne odprowadzane do środowiska wodnego (Dz. Urz. WE L 129 z dnia 18 maja 1976 r. z późn. zm.)

⁹⁹ dyrektywa z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. WE L 327 z dnia 22 grudnia 2000 r.), str. 1.

środowiska na podstawie Strategii wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006¹⁰⁰, które z uwagi na wyczerpanie środków nie mogły otrzymać decyzji w okresie programowania 2004-2006.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują duże inwestycje z listy indykatywnej oraz inwestycje w aglomeracjach uwzględnionych w KPOŚK, które przyczynią się do wypełnienia zobowiązań akcesyjnych.

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

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

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

Wskaźniki:

Oś priorytetowa I	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba wybudowanych/ rozbudowanych/ zmodernizowanych oczyszczalni ścieków (szt.)	955	1273	Sprawozdanie z wykonania KPOŚK (co 2 lata)
	Przyrost długości wybudowanej / zmodernizowanej sieci kanalizacji zbiorczej (km)	0	20	Sprawozdanie z wykonania KPOŚK (co 2 lata)
Wskaźniki rezultatu	Przyrost liczby aglomeracji spełniających wymogi dyrektywy 91/271/EWG (szt.)	0	318	Sprawozdanie z wykonania KPOŚK (co 2 lata)

Oś priorytetowa II: Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi

Główny cel osi priorytetowej

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

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

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

¹⁰⁰ Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy w dnia 30 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia strategii wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004–2006 (Dz. U. Nr 176, poz. 1827).

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

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W zakresie gospodarki odpadami wspierane będą działania w zakresie zapobiegania oraz ograniczania wytwarzania odpadów komunalnych, wdrażania technologii odzysku, w tym recyklingu, wdrażania technologii ostatecznego unieszkodliwiania odpadów komunalnych, a także likwidacji zagrożeń wynikających ze składowania odpadów oraz rekultywacja terenów zdegradowanych.

W ramach osi priorytetowej wdrażane będą następujące regulacje wspólnotowe:

- dyrektywa Rady 91/689/EWG dnia 12 grudnia 1991 r. w sprawie odpadów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 377 z 31.12.1991, str. 20, z późn. zm.),
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 94/62/WE z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych (Dz. Urz. WE L 365 z 31.12.1994, str. 10, z późn. zm.),
- dyrektywa Rady 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów (Dz. Urz. WE L 183 z 16.07.1999, str. 1, z późn. zm.),
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/76/WE z dnia 4 grudnia 2000 r. w sprawie spalania odpadów (Dz. Urz. WE L 332 z 28.12.2000, str. 91)
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/12/WE z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie odpadów (Dz. Urz. WE L 114 z 27.04.2006, str. 9)

Zgodnie z potrzebami wskazanymi w diagnozie oś priorytetowa ma przyczynić się do wdrożenia nowoczesnych technologii odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, w tym termicznego przekształcania odpadów oraz intensyfikacji odzysku, a także recyklingu odpadów oraz ich unieszkodliwiania w procesach innych niż składowanie, w także likwidacji zagrożeń wynikających ze składowania odpadów zgodnie z krajowym i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami. Tym samym przyczyni się do realizacji zobowiązań akcesyjnych w zakresie gospodarki odpadowej.

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

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

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

W ramach tych działań wsparcie będą mogły otrzymać działania związane z zabezpieczeniem osuwisk. W ramach kompleksowej rekultywacji przewiduje się również rozminowanie

obszarów popoligonowych i usuwanie zanieczyszczeń gruntowych. Dodatkowo wspierane będą projekty dotyczące stabilizacji morskiej linii brzegowej, związane z ochroną i zabezpieczeniem brzegów morskich przed zanikiem plaż morskich. Wsparcie w ramach osi priorytetowej otrzyma również przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji przedsięwzięcia (w tym dokumentacja techniczna dla projektów).

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

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego i ich związki, wojsko¹⁰¹, wojewodowie, PGL Lasy Państwowe i jego jednostki organizacyjne (w zakresie rekultywacji), urzędy morskie, podmioty odpowiedzialne za realizację zadań wymienionych na liście indykatywnej.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- zmniejszenie zewnętrznych kosztów środowiskowych dla gospodarki,
- wdrożenie nowoczesnych technologii odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych,
- kompleksowe rozwiązanie problemu zagospodarowania odpadów niebezpiecznych,
- zmniejszenie zagrożenia dla zdrowia oraz poprawa jakości życia ludności.

Wskaźniki:

Oś priorytetowa II	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba projektów które uzyskały wsparcie	0	25	Monitoring programu (rocznie)
	Liczba nowych ponadregionalnych obiektów unieszkodliwiania odpadów (szt.)	0	10	Monitoring programu (rocznie)
	Ilość zmodernizowanych obiektów unieszkodliwiania odpadów (szt.)	0	14	Monitoring programu (rocznie)
	Powierzchnia terenów powojсковych i popoligonowych poddanych rekultywacji (ha)	0	15 000	Monitoring programu (rocznie)

¹⁰¹ jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej oraz dla których jest on organem założycielskim lub organem nadzorczym

	Ilość zrealizowanych projektów z zakresu rekultywacji gruntów lub poddanych ochronie	0	10	Monitoring programu (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Udział odpadów komunalnych składowanych w odniesieniu do wytworzonych (%)	95,3	85	KPGO, GUS/OŚ
	Poziom składowania odpadów (%)	79,1%	50%	Wojewódzkie bazy danych (rocznie)

Oś priorytetowa III: Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska

Główny cel osi priorytetowej

Zapewnienie odpowiedniej ilości zasobów wodnych na potrzeby ludności i gospodarki kraju oraz minimalizacja skutków negatywnych zjawisk naturalnych, przeciwdziałanie poważnym awariom, zapewnienie dobrego stanu wód przybrzeżnych¹⁰², a także wzmocnienie procesów decyzyjnych poprzez zapewnienie wiarygodnych informacji o stanie środowiska.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

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

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Diagnoza sektora środowiska wskazuje na zbyt małą retencję wody w stosunku do potencjału, wysokie zagrożenie związane z bardzo złym stanem obiektów technicznych związanych z retencjonowaniem wody i zabezpieczeniem przeciwpowodziowym. W związku z powyższym priorytetowo traktowane będzie wyrównywanie i spowalnianie odpływu wody z terenu kraju poprzez prawidłowe gospodarowanie wodą w systemach, z których większość wymaga odnowienia i modernizacji ukierunkowanej na zwiększenie funkcji retencyjnych, poprzez odbudowę zdewastowanych lub budowę nowych obiektów małej retencji oraz zwiększanie naturalnej retencji w dolinach rzecznych i na obszarach podmokłych. Przeprowadzone analizy wskazują również na pogarszanie się jakości wód przybrzeżnych. Jest to wynikiem zrzutu do akwenów morskich nieoczyszczonych wód opadowych i roztopowych, z terenów zurbanizowanych, niosących

¹⁰² Art. 9 ust. 1 pkt 23 ustawy z dnia 18 lipca 2001 Prawo wodne (Dz. U. 2005 nr 239, poz. 2019, z późn. zm.) – rozumie się przez to wody powierzchniowe w odległości jednej mili morskiej od linii podstawowej morza terytorialnego, wraz z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej.

duży ładunek zanieczyszczeń. Zjawisko to stanowi zagrożenie dla wypełnienia dyrektywy 2006/7/WE oraz ma negatywne oddziaływanie transgraniczne.

Wszędzie tam, gdzie ma to uzasadnienie kierowane będą środki na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności. Podobnie w uzasadnionych przypadkach, w ramach osi priorytetowej wspierane będą przedsięwzięcia związane z realizacją wielozadaniowych zbiorników retencyjnych i stopni wodnych, a także innych urządzeń okresowo piętrzących wodę. Jednocześnie priorytetowo traktowane będą projekty dotyczące renaturyzacji, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody, zwiększające naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek. Dodatkowo wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu dyspozycyjnych zasobów wody, a także w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania poważnym awariom i monitorowania stanu środowiska.

Cel osi priorytetowej będzie realizowany poprzez:

- retencjonowanie wody w celu zwiększenia ilości dyspozycyjnych zasobów,
- przeciwdziałanie nadmiernej erozji i akumulacji rzek i potoków, poprzez właściwe kształtowanie ich koryt, zgodne z dobrymi praktykami w tym zakresie, uwzględniającymi zarówno potrzeby techniczne jak i ekologiczne,
- zwiększanie naturalnej retencji dolin rzecznych z zachowaniem równowagi stanu ekologicznego i technicznego rzek;
- budowę oraz właściwą konserwację istniejących wałów przeciwpowodziowych, polderów i tzw. suchych zbiorników przeciwpowodziowych,
- poprawę stanu bezpieczeństwa technicznego istniejących zbiorników i stopni, a także innych urządzeń okresowo piętrzących wodę;
- budowę i modernizację infrastruktury służącej oczyszczaniu i odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych do akwenów morskich,
- zwiększeniem ochrony przed skutkami zagrożeń naturalnych, przeciwdziałaniem poważnym awariom, usuwanie ich skutków i przywracaniem środowiska do stanu właściwego oraz wzmocnieniem wybranych elementów systemu zarządzania środowiskiem,
- usprawnieniem monitoringu stanu środowiska, poprzez dostarczanie informacji dla procesu zarządzania środowiskiem oraz procesów decyzyjnych w ochronie środowiska,
- opracowaniem dokumentów planistycznych wspierających przygotowanie i realizację w ramach osi priorytetowej, w tym opracowanie programów zarządzania środowiskiem w zakresie zapobiegania występowaniu poważnych awarii i usuwania skutków nadzwyczajnych zagrożeń środowiska na obszarze kraju, w obszarach granicznych i transgranicznych.

Realizowane będą również projekty związane z poprawą stanu bezpieczeństwa sanitarnego wód przybrzeżnych, w tym dotyczące budowy, modernizacji systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych do akwenów morskich polegające na budowie i modernizacji kanalizacji deszczowej, podczyszczalni i urządzeń retencyjno-sedymentacyjnych w obszarach zurbanizowanych sąsiadujących z Bałtykiem. Wsparcie w ramach osi priorytetowej otrzyma przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji przedsięwzięcia (w tym dokumentacja techniczna dla projektów).

Dodatkowo wsparcie uzyskują projekty związane z budową i doskonaleniem stanowisk do analizowania i prognozowania zagrożeń naturalnych i stwarzanych poważnymi awariami, w tym: wyposażenie w specjalistyczny sprzęt; zakupy specjalistycznego sprzętu niezbędnego do skutecznego prowadzenia akcji ratowniczych oraz usuwania skutków zagrożeń naturalnych i poważnych awarii. oraz wsparcie techniczne krajowego systemu reagowania kryzysowego w tym również ratowniczo-gaśniczego w zakresie ratownictwa ekologicznego i chemicznego. W zakresie monitoringu wspierane będą projekty o charakterze powtarzalnym - realizowane z wykorzystaniem standardowych metod, narzędzi oraz technologii.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą przede wszystkim Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej, Wojewódzkie Zarządy Melioracji i Urządzeń Wodnych, urzędy morskie, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, jednostki samorządu terytorialnego i ich związki, PGL Lasy Państwowe i jego jednostki organizacyjne, Komenda Główna i komendy wojewódzkie Państwowej Straży Pożarnej, Główny Inspektor Ochrony Środowiska oraz Wojewódzkie Inspektoraty Ochrony Środowiska.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

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

Wskaźniki:

Oś priorytetowa III	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych / częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych urządzeń służących gospodarowaniu wodami (szt.)	0	6	Monitoring programu (rocznie)
	Liczba nowych lub zmodernizowanych stanowisk pomiarowych lub innych narzędzi w zakresie monitoringu środowiska (szt.)	0	170	GIOŚ (rocznie)
	Liczba nowo wybudowanych obiektów małej retencji (szt.)	0	400	Monitoring programu (rocznie)
	Liczba stanowisk oraz liczba specjalistycznych urządzeń niezbędnych do analizowania, prognozowania i skutecznego reagowania na zagrożenia (szt.)	2	494	Sprawozdanie roczne KGPS i GIOŚ (rocznie)

Wskaźniki rezultatu	Objętość zretencjonowanej wody w ramach małej i dużej retencji [mln m ³]	0	450	Jednostka realizująca (regionalne zarządy gospodarki wodnej) (rocznie)
	Czas przeprowadzenia rozpoznania i reagowania na zagrożenie na poziomie kraju (godz.)	6	3	Sprawozdanie roczne KGPS (rocznie)

Oś priorytetowa IV: Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska

Główny cel osi priorytetowej

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

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

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

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej wspierane będą projekty dużych przedsiębiorstw redukujące ilość zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, odprowadzanych ze ściekami oraz redukujące ilość wytwarzanych odpadów i zwiększające udział odpadów poddawanych procesom odzysku, w szczególności recyklingu. W ramach osi priorytetowej wspierane będą też projekty z zakresu systemów zarządzania środowiskowego (z wyłączeniem inwestycji) przygotowanie niezbędnych audytów w celu uzyskania certyfikatów oraz pomoc we wdrożeniach niezbędnych do uzyskania certyfikatów, projekty dla uzyskania eko-znaków dla produktów, projekty z zakresu racjonalizacji gospodarki odpadami w przedsiębiorstwach, projekty wsparcia dla przedsiębiorstw w zakresie wdrażania najlepszych dostępnych technik (BAT), inwestycje mające na celu ograniczenie ilości substancji niebezpiecznych odprowadzanych wraz ze ściekami lub ilości ścieków, przedsięwzięcia z zakresu ochrony powietrza dotyczące istniejących instalacji o mocy powyżej 50 MW, prowadzące do

zmniejszenia emisji pyłów, SO₂ lub NO_x. W zakresie ochrony powietrza preferowane będą inwestycje wskazane w Traktacie Akcesyjnym. Punktowane będzie również wprowadzenie inwestycji zgodnej z wymogami dokumentów referencyjnych Najlepszych Dostępnych Techniki, zmniejszającej zużycie wody, wykorzystującej alternatywne lub odnawialne źródła energii.

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

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

- dyrektywie 1996/61/WE z dnia 24 września 1996 r. w sprawie zintegrowanego zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń¹⁰³,
- dyrektywie 1976/464/EWG z dnia 4 maja 1976 r. w sprawie zanieczyszczenia spowodowanego przez niektóre substancje niebezpieczne odprowadzane do środowiska wodnego¹⁰⁴ oraz dyrektywach „córkach”,
- dyrektywie 2001/80/WE z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania¹⁰⁵,
- dyrektywie 1975/442/EWG z dnia 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów¹⁰⁶ – tzw. dyrektywy ramowej,
- dyrektywie 1991/689/EWG z dnia 12 grudnia 1991 r. w sprawie odpadów niebezpiecznych¹⁰⁷,
- dyrektywie 1994/62/WE z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych¹⁰⁸ oraz dyrektywie 2000/76/WE z dnia 4 grudnia 2000 r. w sprawie spalania odpadów¹⁰⁹,
- dyrektywie 2002/96/WE z dnia 27 stycznia 2003 roku w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego¹¹⁰ i dyrektywie 2000/53/WE z dnia 18 września 2000r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.¹¹¹

¹⁰³ Dz. Urz. WE L 257 z dnia 10 października 1996 r.

¹⁰⁴ Dz. Urz. WE L 129 z dnia 18 maja 1976 r.

¹⁰⁵ Dz. Urz. WE L 309 z dnia 27 listopada 2001 r.

¹⁰⁶ Dz. Urz. WE L 194 z dnia 25 lipca 1975 r.

¹⁰⁷ Dz. Urz. WE L 377 z dnia 31 grudnia 1991 r.

¹⁰⁸ Dz. Urz. WE L 365 z dnia 31 grudnia 1994 r.

¹⁰⁹ Dz. Urz. WE L 332 z dnia 28 grudnia 2000 r.

¹¹⁰ Dz. Urz. UE L 37 z dnia 13 lutego 2003 r.

¹¹¹ Dz. Urz. WE L 269 z dnia 21 października 2000 r.

Beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą duże przedsiębiorstwa, a w przypadku przedsięwzięć z zakresu ochrony powietrza obiekty wymienione na liście odstępstw od wymagań dyrektywy 2001/80/WE, umieszczonej w załączniku XII Traktatu o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

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

Wskaźniki:

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

Oś priorytetowa V: Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych

Główny cel osi priorytetowej

Ograniczenie degradacji środowiska naturalnego oraz strat jego zasobów i zmniejszania różnorodności biologicznej.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Przywracanie właściwego stanu siedlisk przyrodniczych (ekosystemów) i ostoi gatunków na obszarach chronionych wraz zachowaniem zagrożonych wyginięciem gatunków oraz różnorodności genetycznej roślin, zwierząt i grzybów,
- Przywrócenie drożności korytarzy ekologicznych umożliwiających przemieszczanie się zwierząt i funkcjonowanie populacji w skali kraju,

- Wsparcie procesu opracowania planów ochrony dla obszarów chronionych,
- Zwiększenie świadomości w zakresie potrzeby i właściwych metod ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej prowadzona będzie czynna ochrona przyrody na obszarach chronionych w Polsce prowadzące do ograniczenia degradacji środowiska naturalnego oraz strat zasobów różnorodności biologicznej zgodnie z Krajową Strategią Ochrony i Umiarkowanego Użytkowania Różnorodności Biologicznej wraz z programem działań tej strategii, oraz Polityką Leśną Państwa. Wspierane będą projekty o charakterze powtarzalnym – realizowane z wykorzystaniem standardowych metod oraz narzędzi. Wspierane będą działania mające na celu zachowanie zagrożonych wyginięciem gatunków oraz różnorodności genetycznej roślin, zwierząt i grzybów oraz przywracania drożności korytarzy ekologicznych, aby umożliwić prawidłowe funkcjonowanie sieci NATURA 2000. W ramach osi priorytetowej realizowane będą również działania związane z kształtowaniem postaw społecznych sprzyjających ochronie środowiska, ochronie przyrody, w tym różnorodności biologicznej i ochronie krajobrazu, a także zachowań proekologicznych poprzez szeroko rozumianą edukację ekologiczną.

Właściwa realizacja zadań ochronnych na terenie obszarów chronionych polskim prawem takich jak: rezerwaty przyrody, parki narodowe, parki krajobrazowe oraz obszary Natura 2000 wymaga wsparcia procesu opracowania planów ochrony na okres 20 lat i programów ochrony wybranych gatunków lub siedlisk przyrodniczych. Niezbędne jest również przywracanie właściwego stanu siedlisk przyrodniczych ekosystemów i ostoj gatunków na obszarach chronionych polskim prawem, w tym na obszarach Natura 2000 zgodnie z dyrektywą 79/409/EWG („ptasią”) oraz dyrektywą 92/43/EWG („siedliskową”). Priorytetem powinno być zachowanie 76 typów siedlisk zagrożonych w skali Wspólnoty Europejskiej i ograniczenie rosnącej antropopresji. Ponadto konieczne jest organizowanie i kontrolowanie aktywności turystycznej na obszarach chronionych poprzez rozbudowę odpowiedniej infrastruktury.

Uzasadnienie realizacji osi priorytetowej wynika bezpośrednio z potrzeb określonych w diagnozie programu. Rozwój cywilizacyjny i gospodarczy sprawia, że zasoby różnorodności biologicznej i walory krajobrazowe składające się na znaczące dziedzictwo przyrodnicze naszego kraju, są narażone na postępującą degradację. W dłuższej perspektywie proces ten doprowadzi do zakłócenia równowagi przyrodniczej środowiska życia człowieka. Walory przyrodnicze Polski mają bezpośredni wpływ zarówno na zdrowie człowieka, jak też na różne gałęzie gospodarki (np. rozwój turystyki). Realizacja działań w ramach osi priorytetowej jest zgodna z zapisami w strategicznych dokumentach wynikających z Konwencji o różnorodności biologicznej¹¹² sporządzonej w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 1992 r., Polityki Ekologicznej Państwa, Narodowej Strategii Spójności, gdzie wskazano na konieczność podjęcia działań ochronnych, zwłaszcza na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych – obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

Należy chronić te zasoby przyrodnicze, które Polska posiada, ale także zapewnić ich właściwą dostępność. Na szczególną uwagę zasługuje również aspekt racjonalnego wykorzystywania zasobów środowiska (w tym przyrodniczych) wobec przyszłych pokoleń.

¹¹² Dz. U. z 2002 Nr 184, poz. 1532

Ponadto wiedza społeczeństwa na temat wpływu działalności człowieka na stan środowiska naturalnego jest w dalszym ciągu niewystarczająca. Dlatego też istnieje duża potrzeba jej pogłębiania, w tym kształtowania zachowań proekologicznych i umacniania pozytywnych emocjonalnych postaw wobec środowiska naturalnego.

W ramach osi priorytetowej wspierane będą przedsięwzięcia dotyczące m. in.: odbudowy zdegradowanych siedlisk nieleśnych i wodnych, odbudowy zdegradowanych siedlisk leśnych poprzez dostosowanie składu gatunkowego drzewostanów do potencjalnych warunków siedliskowych, przywracania właściwych stosunków wodnych siedlisk wodno-błotnych, wykupu gruntów kluczowych dla ochrony przyrody i ich renaturalizacji, budowy lub modernizacji małej infrastruktury służącej udostępnianiu dla turystów obszarów chronionych, a także budowy przejść dla zwierząt nad i pod istniejącymi drogami i liniami kolejowymi¹¹³.

Wsparcie będą mogły uzyskać również operacje dotyczące ochrony ex situ oraz in situ gatunków o zagrożonych pulach genowych oraz gatunków chronionych, reintrodukcji gatunków, budowy centrów przetrzymywania gatunków CITES i ośrodków rehabilitacji zwierząt oraz budowy lub rozbudowy obiektów dla zwierząt i roślin w ogrodach zoologicznych lub w ogrodach botanicznych w ramach krajowych programów ochrony gatunków.

Środki będą przeznaczone także na przygotowanie dokumentacji technicznej oraz przyrodniczej dla projektów niniejszej osi priorytetowej (w tym m. in. planów ochrony gatunków i siedlisk, inwentaryzacji przyrodniczej, opisu stanu istniejącego wraz z analizą potrzeb oraz analizą opcji), opracowanie planów ochrony dla obszarów Natura 2000 oraz parków narodowych, ogólnopolskie lub ponadregionalne projekty szkoleniowe lub programy aktywnej edukacji dla wybranych grup społecznych i zawodowych mające na celu podnoszenie kwalifikacji i kształtowanie świadomości w zakresie zrównoważonego rozwoju, kampanie informacyjno-promocyjne dotyczące wybranych aspektów środowiska i jego ochrony prowadzone z udziałem środków masowego przekazu, społecznych organizacji ekologicznych i innych podmiotów, w tym badania opinii publicznej budowanie sieci partnerstwa na rzecz ochrony środowiska, moderowanie platform dialogu społecznego jako elementu integrującego społeczeństwo, zwłaszcza organizacje społeczne w procesie podejmowania decyzji.

W ramach limitu 10% wynikającego z art. 33 ust. 2 rozporządzenia nr 1083/2006¹¹⁴ pozwalającego finansować z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego działania kwalifikowane w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego finansowany będzie komponent szkoleniowy w wysokości do 10% całkowitych kosztów kwalifikowalnych w ramach osi priorytetowej.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogły być przede wszystkim: jednostki sprawujące nadzór nad obszarami chronionymi, parki narodowe, parki krajobrazowe i ich zespoły, nadleśnictwa i ich grupy, organizacje pozarządowe, instytucje naukowe.

¹¹³ Dodatkowo środki w ramach V osi priorytetowej będą przeznaczone na budowę przejść dla zwierząt i usprawnienie korytarzy ekologicznych pozostających w konflikcie z istniejącą infrastrukturą drogową i kolejową. Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” inwestor nowej inwestycji zapewnia odpowiednią drożność korytarzy ekologicznych w miejscach występowania takich konfliktów.

¹¹⁴ Rozporządzenie nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r., str. 25).

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- zapewnienie ochrony najważniejszych obszarów przyrodniczych w kontekście rozwoju gospodarki,
- zwiększenie świadomości ekologicznej w szczególności odnośnie obszarów chronionych,
- właściwie wykorzystanie unikalnych walorów przyrodniczych polski dla zwiększenia jej atrakcyjności.

Wskaźniki:

Oś priorytetowa V	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba zrealizowanych projektów z zakresu edukacji lub promocji postaw ekologicznych (szt.)	0	60	Monitoring programu (rocznie)
	Liczba zrealizowanych projektów służących ochronie siedlisk, zbiorowisk roślinnych lub gatunków (szt.)	0	150	Monitoring programu (rocznie)
	Liczba osób uczestniczących w imprezach masowych	0	400 tys.	Monitoring programu (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Łączna powierzchnia obszarów, na których przywrócono lub zapewniono ochronę właściwego stanu ekosystemów (ha)	0	7 000	Monitoring programu (rocznie)
	Liczba gatunków objętych programem ochrony lub reintrodukcji (szt.)	0	15	Monitoring programu (rocznie)
	Liczba opracowanych planów ochrony (szt.)	0	100	Monitoring programu (rocznie)

Oś priorytetowa VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T

Główny cel osi priorytetowej

Poprawa dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu, nośności i jakości dróg sieci TEN-T w ruchu tranzytowym, połączeniach między dużymi miastami kraju, oraz przejazdach przez miasta,
- Zwiększenie przepustowości portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienie wysokiego standardu świadczonych usług.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej realizowana będzie budowa odcinków autostrad A1, A2, A4 i A18, budowa odcinków dróg ekspresowych pomiędzy największymi aglomeracjami, budowa

obwodnic oraz przebudowa odcinków innych dróg krajowych znajdujących się w sieci TEN-T, w tym odcinków w miastach na prawach powiatu.

W ramach tej osi priorytetowej realizowane będą również działania, które obejmą rozbudowę infrastruktury¹¹⁵ portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T, w tym terminali pasażerskich, inwestycje lotniskowe oraz przygotowanie do budowy drugiego centralnego portu lotniczego w Polsce.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają także projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

W wyniku podjętych działań powstanie sieć drogowa o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych, w tym stworzony zostanie zasadniczy szkielet dróg o dużej przepustowości, stanowiący sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W rezultacie nastąpi redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego w rejonach wielkich miast oraz znaczące skrócenie czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi miastami. Zapewniona zostanie też płynność przebiegającego przez Polskę ruchu tranzytowego.

Zakładane inwestycje w sektorze lotnictwa cywilnego umożliwią dostosowanie polskich portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T do rosnących potrzeb przewozowych oraz dostosowanie infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym do dynamicznie wzrastającego ruchu w polskiej przestrzeni powietrznej.

Wyeliminowanie barier rozwojowych kraju poprzez rozbudowę sieci dróg i lotnisk zwiększy możliwości wykorzystania przewag konkurencyjnych, takich jak położenie geograficzne czy duża wielkość rynku. Wpłynie też na poprawę wymiany handlowej z krajami Unii Europejskiej oraz pozostałymi sąsiadami Polski. Rozbudowa istniejącego układu drogowego zapewni właściwą obsługę przemysłu i usług oraz poprawi jakość przewozów pasażerskich. Pozwoli to również na osiągnięcie korzyści wynikających z rozszerzenia Jednolitego Rynku oraz stworzenie dodatkowych możliwości przyciągnięcia kapitału zagranicznego i zwiększenie mobilności osób w wieku produkcyjnym.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogły być przede wszystkim: podmioty zarządzające drogami krajowymi oraz portami lotniczymi znajdującymi się w sieci TEN-T.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- stworzenie sieci sprawnych połączeń transportowych, służących intensyfikacji wymiany handlowej na Jednolitym Rynku,
- rozwój ekonomiczny regionów i poprawa dostępności do głównych aglomeracji miejskich w Polsce,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie pozwalająca na ograniczenie wysokich kosztów społecznych i ekonomicznych wypadków drogowych.

¹¹⁵ Obecnie w sieci TEN-T znajdują się lotniska w Warszawie, Poznaniu, Szczecinie, Wrocławiu, Gdańsku, Rzeszowie, Krakowie, Katowicach.

Wskaźniki:

Oś priorytetowa VI	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2013 (2015)	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Autostrady (wybudowane) (km)	0	477 (636)	GDDKiA (rocznie)
	Drogi ekspresowe (wybudowane) (km)	0	1132 (1310)	GDDKiA (rocznie)
	Drogi przebudowane do nośności 115 kN/oś (km)	0	375 (500)	GDDKiA (rocznie)
	Lotniska (przebudowane) (szt.)	0	8	Podmioty zarządzające lotniskami (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Skrócenie czasu przejazdu samochodów osobowych na zmodernizowanych odcinkach (min.)	0	273 (364)	GDDKiA (rocznie)
	Skrócenie czasu przejazdu samochodów ciężarowych na zmodernizowanych odcinkach (min.)	0	553 (738)	GDDKiA (rocznie)
	Zwiększenie przepustowości portów lotniczych w sieci TEN-T (mln pasażerów)	7,1	25,2	Podmioty zarządzające portami lotniczymi (rocznie)

Oś priorytetowa VII: Transport przyjazny środowisku

Główny cel osi priorytetowej

Zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w ogólnym przewozie osób i ładunków.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Poprawa stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią, oraz poprawa obsługi pasażerów w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie kolejowym,
- Zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego,
- Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych,¹¹⁶

¹¹⁶ Obecnie do obszarów metropolitalnych kwalifikujących się do wsparcia w ramach tej osi priorytetowej można zaliczyć następujące obszary: warszawski, katowicki, wrocławski, łódzki, trójmiejski, krakowski, poznański, bydgosko-toruński, szczeciński.

- Zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków,
- Poprawa warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają następujące formy transportu:

- transport kolejowy,
- transport morski,
- transport miejski w obszarach metropolitalnych,
- transport intermodalny,
- transport wodny śródlądowy.

Realizacja osi priorytetowej służyć będzie zwiększeniu udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego (transport kolejowy, morski, transport publiczny w obszarach metropolitalnych, intermodalny, wodny śródlądowy), co będzie prowadzić do lepszego zrównoważenia systemu transportowego, zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego. W ramach osi priorytetowej realizowane będą projekty modernizacji linii kolejowych przede wszystkim znajdujących się w sieci TEN-T wraz z zakupem nowoczesnego taboru oraz projekty dotyczące transportu morskiego, w tym w zakresie autostrad morskich. Wsparciem w ramach transportu morskiego objęte będą cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście), wchodzące w skład sieci TEN-T, oraz cztery porty znajdujące się poza tą siecią (Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg). W obszarze transportu publicznego wspierane będą głównie projekty rozbudowy sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, linii tramwajowych, metra) i trolejbusowych wraz z zakupem taboru, budową i rozbudową stacji i węzłów przesiadkowych oraz systemów telematycznych poprawiających funkcjonowanie transportu publicznego. W ramach osi priorytetowej przewiduje się też realizację projektów w zakresie budowy terminali kontenerowych i centrów logistycznych oraz inwestycji żeglugowych na górnej Odrze.

W ramach tej osi priorytetowej realizowane będą projekty, które obejmą budowę i modernizację infrastruktury, zakup niezbędnego sprzętu oraz taboru dla potrzeb związanych z modernizowaną infrastrukturą.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają także projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

Dla stworzenia w Polsce zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego niezbędne jest:

- utrzymanie wysokiego udziału transportu kolejowego w ogólnym przewozie ładunków. Wymaga to poważnych inwestycji na liniach kolejowych oraz wspierania działań w zakresie unowocześnienia taboru kolejowego,
- zwiększenie udziału transportu morskiego w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej, szczególnie w obszarze Morza Bałtyckiego,

- wspieranie w obszarach metropolitalnych alternatywnych w stosunku do transportu indywidualnego form transportu,
- wspieranie rozwoju transportu intermodalnego,
- zmniejszenie regresu żeglugi śródlądowej

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogły być przede wszystkim: podmioty zarządzające liniami kolejowymi, portami morskimi, centrami logistycznymi, śródlądowymi drogami wodnymi, jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje odpowiedzialne za transport publiczny w metropoliach: warszawskiej, katowickiej, wrocławskiej, łódzkiej, trójmiejskiej, krakowskiej, poznańskiej, bydgosko-toruńskiej, szczecińskiej.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- zwiększenie udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego (transport kolejowy, morski, intermodalny, śródlądowy wodny, transport publiczny na obszarach metropolitalnych),
- lepsze zrównoważenie systemu transportowego,
- zmniejszenie negatywnych oddziaływań transportu na środowisko,
- redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego.

Wskaźniki

Oś priorytetowa VII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2013 (2015)	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Zmodernizowane linie kolejowe (km)	0	1248 (1566)	PKP PLK S.A. (rocznie)
	Wybudowane i zmodernizowane nabrzeża portowe (km)	0	6,6 (8,9)	Zarządy portów morskich (rocznie)
	Wybudowane lub zmodernizowane sieci transportu szynowego i trolejbusowego (km)	0	410 (550)	Jednostki samorządu terytorialnego (rocznie)
	Zbudowane i rozbudowane centra logistyczne oraz terminale kontenerowe (szt.)	0	3 (5)	Operatorzy centrów logistycznych (rocznie)
	Drogi wodne zmodernizowane (km)	0	270 (370)	RZGW (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Skrócenie czasu przejazdu zmodernizowanymi odcinkami linii kolejowych (min.)	0	525 (700)	Rozkład jazdy pociągów (rocznie)
	Wzrost zdolności przeładunkowej portów (%)	0	10,8 (14,4)	Zarządy portów morskich (rocznie)
	Przewozy komunikacją miejską (mln pasażerów)	4150	4225 (4250)	GUS (rocznie)

Oś priorytetowa VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe

Główny cel osi priorytetowej

Poprawa stanu bezpieczeństwa oraz dostępności komunikacyjnej Polski i krajowych połączeń międzyregionalnych, położonych poza siecią TEN-T.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Poprawa stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- Poprawa stanu dróg krajowych położonych poza siecią TEN-T,
- Usprawnienie zarządzania ruchem,
- Poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie lotniczym,
- Rozbudowa krajowego systemu transportu morskiego i rzeczno-

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują projekty związane z:

- poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Poprawa stanu bezpieczeństwa na drogach obejmuje z jednej strony poprawę wyposażenia dróg krajowych w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu z drugiej zaś strony przedsięwzięcia mające na celu zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego,
- poprawą stanu dróg krajowych znajdujących się poza siecią TEN-T. Podniesienie standardu dróg krajowych zapewni zwiększenie ich przepustowości, poprawę bezpieczeństwa oraz skrócenie czasu przejazdu, co wiąże się z obniżeniem kosztów przewozów transportem samochodowym
- rozwojem Inteligentnych Systemów Transportowych, szczególnie systemów zarządzania ruchem,
- zapewnieniem niezbędnych standardów bezpieczeństwa w transporcie lotniczym zgodnie z przepisami międzynarodowymi i krajowymi,
- budową i modernizacją morskich i rzecznych kanałów żeglugowych wraz z rozbudową istniejącej infrastruktury dróg wodnych śródlądowych, znajdujących się poza siecią TEN-T

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują także projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

Wybór tej osi priorytetowej wynika z potrzeby rozwoju krajowej infrastruktury transportu poza siecią TEN-T oraz zapewnienia spójności terytorialnej kraju. Poza tym podyktowany jest potrzebą pilnego zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i lotniczego oraz stosowania na szerszą skalę nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogły być przede wszystkim: podmioty zarządzające drogami krajowymi oraz lotniskami, podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego i lotniczego, jednostki samorządu terytorialnego, podmioty związane z obsługą podróży i zarządzaniem transportem publicznym, urzędy morskie i zarządy portów morskich.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- usprawnienie połączeń o charakterze międzyregionalnym,
- zwiększenie zakresu stosowania Inteligentnych Systemów Transportu,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie lotniczym.

Wskaźniki:

Oś priorytetowa VIII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2013(2015)	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Wybudowane i zmodernizowane drogi ekspresowe (km)	0	512 (669)	GDDKiA (rocznie)
	Drogi krajowe przebudowane do nośności 115 kN/oś (km)	0	225 (300)	GDDKiA (rocznie)
	Liczba przebudowanych miejsc niebezpiecznych	0	15 (20)	GDDKiA, KRBRD (rocznie)
	Liczba przebudowanych lotnisk w zakresie ochrony i bezpieczeństwa	0	11	Podmioty zarządzające lotniskami (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Skrócenie czasu przejazdu samochodów osobowych po zmodernizowanych drogach (min.)	0	18 (24)	GDDKiA (rocznie)
	Skrócenie czasu przejazdu samochodów ciężarowych po zmodernizowanych drogach (min.)	0	40 (54)	GDDKiA (rocznie)
	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (na 100 tys. mieszkańców oraz w liczbach bezwzględnych)	14,3 5444	8,5 (7,4) 2800	KGP (rocznie)

Oś priorytetowa IX: Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej

Główny cel osi priorytetowej

Poprawa połączeń komunikacyjnych głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju poprzez rozwój sieci drogowej na terenie tych województw.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Województwa Polski wschodniej charakteryzują się słabą dostępnością komunikacyjną, dlatego też istotne jest stworzenie sprawnych połączeń transportowych z resztą kraju i innymi państwami. Brak spójności terytorialnej regionów Polski wschodniej sprzyja utrzymywaniu się różnic rozwojowych pomiędzy poszczególnymi częściami kraju i Unią Europejską.

Ze względu na tranzytowe położenie województw Polski wschodniej główne szlaki komunikacyjne biegnące przez wschodnie regiony mogą odegrać bardzo istotną rolę

w obsłudze transportu międzynarodowego pomiędzy Europą Zachodnią a państwami Europy Wschodniej.

Z uwagi na fakt, iż w sieci TEN-T znajdują się korytarze przebiegające przez dwa największe miasta Polski wschodniej: Białystok i Lublin wsparcie w ramach osi priorytetowej uzyska przede wszystkim przebudowa dróg krajowych łączących te dwa ośrodki Polski wschodniej z Warszawą do parametrów dróg ekspresowych (drogi S8 i S17).

W wyniku realizacji projektów w ramach osi priorytetowej powstanie lepsze połączenie dwóch największych miast Polski wschodniej z Warszawą, co wpłynie na szybszy rozwój ekonomiczny województw Polski wschodniej, stanowiących najsłabiej rozwinięte regiony kraju.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają także projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogły być przede wszystkim: podmioty zarządzające drogami krajowymi znajdującymi się w sieci TEN-T.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- wzrost dostępności komunikacyjnej terenów Polski wschodniej,
- wzmocnienie atrakcyjności dwóch największych miast Polski wschodniej dla lokalizacji inwestycji produkcyjnych.

Wskaźniki:

Oś priorytetowa IX	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2013(2015)	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Wybudowane i zmodernizowane drogi ekspresowe (km)	0	268 (268)	GDDKiA (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Skrócenie czasu przejazdu samochodów osobowych na zmodernizowanych odcinkach (min.)	0	55 (55)	GDDKiA (rocznie)
	Skrócenie czasu przejazdu samochodów ciężarowych na zmodernizowanych odcinkach (min.)	0	122 (122)	GDDKiA (rocznie)

Oś priorytetowa X: Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku

Główny cel osi priorytetowej

Poprawa bezpieczeństwa energetycznego państwa w zakresie oddziaływania sektora energetyki na środowisko.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Podwyższenie sprawności wytwarzania, przesyłania, dystrybucji i użytkowania energii,
- Wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych, w tym biopaliw.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają działania obejmujące zwiększenie stopnia wykorzystania energii pierwotnej w sektorze energetycznym i obniżenie energochłonności sektora publicznego oraz zwiększenie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, w tym biopaliw. Ponadto wsparcie przeznaczone będzie na przygotowanie dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnej z celami osi priorytetowej.

W zakresie zwiększenia efektywności energetycznej sektora energetycznego, wsparcie będzie udzielane na zwiększenie sprawności wytwarzania energii elektrycznej, w tym w szczególności energii wytwarzanej w skojarzeniu z ciepłem, zmniejszenie strat powstających przy przesyłce oraz dystrybucji energii elektrycznej i ciepła. Priorytetem strategii obniżenia energochłonności procesów wytwarzania energii i jej przesyłania jest generacja rozproszona oraz budowa lokalnych, małych źródeł energii produkujących zarówno energię elektryczną jak i ciepło na potrzeby lokalne, nie wymagające przesyłania jej na duże odległości. Działania w tym zakresie spełniają wymagania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/8/WE z dnia 11 lutego 2004 r. w sprawie promowania kogeneracji w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe na wewnętrznym rynku energii¹¹⁷.

W ciepłownictwie priorytetem jest poprawa efektywności dystrybucji ciepła do odbiorców. W elektroenergetyce zmniejszanie strat sieciowych realizowane będzie poprzez proces modernizacji, wymiany i budowy nowych sieci dystrybucyjnych energii elektrycznej.

Realizacja celu oszczędności energii w sektorze publicznym, będzie obejmować wsparcie dla termomodernizacji obiektów użyteczności publicznej, w tym zmiany wyposażania tych obiektów w urządzenia o najwyższej, uzasadnionej ekonomicznie, klasie efektywności energetycznej.

Rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii obejmuje zespół działań zmierzających do wzrostu produkcji energii elektrycznej i ciepła pochodzących z odnawialnych zasobów energii. Rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii prowadzony będzie poprzez realizację inwestycji w zakresie budowy lub modernizacji jednostek wytwarzania:

- energii elektrycznej wykorzystujących biomasę, biogaz, energię wiatru oraz wody,
- ciepła przy wykorzystaniu biomasy oraz energii geotermalnej i słonecznej,
- energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu z odnawialnych źródeł energii,
- biodiesla i innych biopaliw, wyłączając produkty rolnicze określone w załączniku I do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Dla wsparcia celu, jakim jest wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii przewiduje się również możliwość współfinansowania ze środków Funduszu Spójności inwestycji przedsiębiorstw w zakresie produkcji urządzeń dla OZE oraz realizacji inwestycji związanych z budową i modernizacją sieci elektroenergetycznych umożliwiających przyłączanie nowych jednostek wytwórczych energii z OZE.

Oczekuje się, że interwencja w ramach tej osi priorytetowej w istotny sposób zaspokoi potrzeby terytorialne w zakresie zwiększenia efektywności energetycznej. Interwencja środków publicznych w zakresie sieci dystrybucji energii elektrycznej zostanie skierowana w szczególności na tereny Polski wschodniej. Modernizacja sieci ciepłowniczych będzie

¹¹⁷ Dz. Urz. UE L 52 z dnia 21 lutego 2004 r.

miała istotny wpływ na podniesienie efektywności energetycznej w dużych aglomeracjach miejskich. Inwestycje w zakresie produkcji energii i paliw z OZE przyczynią się do aktywizacji gospodarczej regionów bogatych w odnawialne źródła energii, w wyniku realizacji osi priorytetowej oczekiwany jest rozwój zarówno w sektorze przemysłowym jak i rolnym.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej mogą być: przedsiębiorstwa, jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, jednostki administracji rządowej, państwowe szkoły wyższe, kościoły i związki wyznaniowe, organizacje pozarządowe, stowarzyszenia i inne instytucje publiczne.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- zmniejszenie zużycia energii pierwotnej oraz emisji CO₂ i innych gazów cieplarnianych,
- wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

Wskaźniki:

Oś priorytetowa X	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba zrealizowanych projektów (szt.)	0	29	Monitoring programu (rocznie)
	Wartość zrealizowanych projektów (PLN)	0	5 493,2 mln	Monitoring programu (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Ilość zaoszczędzonej energii w wyniku realizacji projektów (MWh)	0	1 570 000	Monitoring programu (rocznie)
	Ilość energii wytworzonej z OZE w wyniku realizacji projektów (GWh/rok)	0	260	Monitoring programu (rocznie)
	Roczna produkcja biokomponentów w wyniku realizacji projektów (tys. ton)	0	929	Monitoring programu (rocznie)

Oś priorytetowa XI: Bezpieczeństwo energetyczne

Główny cel osi priorytetowej

Poprawa bezpieczeństwa energetycznego państwa poprzez tworzenie nowych zdolności przesyłowych i transportowych energii elektrycznej, gazu ziemnego i ropy naftowej oraz rozbudowę podziemnych magazynów gazu ziemnego, a także poprzez zapewnienie dostępności sieci gazowej na terenach niezgazyfikowanych i modernizację istniejących sieci dystrybucji

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Rozwój systemów przesyłowych energii elektrycznej, gazu ziemnego i ropy naftowej oraz budowa i rozbudowa magazynów gazu ziemnego,
- Budowa systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych i modernizacja istniejących sieci dystrybucji.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają działania obejmujące rozwój systemów przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej, gazu ziemnego i ropy naftowej oraz budowa i rozbudowa podziemnych magazynów gazu ziemnego. Dofinansowanie w ramach osi priorytetowej obejmie także budowę systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych. Ponadto wsparcie przeznaczone będzie na przygotowanie dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnej z celami osi priorytetowej.

Administracja rządowa w zakresie swoich konstytucyjnych obowiązków odpowiada za kreowanie polityki energetycznej państwa, mającej na celu zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju. To właśnie na państwie spoczywa odpowiedzialność stworzenia warunków do inwestowania w rozwój infrastruktury energetycznej, w tym rozbudowę sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz magazynów gazu ziemnego. Polska będąc członkiem Unii Europejskiej prowadzi taką politykę energetyczną, która uwzględnia również interesy innych państw członkowskich. Realizując projekty, które przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa dostaw paliw i energii elektrycznej na rynek wewnętrzny, Polska umacnia bezpieczeństwo całej wspólnoty i wypełnia przyjęte na siebie zobowiązania związane z tworzeniem jednolitego, konkurencyjnego rynku paliw i energii Unii.

Obecny stan infrastruktury sieciowej w Polsce nie zapewnia efektywnego funkcjonowania rynku energii elektrycznej i rynku gazu ziemnego. Wysoki stopień dekapitalizacji majątku trwałego w sektorze energetycznym, zły stan techniczny sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego oraz jej nierównomierny rozwój na terenie kraju wymagają natychmiastowej interwencji na poziomie przedsiębiorstw, administracji rządowej oraz Wspólnot Europejskich. Również Komisja Europejska podziela taki pogląd, wyrażany między innymi w strategicznych wytycznych Wspólnoty dla spójności na lata 2007-2013 oraz zintegrowanych wytycznych na rzecz wzrostu i zatrudnienia w latach 2005-2008. W dokumentach tych podkreśla się, iż w celu zwiększenia konkurencyjności, atrakcyjności oraz zatrudnienia poszczególnych regionów, jak i całej Wspólnoty niezbędne są inwestycje w sektorze energetycznym. W dyrektywie 2004/67/WE dotyczącej środków zapewniających bezpieczeństwo dostaw gazu ziemnego¹¹⁸ stwierdza się natomiast, iż Wspólnota jest żywo zainteresowana zapewnieniem ciągłości inwestycji w struktury dostaw gazu.

Trudności, nawet przejściowe, powodujące redukcję dostaw surowców energetycznych mogą poważnie zakłócić działalność gospodarczą poszczególnych państw członkowskich, jak i całej Wspólnoty. Jednocześnie projekty rozbudowy, bądź modernizacji infrastruktury energetycznej są kosztowne, czasochłonne i często bardzo trudne do zrealizowania na zasadach komercyjnych. Dlatego też decyzje dotyczące realizacji inwestycji w sektorze energetycznym powinny być podejmowane ze sporym wyprzedzeniem czasowym oraz uwzględnieniem prognozowanego przyszłego zapotrzebowania na paliwa i energię.

Projekty linii energetycznych (elektroenergetycznych i gazowych) o szczególnym znaczeniu dla Unii Europejskiej w świetle tworzenia rynku energii oraz bezpieczeństwa dostaw, a także ochrony środowiska stanowią przedmiot programu Komisji Europejskiej transeuropejskich sieci energetycznych (TEN-E). Wykaz projektów będących we wspólnym interesie UE w tym projektów priorytetowych zawiera decyzja nr 1364/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. ustanawiająca wytyczne dla transeuropejskich sieci

¹¹⁸ Dz. Urz. UE L 127 z dnia 29 kwietnia 2004 r., str. 92.

energetycznych oraz uchylająca decyzję 96/391/WE i decyzję nr 1229/2003/WE¹¹⁹. Są to projekty przyczyniające się do zrównoważonego i trwałego rozwoju i mają szczególne znaczenie dla funkcjonowania konkurencyjnego rynku wewnętrznego w Europie i dla wzmocnienia bezpieczeństwa dostaw energii w UE.

Oś priorytetowa „Bezpieczeństwo energetyczne” realizuje cele Polityki Energetycznej Polski do 2025 r. w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, które rozumiane jest między innymi jako większy stopień zdywersyfikowania źródeł dostaw, poprawa systemów transportu, przesyłu i dystrybucji paliw i energii oraz osiągnięcie stanu zapasów paliw w ilości zapewniającej utrzymanie ciągłości dostaw do odbiorców¹²⁰.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą mogli być przede wszystkim: przedsiębiorcy, w tym przedsiębiorstwa obrotu oraz operatorzy systemów przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej, gazu ziemnego i ropy naftowej.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- zmniejszenie barier technicznych funkcjonowania konkurencji na rynkach paliw i energii, zapewnienie ciągłości oraz bezpieczeństwa dostaw gazu ziemnego i energii elektrycznej, zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw gazu ziemnego i ropy naftowej,
- wzrost wydajności systemów przesyłowych i dystrybucyjnych,
- wzrost pojemności podziemnych magazynów gazu ziemnego.

Wskaźniki:

Oś priorytetowa XI	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Długość nowo wybudowanych gazociągów przesyłowych i dystrybucyjnych (km)	0	3,4 tys.	Monitoring programu (rocznie)
	Długość nowo wybudowanych ropociągów (km)	0	556	Monitoring programu (rocznie)
	Długość wybudowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych (km)	0	600	Monitoring programu (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Liczba powiatów w których zbudowano bądź rozbudowano sieć dystrybucyjna gazu ziemnego	0	43	Monitoring programu (rocznie)
	Roczna zdolność do odbioru gazu skroplonego dostarczanego drogą morską (mld m ³)	0	3	Monitoring programu (rocznie)
	Pojemność czynna podziemnych magazynów gazu ziemnego (mln m ³)	1621,73	2800	Monitoring programu (rocznie)
	Roczna ilość ropy naftowej transportowanej nowymi ropociągami przez granice Polski (mln ton)	0	25	Monitoring programu (rocznie)

¹¹⁹ Dz. Urz. UE L 262 z dnia 22 września 2006 r., str. 1.

¹²⁰ Polityka Energetyczna Polski do 2025 r., dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 4 stycznia 2005 r.

Oś priorytetowa XI	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
	Moc przesyłowa energii elektrycznej na połączeniu transgranicznym z Litwą (MW)	0	700	Monitoring programu (rocznie)

Oś priorytetowa XII: Kultura i dziedzictwo kulturowe

Główny cel osi priorytetowej

Wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim dla zwiększenia atrakcyjności Polski.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Ochrona, zachowanie i efektywne wykorzystanie dziedzictwa kulturowego o znaczeniu ponadregionalnym,
- Poprawa stanu infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym oraz zwiększenie dostępu do kultury,
- Rozwój infrastruktury szkolnictwa artystycznego.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Osiągnięcie celów szczegółowych osi priorytetowej związane jest z realizacją projektów o charakterze ponadregionalnym ochrony dziedzictwa kulturowego oraz budowy, rozbudowy i przebudowy infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym.

W ramach osi priorytetowej wsparciem objęte będą projekty z zakresu ochrony i zachowania zabytków nieruchomych o znaczeniu ponadregionalnym, w tym znajdujące się na liście Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO lub uznane przez Prezydenta RP za Pomniki Historii. Wsparciem objęte będą również projekty z zakresu ochrony i zachowania ruchomych obiektów dziedzictwa kulturowego, a także projekty z zakresu rozwoju zasobów cyfrowych w dziedzinie zasobów bibliotecznych i archiwalnych oraz zasobów wirtualnych muzeów. Ponadto wsparcie przeznaczone będzie na przygotowanie dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnej z celami osi priorytetowej. W ramach osi priorytetowej realizowane będą także projekty z zakresu rozwoju oraz poprawy stanu infrastruktury kultury, w tym szkolnictwa artystycznego. Inwestycje w obszarze szkolnictwa artystycznego mają bezpośredni wpływ na podniesienie jakości kształcenia, tworząc wysoko wykwalifikowane kadry. Przekłada się to w efekcie na podniesienie jakości oferty kulturalnej (m.in.: filharmonii, oper, teatrów) i produktów kultury wytworzonych przez przemysły kultury (m.in.: przemysł muzyczny, filmowy) wpływając tym samym na podniesienie dobrego wizerunku kraju silnie oddziaływującego na jego atrakcyjność m.in. w aspekcie turystycznym czy inwestycyjnym. Szeroko dostępna i atrakcyjna oferta kulturalna ma także wpływ na podniesienie jakości życia oraz wzrost kompetencji kulturalnych społeczeństwa.

Dziedzictwo kulturowe jest jednym z najważniejszych czynników decydujących o atrakcyjności Polski. Kultura i polski dorobek kulturalny są jednym z głównych elementów wpływających na pozytywny wizerunek kraju, identyfikujący i kształtujący obraz Polski w krajach Europy i Świata. Kultura stanowi także element przewagi strategicznej w procesie

definiowania miejsca i pozycji Polski w Unii Europejskiej. Poza tym kultura pełni istotną funkcję w życiu społecznym, integrując i budując poczucie tożsamości regionalnej i narodowej. Jest także uniwersalnym instrumentem rozwijania współpracy międzynarodowej i kształtowania wspólnej, europejskiej tożsamości kulturowej i społecznej. Polska posiada zasoby kulturowe o ogromnej wartości i dużym zróżnicowaniu. Na zasoby te składają się elementy dziedzictwa kulturowego, będącego efektem skomplikowanych procesów cywilizacyjnych, wielokulturowości, otwarcia Polski na mniejszości narodowe, etniczne i religijne oraz tysiącletniej historii państwa. Wyrazem tego jest fakt wpisania wielu polskich zabytków na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO, a także na listę Pomników Prezydenta RP. Ważnym elementem zasobów kulturowych kraju są gromadzone od wieków dzieła sztuki, zasoby archiwalne i biblioteczne, a także rozwijająca się kultura współczesna, reprezentowana przez uznanych twórców o europejskiej i światowej sławie. Warto podkreślić, że wsparcie inwestycji w obszarze kultury oraz przedsięwzięć kulturalnych jest również zwielokrotniane w otoczeniu przemysłów kulturowych, dając zatrudnienie wysoko kwalifikowanym kadrom i generując znaczącą wartość produktu krajowego brutto o wysokiej wartości dodanej brutto. Inwestycje w rozwój infrastruktury kultury i ochronę dziedzictwa pełnią więc funkcje mnożników rozwoju w sensie:

- ekonomicznym jako istotny czynnik rozwoju kraju poprzez udział w wytwarzaniu PKB, tworzenie nowych miejsc pracy i podnoszenie jakości życia mieszkańców,
- społecznym (budowa społeczeństwa opartego na wiedzy i kapitału społecznego).

Głównymi beneficjentami osi priorytetowej w obszarze ochrony i zachowania dziedzictwa kulturowego będą: instytucje kultury (państwowe, samorządowe oraz współprowadzone z ministrem właściwym ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego), szkoły artystyczne dla których organem prowadzącym jest minister właściwy ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego lub jednostki samorządu terytorialnego, uczelnie artystyczne nadzorowane przez ministra właściwego ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, jednostki samorządu terytorialnego, kościoły i związki wyznaniowe, organizacje pozarządowe ze sfery kultury działające w interesie publicznym, archiwa państwowe, a także dodatkowo w zakresie projektów z obszaru digitalizacji zabytkowych zbiorów, konserwacji zabytków ruchomych oraz ich zabezpieczenia przed kradzieżą i zniszczeniem – uczelnie publiczne. Ponadto dopuszczone zostały przedsiębiorstwa państwowe nie działające w celu osiągnięcia zysku¹²¹, realizujące projekty dotyczące obiektów znajdujących się na Liście Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO lub uznanych przez Prezydenta RP za Pomnik Historii. Przy inwestycjach mających na celu rozwój i poprawę stanu infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym beneficjentami będą instytucje kultury (państwowe, samorządowe oraz współprowadzone z ministrem właściwym ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego), organizacje pozarządowe ze sfery kultury działające w interesie publicznym, kościoły i związki wyznaniowe, archiwa państwowe oraz jednostki samorządu terytorialnego.

Natomiast o wsparcie projektów z zakresu rozwój infrastruktury szkolnictwa artystycznego będą mogły ubiegać się szkoły artystyczne dla których organem prowadzącym jest minister właściwy ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego lub jednostki samorządu terytorialnego, a także uczelnie artystyczne nadzorowane przez ministra właściwego ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego.

¹²¹ Dotyczy tylko podmiotów, których działalność związana jest z ochroną dziedzictwa kulturowego

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- poprawa stanu zachowania zabytków nieruchomych
- poprawa stanu zachowania zabytków ruchomych,
- rozwój oraz poprawa stanu infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym,
- zwiększenie atrakcyjności kraju dla mieszkańców, turystów i inwestorów,
- poprawa stanu infrastruktury edukacyjnej szkół i uczelni artystycznych

Wskaźniki:

Oś priorytetowa XII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba odrestaurowanych i odremontowanych obiektów zabytkowych (szt.)	0	25	Monitoring (rocznie)
	Wzrost liczby nowych / wybudowanych, rozbudowanych i przebudowanych instytucji kultury (muzea, galerie, teatry i instytucje muzyczne) (szt.)	0	18	Monitoring (rocznie)
	Wzrost liczby nowych/ zmodernizowanych placówek szkolnictwa artystycznego (sztuki)	0	20	Monitoring (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Wzrost liczby osób odwiedzających muzea (osoby)	18 488 000	19 000 000	GUS (rocznie)
	Wzrost liczby widzów i słuchaczy (osoby)	9 609 000	10 000 000	GUS (rocznie)

Oś priorytetowa XIII: Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia

Główny cel osi priorytetowej

Wspieranie utrzymania dobrego poziomu zdrowia zasobów pracy.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Obniżenie poziomu śmiertelności oraz skutków powikłań powstających w wyniku wypadków i innych stanów nagłego zagrożenia zdrowotnego.
- Zwiększenie dostępności do specjalistycznych i wysokospecjalistycznych świadczeń zdrowotnych.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Poprawa zdrowia społeczeństwa ma służyć zaktywizowaniu i lepszemu wykorzystaniu jego podstawowych możliwości, co prowadzi do wzrostu liczby osób aktywnych zawodowo na rynku pracy. Istotnym elementem zwiększenia bezpieczeństwa zdrowotnego zasobów pracy w Polsce jest poprawa infrastruktury ochrony zdrowia, standardu wyposażenia w sprzęt medyczny oraz skuteczności działań w stanach zagrożenia zdrowotnego. W założeniu funkcję tę ma pełnić system zintegrowanego ratownictwa medycznego, który ma obejmować wszystkie podmioty systemu ratownictwa, mające wspólną sieć łączności, procedury

ratownicze oraz sprzęt medyczny w celu utrzymania zasady „złotej godziny” i dyslokacji zespołów ratownictwa medycznego.

Rozwój zintegrowanego systemu ratownictwa medycznego będzie jednym z kluczowych czynników obniżenia poziomu śmiertelności oraz niepełnosprawności, zwłaszcza z powodu wypadków drogowych, katastrof budowlanych, pożarów, katastrof naturalnych, a także chorób układu krążenia i przyczyni się tym samym do wsparcia dobrego poziomu zdrowia osób w wieku produkcyjnym. Jednym z oczekiwanych efektów wsparcia, które zmniejszy poziom powikłań powstających w wyniku zdarzeń nagłych jest szybszy powrót do aktywności zawodowej. Działania podnoszące poziom bezpieczeństwa ludności w sytuacjach nagłego zagrożenia zdrowotnego zostaną wsparte od 2007 r. poprzez nowe rozwiązania prawne (ustawa z dnia 8 września 2006 r.¹²² o Państwowym Ratownictwie Medycznym), które stworzą jednolite ramy funkcjonowania systemu ratownictwa medycznego.

W celu poprawy jakości i dostępności do systemu ratownictwa medycznego w Polsce w ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują projekty przyczyniające się do zapewnienia udzielania świadczeń zdrowotnych na wysokim poziomie opartym o standardy obowiązujące w państwach Unii Europejskiej (ratownictwo przedszpitalne oraz wyspecjalizowane oddziały szpitalne). W celu zapewnienia odpowiedniej dyslokacji zespołów ratownictwa medycznego (umożliwiających dotarcie do osoby znajdującej się w stanie nagłym w czasie nie dłuższym niż 8 minut w aglomeracji miejskiej i nie dłuższym niż 15 minut poza aglomeracją miejską) wyposażonych w odpowiednie środki transportu, koniecznym jest doposażenie tych jednostek w wysokiej jakości środki transportu sanitarnego. Wsparcie otrzymają także projekty związane z modernizacją baz lotniczego pogotowia ratunkowego oraz z adaptacją lądowisk dla helikopterów, zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie szpitalnych oddziałów ratunkowych. Poza tym w ramach osi priorytetowej wsparcie otrzymają projekty dotyczące doposażenia zakładów opieki zdrowotnej dla potrzeb systemu ratownictwa medycznego oraz zakupu aparatów i urządzeń niezbędnych do diagnostyki i leczenia osób w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego. Do wsparcia będą kwalifikować się także przedsięwzięcia polegające na budowie i wyposażeniu wojewódzkich centrów powiadamiania ratunkowego, tak by mogły sprawnie przyjmować zgłoszenia z numeru alarmowego 112 i kierować je do właściwej jednostki Policji, Państwowej Straży Pożarnej i pogotowia ratunkowego, zgodnie z wymogami określonymi w obowiązujących przepisach prawa.

Ponadto w celu poprawy bezpieczeństwa zdrowotnego zasobów pracy oraz poprawy efektywności systemu ochrony zdrowia w ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują projekty w zakresie inwestycji w infrastrukturę ochrony zdrowia o znaczeniu ponadregionalnym dla zapewnienia specjalistycznych¹²³ i wysokospecjalistycznych¹²⁴ świadczeń zdrowotnych. W ramach osi priorytetowej realizowane będą projekty, które

¹²² Dz. U. Nr 191, poz. 1410

¹²³ Świadczenie specjalistyczne - świadczenie opieki zdrowotnej we wszystkich dziedzinach medycyny z wyłączeniem świadczeń udzielanych w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. Nr 210, poz. 2135, z późn. zm.).

¹²⁴ Świadczenie wysokospecjalistyczne – świadczenie opieki zdrowotnej lub procedura medyczna spełniająca łącznie następujące kryteria: a) udzielanie świadczenia wymaga wysokiego zaawansowania technicznego świadczeniodawcy i zaawansowanych umiejętności osób udzielających świadczeń; b) koszt jednostkowy świadczenia jest wysoki. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. Nr 210, poz. 2135, z późn. zm.).

przyczynią się do podniesienia jakości świadczonych usług medycznych, w tym diagnostyki i wczesnej wykrywalności chorób zawodowych. Inwestycje w ponadregionalną infrastrukturę ochrony zdrowia będą realizowane poprzez rozbudowę, przebudowę i remont oraz wyposażenie obiektów infrastruktury ochrony zdrowia w nowoczesny sprzęt medyczny. Przyczyni się to do poprawy jakości świadczeń zdrowotnych, w szczególności wysokospecjalistycznych oraz rozszerzenia możliwości diagnostyczno-leczniczych.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają ponadto projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej dotyczącej inwestycji zgodnej z celami osi priorytetowej.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej mogą być m.in.: niepubliczne oraz publiczne zakłady opieki zdrowotnej udzielające świadczeń zdrowotnych w zakresie ratownictwa medycznego, dla których organami założycielskimi są m.in. jednostki samorządu terytorialnego, organy administracji rządowej, kolumny transportu sanitarnego, a także publiczne zakłady opieki zdrowotnej o znaczeniu ponadregionalnym, świadczące specjalistyczne usługi medyczne, utworzone przez ministra lub centralny organ administracji rządowej, publiczną uczelnię medyczną lub inną publiczną uczelnię prowadzącą działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- zapewnienie osobie w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego możliwości niezwłocznego przybycia na miejsce zdarzenia właściwych służb ratowniczych,
- zapewnienie niezwłocznego przewiezienia i przyjęcia do najbliższego zakładu opieki zdrowotnej, udzielającego świadczeń zdrowotnych we właściwym zakresie,
- utrzymanie zasady „złotej godziny” i odpowiedniej dyslokacji zespołów ratownictwa medycznego,
- poprawa stanu infrastruktury ochrony zdrowia zapewniającej specjalistyczne i wysokospecjalistyczne świadczenia zdrowotne.

Wskaźniki:

Oś priorytetowa XIII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba projektów	0	500	MZ (rocznie)
	Liczba zakupionych ambulansów na potrzeby ratownictwa medycznego w wyniku interwencji Programu	0	600	MZ (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Średni wiek stacjonarnej aparatury radiologicznej	16	10	MZ (rocznie)
	Liczba jednostek ochrony zdrowia posiadających akredytację	54	200	Centrum Monitorowania Jakości w Ochronie Zdrowia (rocznie)

Oś priorytetowa XIV: Infrastruktura szkolnictwa wyższego

Główny cel osi priorytetowej

Rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich przede wszystkim kształcących specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Rozwój najwyższej klasy ośrodków akademickich kształcących przede wszystkim specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii.
- Podniesienie jakości kształcenia poprzez wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

Spadek liczby studentów na kierunkach ścisłych (matematycznych, technicznych i przyrodniczych) powoduje zmniejszanie się zasobu specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii, a tym samym ograniczone możliwości rozwoju dziedzin decydujących o konkurencyjności gospodarki oraz atrakcyjności inwestycyjnej kraju. Dlatego też istnieje konieczność wsparcia uczelni oferujących wykształcenie w strategicznych z punktu widzenia rozwoju kraju kierunkach, które będą decydowały o konkurencyjności gospodarki, tzn. przede wszystkim w zakresie nauk ścisłych. Należą do nich m.in.: fizyka, chemia, biotechnologia, biologia molekularna, elektronika i telekomunikacja, informatyka, informatyka i ekonometria, matematyka, inżynieria biomedyczna, inżynieria chemiczna i procesowa, inżynieria materiałowa, automatyka i robotyka. Nakierowanie wsparcia w zakresie szkolnictwa wyższego przede wszystkim na działania związane z najnowszymi technologiami spowodowane jest z jednej strony dużymi kosztami związanymi z zapewnieniem nowoczesnego wyposażenia, umożliwiającego studentom zapoznanie się z najnowszymi osiągnięciami w danej dziedzinie, z drugiej strony dużym potencjałem na wykorzystanie zdobytych w czasie takich studiów wyższych umiejętności. Priorytet nadany międzynarodowemu charakterowi wspieranych projektów zapewnieni najwyższej jakości edukację realizowaną w ramach wybranych projektów, ale także przyczyni się do tworzenia europejskiej sieci kontaktów pomiędzy specjalistami w tych dziedzinach.

Wsparcie uzyskałyby przede wszystkim uczelnie kształcące w zakresie nowoczesnych technologii w głównych obszarach wspieranych w ramach PO Infrastruktura i Środowisko: transporcie, inżynierii środowiska, energetyce i ochronie zdrowia. W ograniczonym zakresie do 25% całości środków osi priorytetowej wsparcie uzyskają inne kierunki kształcenia oraz infrastruktura towarzysząca (np. sportowo-rekreacyjna), wykorzystywana przez studentów. Priorytetowo traktowane będą te projekty szkół wyższych, dzięki którym możliwa będzie organizacja studiów o charakterze międzynarodowym.

Ponadto w ramach osi priorytetowej wsparcie przede wszystkim uzyskają kompleksowe projekty infrastrukturalne w zakresie rozwoju technologii informacyjnych i komunikacyjnych, które wykorzystywane będą do celów dydaktycznych w szkolnictwie wyższym. Ważnym zagadnieniem wymagającym wsparcia będzie usieciowienie projektów - czyli promocja projektów opartych na współpracy uczelni w danym projekcie. Wsparcie dla infrastruktury społeczeństwa informacyjnego uczelni wyższych przełoży się na unowocześnienie oraz zwiększenie efektywności procesu kształcenia, niezależnie od kierunku. Pomoże także uczelniom w szybszym reagowaniu na zmiany wynikające z potrzeb wewnętrznych i otoczenia, zwłaszcza gospodarczego, oraz sprzyjać lepszemu wykorzystaniu

efektów kształcenia na rynku pracy. Wsparcie obszarów uzyskujących dofinansowanie w ramach programu pozwoli na wykształcenie specjalistów niezbędnych do zapewnienia obsługi i dalszej modernizacji stworzonej infrastruktury, zapewniając trwałość i efektywność wykonanych w wyniku programu inwestycji.

Niezależnie od kierunku studiów wspierane będą projekty infrastrukturalne dotyczące infrastruktury informatycznej mające na celu pełne wykorzystanie potencjału technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) w nauczaniu/kształceniu.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują ponadto projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- Podniesienie jakości kształcenia w zakresie nowoczesnych technologii,
- Rozszerzenie dostępu studentów do nowoczesnych narzędzi i technik informacyjnych, w tym zwłaszcza Internetu szerokopasmowego.
- Stworzenie warunków dla rozszerzenia udziału szkół wyższych w realizowaniu europejskich projektów edukacyjnych i badawczych

Wskaźniki

Oś priorytetowa XIV	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba zrealizowanych projektów zmierzających do polepszenia infrastruktury dydaktycznej na kierunkach ścisłych	0	20	Monitoring programu (rocznie)
	Liczba zrealizowanych projektów z zakresu ICT dotyczących uczelni wyższych	0	30	Monitoring programu (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Liczba studentów matematyki, kierunków ścisłych i technicznych (tys.)	397,9 ¹²⁵	462,7	GUS (rocznie)

Oś priorytetowa XV: Pomoc techniczna – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Główny cel osi priorytetowej

Sprawne i efektywne wykorzystanie środków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Wsparcie procesu zarządzania programem;
- Promocja i informacja;
- Monitoring i ewaluacja programu.

¹²⁵ w 2003 r.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W nowej perspektywie finansowej na lata 2007-2013, Polska ma szansę pozyskać ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności na rozwój infrastruktury w ramach POIiŚ ok. 27,8 mld euro. Oznacza to roczną kwotę ponad dwa i pół razy większą niż w dotychczas realizowanych programach operacyjnych. Wydatkowanie i certyfikacja tak dużych sum w ograniczonym czasie spowoduje duże obciążenie administracji i wymagać będzie wysokiej zdolności administracyjnej a tym samym sprawnego działania wszystkich instytucji zaangażowanych w proces realizacji POIiŚ.

W okresie programowania 2007-2013 na potrzeby zarządzania POIiŚ zostanie utworzony wielopłaszczyznowy system instytucjonalny, w którym będą uczestniczyły, co najmniej 22 instytucje (zarządzająca, pośredniczące, pośredniczące drugiego stopnia i certyfikujące). Trudnością, jaką należy przewidzieć jest obecność w systemie wdrażania nowych instytucji pośredniczących, które wcześniej nie miały okazji pełnić podobnej roli. Szybkie i skuteczne przygotowanie takich instytucji do pełnienia nowych obowiązków będzie stanowić nowe wyzwania dla całego systemu wdrażania POIiŚ.

Dodatkowym czynnikiem utrudniającym wdrażanie jest konieczność reorganizacji systemu instytucjonalnego administracji. Istnieje potrzeba ponownego przeszkolenia personelu dotychczas obsługującego proces realizacji PWW 2004-2006, przy równoległe prowadzonych szkoleniach dla nowych pracowników, zatrudnianych na potrzeby perspektywy finansowej 2007-2013. Jedną z cech projektowanego systemu realizacji NSRO, w tym także POIiŚ jest znaczne jego uproszczenie względem systemu stosowanego w latach 2004-2006. Zmiany otoczenia prawnego (np.: nowelizacja PZP) pozwolą na sprawniejsze i efektywniejsze zarządzanie i maksymalną absorpcję pomocy strukturalnej. Niemniej jednak proces absorpcji środków pomocowych w ramach POIiŚ będzie procesem kosztownym. Dlatego też część środków finansowych alokowanych w ramach osi priorytetowych pomocy technicznej będzie przeznaczona na sfinansowanie działań mających na celu zwiększenie efektywności i sprawności realizacji celów POIiŚ.

Kolejnym warunkiem skutecznego wdrażania POIiŚ będzie zagwarantowanie wysoko wykwalifikowanej kadry oraz nowoczesnej polityki personalnej. W okresie wdrażania funduszy w latach 2004-2006 proces zarządzania kadrami jest jednym z krytycznych elementów systemu. Bardzo ważnym problemem instytucji wdrażających fundusze strukturalne jest wysoki poziom rotacji pracowników, głównie wynikający z bardzo niskich wynagrodzeń. Dodatkowo na stanowiskach niższego i średniego szczebla zatrudniani są pracownicy z niewielkim doświadczeniem zawodowym. Problem ten wynika z niskiej atrakcyjności pracy w administracji publicznej dla wysoko wykwalifikowanych specjalistów. Jego rozwiązywaniu służyć ma wprowadzenie nowoczesnego systemu zarządzania kapitałem ludzkim, w tym odpowiednich programów szkoleniowych oraz wzrost wynagrodzeń w administracji odpowiedzialnej za zarządzania POIiŚ, jak i w pozostałych programach operacyjnych. Dzięki temu już w perspektywie programowania w latach 2007-2013 w POIiŚ uda się zmniejszyć rotację pracowników, jednocześnie zwiększając efektywność i skuteczność ich pracy.

Problemem jest również niezadowalający poziom komputeryzacji. Dlatego też działania związane z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza technicznego będą kontynuowane w ramach POIiŚ.

W związku z tym przewiduje się możliwość realizacji projektów dotyczących w szczególności:

- instrumenty wsparcia finansowego dla zatrudnienia i wsparcia kadrowego instytucji wypełniających zadania związane z przygotowaniem, wyborem, oceną, monitorowaniem projektów i programu a także weryfikacją płatności, kontrolą finansową oraz prowadzeniem działań informacyjno-promocyjnych – w zakresie osi priorytetowych współfinansowanych z EFRR,
- zapewnienia niezbędnych zasobów ludzkich i stałe podnoszenie ich jakości oraz budowanie zdolności administracyjnej instytucji uczestniczących w realizacji programu m.in. poprzez wzmocnienie i finansowanie zatrudnienia,
- wsparcia procesu oceny i selekcji projektów w zakresie osi priorytetowych współfinansowanych z EFRR,
- organizacji i obsługi Komitetu Monitorującego i Podkomitetów Monitorujących, grup i zespołów roboczych, a także analizy danych na potrzeby monitorowania i wdrażania programu,
- zapewniania środków na prowadzenie badań oraz opracowywanie odpowiednich ekspertyz, analiz, studiów i koncepcji zorientowanych na wsparcie procesu zarządzania programem,
- długoterminowych kompleksowych usług doradczych i innych usług zewnętrznych,
- wsparcia procesu kontroli programu,
- wynajem pomieszczeń (m.in. biurowych, archiwów), remonty pomieszczeń i urządzenie miejsca pracy dla Instytucji Zarządzającej i pozostałych instytucji uczestniczących w zarządzaniu osiami priorytetowymi,
- zakupu i instalacji sprzętu biurowego, komputerowego i audiowizualnego, sprzętu biurowo-kancelaryjnego oraz telekomunikacyjnego, informatycznego i teleinformatycznego, a także innego sprzętu i wyposażenia przez jednostki zaangażowane w realizację osi priorytetowych współfinansowanych z EFRR,
- pokrycia kosztów eksploatacji sprzętu i wyposażenia oraz zakup niezbędnych licencji i oprogramowania informatycznego a także zakupu usług telekomunikacyjnych i teleinformatycznych dla potrzeb efektywnej realizacji programu,
- przygotowania analiz, badań i sprawozdań na potrzeby procesu realizacji programu obejmujących swym zakresem cały program oraz osie priorytetowe finansowane z EFRR,
- archiwizacji dokumentacji zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej oraz kosztów przekazywania jej do Komisji Europejskiej,
- stałego podnoszenia kwalifikacji personelu zaangażowanego w zarządzanie i wdrażanie osi priorytetowych współfinansowanych z EFRR m.in. poprzez szkolenia, seminaria, warsztaty, kursy a także poprzez studia i kontynuację kształcenia oraz staże, praktyki i wizyty studyjne w innych krajach biorących udział w realizowaniu polityki spójności UE,

- ewaluacji obejmującej swym zakresem ocenę całego programu oraz osi priorytetowych finansowanych z EFRR,
- realizacji Planu Komunikacji oraz działań informacyjnych i promocyjnych,
- prowadzenia punktów informacyjnych i bieżącej obsługi administracyjno-biurowej procesu informowania,
- finansowanie kosztów programowania przyszłych interwencji strukturalnych w ramach nowej perspektywy budżetowej UE.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będzie instytucja zarządzająca Programem oraz instytucje uczestniczące w zarządzaniu osiami priorytetowymi finansowanymi z EFRR oraz beneficjenci realizujący projekty o łącznej wartości przekraczającej 500 mln euro.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- wzmocnienie systemu wdrażania osi priorytetowych współfinansowanych z EFRR,
- zwiększenie stanu wiedzy społeczeństwa o możliwościach uzyskania wsparcia z funduszy UE,
- podniesienie zdolności administracyjnych instytucji uczestniczących w zarządzaniu Programem Operacyjnym a tym samym utrzymanie odpowiedniego poziomu zatrudnienia,
- wyeliminowanie zagrożenia znacznej rotacji pracowników spowodowanej niskim poziomem wynagrodzeń,
- motywowanie kadry pracowniczej poprzez możliwość stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Wskaźniki:

Oś priorytetowa XV	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba szkoleń i warsztatów	0	400	Informacje uzyskane od poszczególnych instytucji (rocznie)
	Wolumen opublikowanych tekstów, ulotek i broszur promujących POIiŚ	0	2 100 000	Informacje uzyskane od poszczególnych instytucji (rocznie)
	Liczba zrealizowanych badań ewaluacyjnych oraz analiz i ekspertyz	0	116	Informacje uzyskane od poszczególnych instytucji (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Średni czas wypłaty środków na podstawie wniosków o płatność	4 miesiące	1 miesiąc	Monitoring programu (rocznie)
	Średni poziom rotacji (odpływ) pracowników	0	< 20%	Informacje uzyskane od poszczególnych instytucji (rocznie)

Oś priorytetowa XVI: Pomoc techniczna – Fundusz Spójności

Główny cel osi priorytetowej

Sprawne i efektywne wykorzystanie środków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Cele szczegółowe osi priorytetowej:

- Wsparcie procesu zarządzania programem;
- Promocja i informacja;
- Monitoring i ewaluacja programu.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej dofinansowanie uzyskują działania obejmujące wsparcie zdolności instytucjonalnych, a także działania mające na celu proces stałego i efektywnego podnoszenia kwalifikacji zawodowych personelu w instytucjach uczestniczących we wdrażaniu osi priorytetowych współfinansowanych z Funduszu Spójności.

Jednym z głównych problemów w okresie programowania 2004-2006 w zakresie projektów współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności, podkreślanym przez Komisję Europejską, były trudności instytucji uczestniczących we wdrażaniu projektów związane z niewielką liczbą pracowników o właściwych kwalifikacjach oraz z wysoką rotacją personelu na poszczególnych stanowiskach. Trudności te wynikają z niskiego i niekonkurencyjnego w porównaniu do sektora prywatnego poziomu wynagrodzeń. Brak zapewnienia instytucjom uczestniczącym we wdrażaniu Programu z Funduszu Spójności odpowiedniego poziomu i jakości zatrudnienia uniemożliwi sprawną realizację założeń programowych, co w konsekwencji może doprowadzić do niewykorzystania dostępnych w ramach całego Programu środków.

W związku z tym przewiduje się możliwość realizacji projektów dotyczących w szczególności:

- instrumenty wsparcia finansowego dla zatrudnienia i wsparcia kadrowego instytucji wypełniających zadania związane z przygotowaniem, wyborem, oceną, monitorowaniem projektów i programu a także weryfikacją płatności, kontrolą oraz prowadzeniem działań informacyjno-promocyjnych – w zakresie osi priorytetowych współfinansowanych z Funduszu Spójności,
- zapewnienia niezbędnych zasobów ludzkich i stałe podnoszenie ich jakości oraz budowanie zdolności administracyjnej instytucji uczestniczących w realizacji programu m.in. poprzez wzmocnienie i finansowanie zatrudnienia,
- wsparcia procesu oceny i selekcji projektów w zakresie osi priorytetowych współfinansowanych z Funduszu Spójności,
- organizacji i obsługi Komitetu Monitorującego i Podkomitetów Monitorujących, grup i zespołów roboczych, a także analizy danych na potrzeby monitorowania i wdrażania programu,

- zapewniania środków na prowadzenie badań oraz opracowywanie ekspertyz, analiz, studiów i koncepcji zorientowanych na wsparcie procesu zarządzania programem,
- długoterminowych kompleksowych usług doradczych i innych usług zewnętrznych,
- wynajem pomieszczeń (m.in. biurowych, archiwów), remonty pomieszczeń i urządzenie miejsca pracy dla Instytucji Zarządzającej i pozostałych instytucji uczestniczących w zarządzaniu osiami priorytetowymi,
- zakupu i instalacji sprzętu biurowego, komputerowego i audiowizualnego, sprzętu biurowo-kancelaryjnego oraz telekomunikacyjnego, informatycznego i teleinformatycznego, a także innego sprzętu i wyposażenia przez jednostki zaangażowane w realizację osi priorytetowych współfinansowanych z Funduszu Spójności,
- pokrycia kosztów eksploatacji sprzętu i wyposażenia oraz zakup niezbędnych licencji i oprogramowania informatycznego a także zakupu usług telekomunikacyjnych i teleinformatycznych dla potrzeb efektywnej realizacji programu,
- przygotowania analiz, badań i sprawozdań na potrzeby procesu realizacji programu w zakresie dotyczącym osi priorytetowych finansowanych z Funduszu Spójności,
- archiwizacji dokumentacji zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej oraz kosztów przekazywania jej do Komisji Europejskiej,
- stałego podnoszenia kwalifikacji personelu zaangażowanego we zarządzanie i wdrażanie osi priorytetowych współfinansowanych z Funduszu Spójności m.in. poprzez szkolenia, seminaria, warsztaty, kursy a także poprzez studia i kontynuację kształcenia oraz staże, praktyki i wizyty studyjne w innych krajach biorących udział w realizowaniu polityki spójności UE,
- ewaluacji w zakresie dotyczącym oceny osi priorytetowych finansowanych z Funduszu Spójności
- realizacji Planu Komunikacji oraz działań informacyjnych i promocyjnych,
- prowadzenia punktów informacyjnych i bieżącej obsługi administracyjno-biurowej procesu informowania,
- finansowanie kosztów programowania przyszłych interwencji strukturalnych w ramach nowej perspektywy budżetowej UE.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będzie instytucja zarządzająca Programem oraz instytucje uczestniczące w zarządzaniu osiami priorytetowymi finansowanymi z Funduszu Spójności oraz beneficjenci realizujący projekty o łącznej wartości przekraczającej 500 mln euro.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- wzmocnienie systemu wdrażania osi priorytetowych współfinansowanych z Funduszu Spójności,
- wyeliminowanie zagrożenia znacznej rotacji pracowników spowodowanej niskim poziomem wynagrodzeń przy jednoczesnym utrzymaniu odpowiedniego poziomu zatrudnienia,
- motywowanie kadry pracowniczej poprzez możliwość stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Wskaźniki

Oś priorytetowa XVI	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba szkoleń i warsztatów	0	800	Informacje uzyskane od poszczególnych instytucji (rocznie)
	Wolumen opublikowanych tekstów, ulotek i broszur promujących POiŚ	0	2 100 000	Informacje uzyskane od poszczególnych instytucji (rocznie)
	Liczba zrealizowanych badań ewaluacyjnych oraz analiz i ekspertyz	0	135	Informacje uzyskane od poszczególnych instytucji (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Średni czas wypłaty środków na podstawie wniosków o płatność	4 miesiące	1 miesiąc	Monitoring programu (rocznie)
	Średni poziom rotacji (odpływ) pracowników	0	< 20%	Informacje uzyskane od poszczególnych instytucji (rocznie)

Oś priorytetowa XVII: Konkurencyjność regionów

Główny cel osi priorytetowej

Zwiększenie konkurencyjności regionów poprzez realizację kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.

Opis i uzasadnienie osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej dofinansowanie uzyskują wsparcie kluczowe projekty o charakterze regionalnym, które ze względu na skalę problemów społeczno-gospodarczych w ramach danego regionu wykraczają poza możliwości realizacji w ramach programów zarządzanych przez samorządowe władze regionalne. W szczególności wspierane będą projekty przyczyniające się do realizacji strategii lizbońskiej, w tym w zakresie sieci transportowej (drogowej, kolejowej i czystego transportu publicznego), ale także w zakresie infrastruktury społecznej.

W ramach osi priorytetowej realizowane będą duże inwestycje według listy indykatywnej. Przyjęto, że udział inwestycji przyczyniających się do realizacji strategii lizbońskiej powinien być taki, jak w przypadku pozostałych osi priorytetowych programu.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą jednostki samorządu terytorialnego, ale wsparcie mogą uzyskać także inne podmioty, w zależności od zakresu i rodzaju projektu.

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

- Wzrost dostępności komunikacyjnej w ramach regionów,
- Wzrost konkurencyjności regionów dzięki realizacji inwestycji zwiększających ich atrakcyjność inwestycyjną.

Wskaźniki

Oś priorytetowa XVII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym	Źródło danych /częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Liczba projektów które uzyskały wsparcie (szt.)	0	30	Monitoring programu (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Udział wsparcia dla projektów, które realizują strategię lizbońską w całości wydatków osi priorytetowej (%)	0	67,3%	Monitoring programu (rocznie)

4. KOMPLEMENTARNOŚĆ Z DZIAŁANAMI WSPÓLFINANSOWANYMI Z EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU ROLNEGO ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH I EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU RYBACKIEGO

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zakłada się następującą komplementarność działań z działaniami Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013:

Oś priorytetowa I: Gospodarka wodno-ściekowa

W ramach PO Infrastruktura i Środowisko planowane są do realizacji w/w projekty finansowane ze środków Funduszu Spójności w aglomeracjach od 15 000 RLM. W przypadku projektów, w których występuje tylko jeden beneficjent środków oraz projekt dotyczy kompleksowego rozwiązania problemów gospodarki wodno-ściekowej na danym obszarze, dopuszcza się włączenie do zakresu przedsięwzięcia zadań realizowanych w aglomeracjach o RLM od 2 tys. do 15 tys.

Natomiast w ramach PROW 2007-2013 w zakresie działania 3.2 „Podstawowe usługi dla gospodarki i ludności wiejskiej” realizowane będą projekty dotyczące zaopatrzenia w wodę i gospodarki ściekowej w miejscowościach poniżej 2 tys. RLM.

Oś priorytetowa II: Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi

W ramach PO Infrastruktura i Środowisko planowane są do realizacji projekty dotyczące gospodarki odpadami finansowane ze środków Funduszu Spójności w aglomeracjach liczących powyżej 150 000 mieszkańców. W ramach PROW 2007-2013 w zakresie działania 3.2 „Podstawowe usługi dla gospodarki i ludności wiejskiej” realizowane będą w/w projekty w miejscowościach do 5 000 mieszkańców. W ramach PROW 2007-2013 w zakresie tworzenia systemu zbioru, segregacji, wywozu odpadów komunalnych realizowane będą projekty w miejscowościach do 5 tys. mieszkańców należących do gmin wiejskich, albo miejsko-wiejskich. Projekty będą mogły obejmować jedną lub więcej miejscowości gminnych nie przekraczających 5 tys. mieszkańców – wsparcie nie dotyczy wysypisk.

Oś priorytetowa V: Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych

Przedsięwzięcia odnoszące się do sporządzenia planów ochrony są komplementarne do PROW, w którym będą finansowane dopłaty do gruntów rolnych na obszarach sieci Natura 2000, zalesienia gruntów użytkowanych rolniczo, zmniejszanie fragmentacji kompleksów leśnych z uwzględnieniem korytarzy ekologicznych, działania polegające na odtworzeniu potencjału produkcji leśnej i wprowadzanie odpowiednich instrumentów zapobiegawczych.

Oś priorytetowa X: Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich wspiera te działania dotyczące lokalnych sieci dystrybucji energii elektrycznej, które są kwalifikowalne w ramach EFRROW. Będą to projekty w zakresie sieci niskiego napięcia realizowane w miejscowościach do 5000 mieszkańców w gminach wiejskich lub miejsko-wiejskich oraz w miastach do 5000 mieszkańców. W ramach POiŚ realizowane będą kompleksowe projekty z zakresu rozbudowy lub modernizacji sieci dystrybucyjnych wysokiego, średniego i niskiego napięcia, które nie są kwalifikowalne w ramach PROW, a które przekraczają 5 mln euro, mające na celu ograniczenie strat sieciowych i przerw w zasilaniu odbiorców, których część zakresu może obejmować tereny miejscowości do 5000 mieszkańców.

Ponadto w ramach PROW kwalifikowane będą projekty w zakresie wytwarzania, przesyłania i dystrybucji energii wytworzonej z odnawialnych źródeł energii. Projekty te mogą obejmować jedną lub więcej miejscowości nieprzekraczających 5000 mieszkańców. Natomiast w ramach PO Infrastruktura i Środowisko planowane są do realizacji projekty finansowane ze środków Funduszu Spójności, które nie są kwalifikowalne w ramach PROW, a które przekraczają 5 mln euro. Ten sam próg obowiązuje w przypadku inwestycji dotyczących budowy nowych oraz modernizacji istniejących sieci ciepłowniczych oraz budowy małych i średnich jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu.

W odniesieniu do biopaliw w ramach osi priorytetowej X wspierane będą inwestycje dotyczące produkcji biodiesla i innych biopaliw, wyłączając produkty rolnicze określone w załączniku I do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, które będą wspierane w ramach PROW.

Oś priorytetowa XII: Kultura i dziedzictwo kulturowe

W ramach PO Infrastruktura i Środowisko planowane są do realizacji projekty o znaczeniu ponadregionalnym w obszarach: zachowania i ochrony dziedzictwa kulturowego, infrastruktury kultury, a także z zakresu rozwoju infrastruktury szkolnictwa artystycznego. Natomiast w ramach PROW 2007-2013 realizowane będą projekty o charakterze lokalnym w ramach działania 3.3. „Odnowa i rozwój wsi”:

- w miejscowości gminy wiejskiej, albo w miejscowości gminy miejsko-wiejskiej, poza miastem liczącym powyżej 5 tys. mieszkańców, albo
- w mieście o liczbie mieszkańców mniejszej niż 5 tys.

Działania realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko nie są bezpośrednio związane z działaniami wspieranymi ze środków Europejskiego Funduszu Rybackiego i dotyczą innego zakresu wsparcia.

5. PLAN FINANSOWY

Łączna wielkość środków finansowych zaangażowanych w realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 wyniesie **36 385 320 777 euro** (w cenach bieżących), z czego 34 464 497 836 euro stanowić będzie wkład publiczny. Wkład publiczny będzie składać się ze środków Unii Europejskiej wynoszących 27 848 273 161 euro (w tym ze środków Funduszu Spójności – 21 511 063 161 euro oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – 6 337 210 000 euro), a także krajowych środków publicznych w wysokości 6 616 224 675 euro.

Obok środków publicznych w realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko będą zaangażowane również środki prywatne – pomoc kierowana do przedsiębiorstw będzie podlegała zasadom konkurencji. Łączna wartość środków prywatnych została oszacowana na poziomie 1 920 822 941 euro.

Mając na uwadze przepisy rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko przyjęto możliwość włączenia środków prywatnych do krajowego wkładu finansowego.

Zgodnie z wymogami projektu rozporządzenia KE ustanawiającego zasady wdrażania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko poniżej zostały załączone następujące tabele finansowe:

1. tabela finansowa przedstawiająca podział na każdy rok kwoty całkowitych środków finansowych z Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – punkt 5.1,
2. tabela finansowa przedstawiająca kwotę całkowitych środków finansowych stanowiących wkład UE i wkłady krajowe oraz wskaźniki wkładu funduszy w podziale na osie priorytetowe – punkt 5.2,
3. tabela finansowa przedstawiająca indykatywny podział, według kategorii, zaprogramowanego wykorzystania wkładu funduszy – punkt 5.3.

5.1 Tabela finansowa dla programu w podziale na lata (w euro)

	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Fundusz Spójności	Ogółem
	1	2	3=1+2
2007	861 954 370	1 938 978 659	2 800 933 029
2008	882 205 277	2 318 609 151	3 200 814 428
2009	902 312 477	2 712 541 835	3 614 854 312
2010	889 871 312	3 010 320 516	3 900 191 828
2011	911 347 428	3 426 415 423	4 337 762 851
2012	933 357 588	3 838 872 085	4 772 229 673
2013	956 161 548	4 265 325 493	5 221 487 041
2007-2013	6 337 210 000	21 511 063 161	27 848 273 161

5.2 Tabela finansowa dla programu w podziale na osie priorytetowe oraz źródła finansowania (w euro, w cenach bieżących)

Oś priorytetowa	Wkład wspólnotowy	Wkład krajowy			Ogółem	Wskaźnik wkładu funduszy UE	Dla celów informacyjnych	
		Ogółem	Krajowy wkład publiczny	Wkład prywatny			Pożyczki EBI	Inne finansowanie
	1	2=3+4	3	4	5=1+2	6=1/5	7	8
Oś priorytetowa I	2 725 000 000	480 882 353	480 882 353		3 205 882 353	0,85		
Oś priorytetowa II	1 190 000 000	210 000 000	210 000 000		1 400 000 000	0,85		
Oś priorytetowa III	545 000 000	96 176 471	96 176 471		641 176 471	0,85		
Oś priorytetowa IV	200 000 000	467 000 000	67 000 000	400 000 000	667 000 000	0,30		
Oś priorytetowa V	89 800 000	15 847 059	15 847 059		105 647 059	0,85		
Oś priorytetowa VI	7 626 000 000	1 545 764 706	1 345 764 706	200 000 000	9 171 764 706	0,83		
Oś priorytetowa VII	7 513 500 000	3 239 100 000	3 039 100 000	200 000 000	10 752 600 000	0,70		
Oś priorytetowa VIII	2 945 490 000	529 792 353	519 792 353	10 000 000	3 475 282 353	0,85		
Oś priorytetowa IX	990 000 000	174 705 882	174 705 882		1 164 705 882	0,85		
Oś priorytetowa X	732 200 000	641 141 176	86 141 176	555 000 000	1 373 341 176	0,53		
Oś priorytetowa XI	974 280 000	718 931 765	171 931 765	547 000 000	1 693 211 765	0,58		
Oś priorytetowa XII	489 970 000	86 465 294	86 465 294		576 435 294	0,85		
Oś priorytetowa XIII	349 990 000	70 585 882	61 762 941	8 822 941	420 575 882	0,83		
Oś priorytetowa XIV	500 000 000	88 235 294	88 235 294		588 235 294	0,85		
Oś priorytetowa XV	187 800 000	33 141 176	33 141 176		220 941 176	0,85		
Oś priorytetowa XVI	189 363 161	33 417 028	33 417 028		222 780 189	0,85		
Oś priorytetowa XVII	599 880 000	105 861 176	105 861 176		705 741 176	0,85		
Ogółem	27 848 273 161	8 537 047 616	6 616 224 675	1 920 822 941	36 385 320 777	0,77		

5.3 Indykatorywny podział, według kategorii, zaprogramowanego wykorzystania wkładu funduszy (w euro)

Kwestie priorytetowe	
Kod	Kwota
02	225 000 000
10	150 000 000
16	553 808 000
17	3 819 880 000
19	476 000 000
20	1 880 032 500
21	7 542 000 000
22	1 891 921 500
27	108 900 000
28	100 000 000
29	396 000 000
30	479 800 000
31	95 200 000
34	213 948 000
35	395 828 000
36	206 024 000
37	158 480 000
39	166 960 000
40	12 522 000
41	196 178 000
42	41 740 000
43	314 800 000
44	1 001 500 000
45	272 500 000
46	2 502 500 000
47	50 000 000
48	30 000 000
50	198 800 000
51	89 800 000
52	2 139 366 400
53	594 700 000
54	10 000 000
58	171 489 500
59	295 466 100
61	59 988 000
75	279 988 000
76	349 990 000
85	346 663 161
86	30 500 000
Łącznie	27 848 273 161

Forma finansowania	
Kod	Kwota
01	27 848 273 161
Ogółem	27 848 273 161

Terytorium	
Kod	Kwota
PL	27 848 273 161
Ogółem	27 848 273 161

5.4 Realizacja strategii lizbońskiej w ramach osi priorytetowych

Podział na kategorie interwencji ma charakter szacunkowy i nie przesądza o udziale wsparcia na poszczególne kategorie w ramach osi priorytetowych w ramach programu.

Nr kategorii interwencji	Osie priorytetowe Kategorie interwencji	Kategoria "lizbońska" (T/N)	Szacunkowy podział pomiędzy kategorie	Wkład wspólnotowy [mln euro]		Wydatki „lizbońskie”
				EFRR	FS	
P I	Gospodarka wodno-ściekowa					
45	Gospodarka wodna i dystrybucja wody (<i>woda pitna</i>)	N	10%		2 725,0	
46	Uzdatnianie wody (<i>woda ściekowa</i>)	N	90%			
P II	Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi					
44	Gospodarka odpadami z gospodarstw domowych i odpadami przemysłowymi	N	79%		1 190,0	
50	Odnowa zdegradowanych obszarów przemysłowych i rekultywacja skażonych terenów	N	17%			
53	Zapobieganie zagrożeniom	N	4%			
P III	Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska					
53	Zapobieganie zagrożeniom	N	100%		545,0	
P IV	Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska					
44	Gospodarka odpadami z gospodarstw domowych i odpadami przemysłowymi	N	30%		200,0	
46	Uzdatnianie wody (<i>woda ściekowa</i>)	N	25%			
47	Jakość powietrza	N	25%			
48	Zintegrowany system zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontrola	N	15%			
54	Inne działania na rzecz ochrony środowiska i zapobiegania zagrożeniom	N	5%			
P V	Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych					
51	Propagowanie różnorodności biologicznej i ochrony przyrody (<i>w tym NATURA 2000</i>)	N	100%		89,8	
P VI	Drogowa i lotnicza sieć TEN-T					
21	Autostrady ¹²⁶ (sieci TEN-T)	T	86%		7 626,0	6 898,0
22	Drogi krajowe	N	10%			
29	Porty lotnicze	T	4%			
P VII	Transport przyjazny środowisku					
16	Koleje	T	7%		7 513,5	6 809,8
17	Koleje (sieci TEN-T)	T	51%			
19	Tabory kolejowe (sieci TEN-T)	N	6%			
22	Drogi krajowe	N	2%			

¹²⁶ Kategorie 20 i 21 obejmują również drogi ekspresowe

Nr kategorii interwencji	Osie priorytetowe Kategorie interwencji	Kategoria "lizbońska" (T/N)	Szacunkowy podział pomiędzy kategorie	Wkład wspólnotowy [mln euro]		Wydatki „lizbońskie”
				EFRR	FS	
27	Transport multimodalny (sieci TEN-T)	T	1%			
30	Porty	T	6%			
31	Śródlądowe drogi wodne (<i>regionalne i lokalne</i>)	T	1%			
52	Promocja czystej komunikacji miejskiej	T	26%			
P VIII	Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe					
20	Autostrady	T	58%	2 945,5		1 914,1
22	Drogi krajowe	N	34%			
28	Inteligentne systemy transportu	T	3%			
29	Porty lotnicze	T	2%			
30	Porty	T	2%			
31	Śródlądowe drogi wodne	T	1%			
P IX	Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej				990,0	990,0
21	Autostrady (sieci TEN-T)	T	100%			
P X	Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku					
39	Energia odnawialna: wiatrowa	T	23%	732,2		732,2
40	Energia odnawialna: słoneczna	T	2%			
41	Energia odnawialna: z biomasy	T	27%			
42	Energia odnawialna: hydroelektryczna, geotermiczna i pozostałe	T	5%			
43	Efektywność energetyczna, produkcja skojarzona (kogeneracja), zarządzanie energią	T	43%			
P XI	Bezpieczeństwo energetyczne					
34	Energia elektryczna (sieci TEN-E)	T	22%	974,3		420,0
35	Gaz ziemny	N	41%			
36	Gaz ziemny (sieci TEN-E)	T	21%			
37	Produkty ropopochodne	N	16%			
P XII	Kultura i dziedzictwo kulturowe					
58	Ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego	N	35%	490,0		
59	Rozwój infrastruktury kulturalnej	N	46%			
75	Infrastruktura edukacyjna	N	19%			
P XIII	Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia					
76	Infrastruktura zdrowotna	N	100%	350,0		
P XIV	Infrastruktura szkolnictwa wyższego					
02	Infrastruktura związana z badaniami i rozwojem technologicznym oraz ośrodki kompetencji w zakresie konkretnych technologii	T	45%	500,0		375,0
10	Infrastruktura telekomunikacyjna (<i>w tym łącze szerokopasmowe</i>)	T	30%			
75	Infrastruktura edukacyjna	N	25%			
P XV	Pomoc techniczna – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego			187,8		

Nr kategorii interwencji	Osie priorytetowe Kategorie interwencji	Kategoria "lizbońska" (T/N)	Szacunkowy podział pomiędzy kategorie	Wkład wspólnotowy [mln euro]		Wydatki „lizbońskie”
				EFRR	FS	
85	Przygotowanie, wdrażanie, monitoring i kontrola	N	92%			
86	Ocena i studia informacja i komunikacja	N	8%			
P XVI	Pomoc techniczna – Fundusz Spójności					
85	Przygotowanie, wdrażanie, monitoring i kontrola	N	92%		189,4	
86	Ocena i studia informacja i komunikacja	N	8%			
P XVII	Konkurencyjność regionów					
16	Koleje	T	10%			
20	Autostrady	T	30%			
52	Promocja czystej komunikacji miejskiej	T	28%	599,9		407,9
59	Rozwój infrastruktury kulturalnej	N	12%			
61	Zintegrowane projekty na rzecz rewitalizacji obszarów miejskich i wiejskich	N	10%			
75	Infrastruktura edukacyjna	N	10%			
Razem¹²⁷ alokacja 2007-2013				6 337,2	21 511,1	
W tym: wydatki realizujące strategię lizbońską			66,6%	3 117,0	15 430,0	18 547,0

¹²⁷ Różnica pomiędzy kwotami w wierszu a sumą kwot dla poszczególnych osi priorytetowych wynika z zaokrągleń.

6. PRZEPISY WYKONAWCZE

6.1. Uwagi ogólne

System zarządzania i wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko jest regulowany przez rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz przez rozporządzenie KE Nr/WE z dnia r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006/ ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Rady i Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lipca 2006 r. dotyczącego Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Niniejszy rozdział zawiera ustalenia dotyczące systemu zarządzania i kontroli wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zgodnie z wymogami określonymi w art. 58 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. Ogólne informacje dotyczące funkcji instytucji zarządzającej NSRO, instytucji zarządzającej Programem, instytucji certyfikujących, instytucji pośredniczących, instytucji pośredniczących drugiego szczebla, instytucji audytowej oraz relacji pomiędzy nimi znajdują się w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia 2007-2013.

6.2. Kompetencje instytucji zaangażowanych w zarządzanie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

6.2.1. Instytucja zarządzająca (zwana dalej IZ)

Zgodnie z art. 60 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. wprowadzającego ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności IZ odpowiedzialna jest za skuteczność, efektywność i prawidłowość zarządzania oraz wdrażania programu operacyjnego.

IZ Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego.

IZ przekazuje realizację części swoich zadań instytucjom pośredniczącym (zwanym dalej IP), tj. ministrom właściwym, którzy będą realizować zadanie opisane w podrozdziale 6.2.2.

IZ, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006, jest odpowiedzialna za:

- a) zapewnienie, że działania wyznaczone do finansowania są zgodne z kryteriami mającymi zastosowanie do programu operacyjnego oraz, że są zgodne ze stosownymi zasadami wspólnotowymi i krajowymi przez cały okres wdrażania,
- b) kontrolę dostarczania produktów i świadczenia usług współfinansowanych oraz za to, że wydatki zadeklarowane dla działań zostały rzeczywiście poniesione i są zgodne z zasadami wspólnotowymi i krajowymi,

- c) zapewnienie, że istnieje system rejestrowania i przechowywania w formie skomputeryzowanej szczegółowych danych księgowych dla każdego działania w ramach programu operacyjnego oraz, że zbierane są dane dotyczące realizacji, niezbędne do zarządzania finansami, monitorowania, kontroli i oceny,
- d) zapewnienie, że beneficjenci oraz inne organy zaangażowane w realizację działań prowadzą albo system oddzielnej rachunkowości albo nadają właściwy kod księgowy wszystkim transakcjom odnoszącym się do danego działania,
- e) zapewnienie, że ocena programów operacyjnych, o której mowa w art. 47 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 jest prowadzona zgodnie z postanowieniami tego rozporządzenia,
- f) zapewnienie zgodności z wymogami w zakresie informacji i promocji, ustanowionymi w art. 69 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006,
- g) dostarczanie Komisji Europejskiej informacji umożliwiających jej ocenę dużych projektów,
- h) ustanowienie procedur dla zapewnienia, że wszystkie dokumenty związane z wydatkami i audytem, niezbędne dla zapewnienia właściwej ścieżki audytu, są przechowywane zgodnie z postanowieniami art. 90 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006,
- i) zapewnienie otrzymywania przez instytucję certyfikującą wszystkich niezbędnych informacji o procedurach i weryfikacjach prowadzonych w związku z wydatkami, dla potrzeb certyfikacji,
- j) kierowanie pracą Komitetu Monitorującego program operacyjny i zapewnienie mu wymaganych dokumentów, umożliwiających monitorowanie wdrażania PO w świetle jego celów,
- k) przygotowanie oraz przekazywanie KE, zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący, sprawozdań rocznych i końcowych na temat postępów realizacji programów,
- l) przygotowanie opisu systemu określającego w szczególności organizację i procedury obowiązujące instytucje zarządzające i certyfikujące oraz instytucje pośredniczące, a także instytucję audytową lub inne instytucje odpowiedzialne za wykonywanie audytu w imieniu instytucji audytowej (zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006),
- m) przekazywanie Komisji Europejskiej rocznej prognozy wydatków programu na bieżący i następny rok zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006.

Ponadto, do szczegółowych zadań IZ należy:

- a) przygotowanie wytycznych dla IP do opracowania szczegółowych podręczników i procedur oraz opiniowanie tych dokumentów,
- b) przygotowanie wzoru sprawozdań dla IP oraz wytycznych dotyczących wzorów wniosków aplikacyjnych, umów i innych dokumentów dla beneficjentów, a także weryfikacja i zatwierdzenie przygotowanych przez IP wzorów,
- c) przygotowanie, przy udziale IP, podręcznika/wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków w ramach programu,
- d) przygotowanie ogólnych kryteriów wyboru projektów dla programu i przedłożenie ich do akceptacji Komitetu Monitorującego,

- e) weryfikacja pod względem spełnienia wymogów wynikających z zapisów programu operacyjnego wniosków dotyczących dużych projektów przekazywanych przez IP,
- f) zapewnienie prowadzenia kontroli programu operacyjnego, w tym w szczególności przygotowanie planu kontroli systemowych oraz współpraca z IP w przygotowaniu planu kontroli osi priorytetowych oraz ich zatwierdzenie, prowadzenie kontroli systemowych programu,
- g) dokonywanie oceny postępów realizacji programu na podstawie sprawozdania rocznego,
- h) przekazywanie Komitetowi Monitorującemu informacji o uwagach Komisji zgłoszonych na podstawie raportu rocznego oraz informowanie Komisji Europejskiej o podjętych działaniach w odpowiedzi na jej uwagi,
- i) przygotowanie we współpracy z IP raportów o nieprawidłowościach oraz przekazywanie ich do uprawnionych instytucji, zgodnie z systemem realizacji NSRO,
- j) zapewnienie prowadzenia ewaluacji programu zgodnie z wymogami UE - w szczególności zadania te dotyczą przygotowania planu ewaluacji dla programu operacyjnego oraz współpracy z IP w przygotowaniu planu ewaluacji poszczególnych osi priorytetowych, prowadzenia ewaluacji programu oraz nadzorowania wykonywania ewaluacji przez IP,
- k) w zależności od wybranej opcji w zakresie elektronicznego systemu monitorowania – udział we wdrożeniu i operowaniu systemu centralnego i nadzorowanie realizacji tych zadań przez IP albo – określenie wspólnie z IP zapotrzebowania na systemy w ramach PO i nadzorowanie ich tworzenia oraz funkcjonowania oraz nadzór nad sprawnością współpracy z systemem centralnym w celu zapewnienia prawidłowego zasilania danymi systemu centralnego,
- l) przygotowywanie we współpracy z IP rocznej prognozy wydatków programu na bieżący i następny rok i przekazywanie jej Komisji Europejskiej,
- m) opracowanie we współpracy z IP szczegółowego planu komunikacji dla programu operacyjnego oraz nadzorowanie działań komunikacyjnych prowadzonych przez IP.

IZ, na wniosek Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, z własnej inicjatywy lub na wniosek IP, dokonuje zmian w programie operacyjnym oraz kryteriach wyboru projektów w tym dotyczących wkładu Funduszy. Wprowadzenie zmian może nastąpić w związku ze znaczącymi zmianami społeczno-gospodarczymi lub w celu głębszego lub odmiennego uwzględnienia priorytetów wspólnotowych, a także w związku z trudnościami w realizacji oraz alokacji rezerw. Komitet Monitorujący Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko opiniuje propozycję ww. zmiany, jednak ostateczną decyzję podejmuje IZ. O takiej decyzji, w ciągu miesiąca od jej podjęcia, jest informowana Komisja Europejska. Komisja podejmuje decyzję odnośnie wniosku o zmianę programu operacyjnego w możliwie najkrótszym terminie od daty formalnego przedłożenia wniosku przez IZ.

6.2.2. Instytucje pośredniczące (IP)

IZ PO Infrastruktura i Środowisko deleguje wykonywanie części swoich zadań do 6 IP w znaczeniu art. 59 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 – zgodnie z następującą tabelą:

Oś priorytetowa	Instytucja pośrednicząca
Gospodarka wodno-ściekowa	minister właściwy ds. środowiska
Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi	
Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska	
Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska	
Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych	
Drogowa i lotnicza sieć TEN-T	minister właściwy ds. transportu
Transport przyjazny środowisku	
Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe	
Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej	
Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku	minister właściwy ds. gospodarki
Bezpieczeństwo energetyczne	
Kultura i dziedzictwo kulturowe	minister właściwy ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego
Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia	minister właściwy ds. zdrowia
Infrastruktura szkolnictwa wyższego	minister właściwy ds. szkolnictwa wyższego

Dla osi priorytetowej XVII nie przewiduje się powołania instytucji pośredniczącej, jednak instytucja zarządzająca może delegować część zadań na inne instytucje. Osie priorytetowe XV i XVI dotyczące pomocy technicznej wdrażane będą przez instytucję zarządzającą, która może delegować część swoich zadań.

Delegacja uprawnień będzie dotyczyć zadań odnoszących się do poszczególnych osi priorytetowych (lub kilku osi priorytetowych) obejmujących interwencje dotyczące obszaru należącego do zakresu odpowiedzialności danego resortu. Dokonując takiej delegacji, IZ zachowuje całkowitą odpowiedzialność za całość realizacji programu. Delegacja odbywa się poprzez podpisanie odpowiedniego porozumienia, określającego szczegółowo jej zakres oraz system raportowania i monitorowania realizacji zadań przez IP.

Szczegółowy podział zadań pomiędzy IZ a IP zostanie uregulowany w porozumieniach zawartych pomiędzy instytucjami.

IZ przewiduje przekazanie IP realizację następujących zadań w odniesieniu do danej osi priorytetowej lub kilku osi priorytetowych:

- a) monitorowanie przygotowania wniosków o dofinansowanie dla projektów zidentyfikowanych przez IZ/IP w drodze strategicznego wyboru na podstawie odpowiednich dokumentów strategicznych i programowych,
- b) dokonywanie oceny wniosków składanych przez beneficjentów zgodnie z procedurą oraz podejmowanie decyzji o współfinansowaniu wybranych do realizacji projektów,
- c) zapewnienie, że wybór projektów do finansowania następuje zgodnie z kryteriami stosowanymi dla programu operacyjnego i że projekty te, przez cały okres ich realizacji, są zgodne z odpowiednimi zasadami wspólnotowymi i krajowymi,
- d) zawieranie z beneficjentami umów o dofinansowanie projektów z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności,

- e) zapewnienie posiadania przez beneficjentów danej osi priorytetowej wymaganych procedur,
- f) dokonywanie oceny prawidłowości, skuteczności i zgodności z przepisami prawa procedur stosowanych przez beneficjentów, m.in. poprzez opiniowanie procedur beneficjentów w celu zapewnienia poprawności ustanowionych procedur oraz prowadzenie kontroli systemowych u beneficjentów,
- g) przygotowanie i aktualizacja we współpracy z IZ wytycznych dla beneficjentów,
- h) przygotowanie i przekazywanie do IZ informacji o nieprawidłowościach,
- i) realizacja zadań w zakresie zarządzania finansowego na poziomie osi priorytetowej / kilku osi priorytetowych – w tym weryfikacja wniosków o płatność sporządzonych przez beneficjentów, sporządzanie zbiorczych wniosków o płatność dla odpowiednich osi priorytetowych, przekazywanie wniosków o płatności do instytucji certyfikującej, obsługa rachunków bankowych związanych z realizacją programu w IP, dokonywanie płatności na rzecz beneficjentów,
- j) odzyskiwanie od beneficjentów kwot nieprawidłowo wydatkowanych,
- k) opracowywanie wieloletnich i rocznych prognoz płatności dla odpowiednich osi priorytetowych,
- l) nadzór nad zachowaniem przez beneficjentów oddzielnego systemu rachunkowości dla środków wspólnotowych,
- m) prowadzenie działań informacyjnych i promujących program zgodnie z planem komunikacji na poziomie IP,
- n) zapewnienie zgodności realizacji osi priorytetowej z wymogami informowania i promocji,
- o) monitorowanie realizacji odpowiednich osi priorytetowych,
- p) przygotowywanie we współpracy z beneficjentami rocznych i końcowych raportów z realizacji poszczególnych osi priorytetowych w danym sektorze i przekazywanie ich IZ,
- q) przeprowadzanie bieżącej kontroli projektów na podstawie otrzymywanych raportów okresowych i końcowych, tj. dokonywanie kontroli dokumentacji oraz prowadzenie kontroli na miejscu realizacji projektów w celu weryfikacji dostarczenia współfinansowanych produktów i usług oraz tego, że wydatki zadeklarowane przez beneficjentów zostały faktycznie poniesione i są zgodne z odpowiednimi zasadami wspólnotowymi i krajowymi,
- r) wykonywanie zadań związanych z kontrolą ex-ante zamówień publicznych zgodnie z przyjętą metodologią,
- s) wprowadzanie/ weryfikacja danych przekazywanych/ wprowadzanych przez beneficjentów do Systemu Informatycznego Monitorowania i Kontroli funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności (SIMIK) lub innego systemu informatycznego,
- t) zbieranie informacji finansowych i statystycznych dotyczących działań i projektów realizowanych w ramach poszczególnych osi priorytetowych, przekazywanie tych danych na żądanie IZ, instytucji certyfikujących, a także instytucji audytowej,
- u) zagwarantowanie zgodności z politykami Wspólnoty operacji podejmowanych w ramach danego sektora w kontekście stosowania wspólnotowych zasad zawierania kontraktów publicznych oraz przekazywania o nich informacji,
- v) zagwarantowanie zgodności z zasadami pomocy publicznej operacji podejmowanych w ramach danego sektora,
- w) otwarcie i obsługa rachunków służących do obsługi Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, na poziomie IP oraz zapewnienie otwarcia odpowiednich rachunków na poziomie beneficjentów,
- x) zapewnienie istnienia systemu rejestrowania i przechowywania w formie elektronicznej szczegółowych rejestrów księgowych dla każdego projektu w ramach osi priorytetowej

oraz gromadzenia danych niezbędnych dla zarządzania finansowego, monitoringu, weryfikacji, audytów i oceny,

- y) zapewnienie stosowania przez beneficjentów oraz wszystkie instytucje zaangażowane w realizację osi priorytetowej odrębnych systemów księgowania lub odpowiednich kodów księgowych dla wszystkich operacji finansowych związanych z projektem,
- z) przekazywanie instytucji certyfikującej niezbędnych informacji o procedurach i weryfikacjach prowadzonych w związku z wydatkami, dla potrzeb certyfikacji,
- aa) zapewnienie stosowania procedur monitorowania i raportowania nieprawidłowości oraz odzyskiwania kwot nienależnie wypłaconych,
- bb) przygotowanie planu ewaluacji poszczególnych osi priorytetowych, prowadzenie ewaluacji osi priorytetowych oraz nadzorowanie wykonywania ewaluacji przez wykonawców zewnętrznych.

Za zgodą IZ, IP może powierzyć realizację części swoich zadań innej instytucji posiadającej odpowiednie kompetencje, doświadczenie oraz zasoby kadrowe. Funkcję tę może pełnić instytucja, której kompetencje w danym zakresie wynikają z właściwych regulacji prawnych lub ewentualnie statutu, należąca do sektora finansów publicznych lub z racji swoich zadań właściwa dla realizacji takiej funkcji.

Mimo powierzenia pewnych zadań innej instytucji IP pozostaje odpowiedzialna za delegowane zadania.

6.2.3. Instytucje certyfikujące (IC)

6.2.3.1 Instytucja certyfikująca w ministerstwie właściwym ds. rozwoju regionalnego

W strukturze ministerstwa rozwoju regionalnego zostanie utworzona odrębna komórka organizacyjna (niezależna od instytucji zarządzających) odpowiedzialna za certyfikację wydatków ponoszonych w ramach poszczególnych programów operacyjnych. W każdym przypadku, do głównych zadań instytucji certyfikującej należy poświadczanie wobec Komisji Europejskiej deklaracji wydatków poniesionych przez beneficjentów oraz certyfikowanie wniosków o płatność przekazanych przez instytucje zarządzające/instytucje pośredniczące. W szczególności do zadań instytucji certyfikującej należy:

- a) przygotowywanie i przedkładanie Komisji poświadczonych zestawień wydatków i wniosków o płatność,
- b) poświadczanie, że zestawienie wydatków jest prawidłowe i wynika z rzetelnych systemów księgowych oraz zostało przygotowane w oparciu o weryfikowalne dokumenty źródłowe,
- c) poświadczenie, że zadeklarowane wydatki zostały poniesione zgodnie z odpowiednimi zasadami wspólnotowymi i krajowymi,
- d) poświadczenie, że zadeklarowane wydatki zostały poniesione na realizację projektów wybranych do finansowania zgodnie z kryteriami stosowanymi dla danego programu operacyjnego,
- e) uwzględnianie do celów certyfikacji wyników całości audytów programów operacyjnych, przeprowadzanych przez instytucję audytującą,
- f) utrzymywanie dokumentacji księgowej wydatków zadeklarowanych Komisji w formie elektronicznej,
- g) prowadzenie rejestru kwot przewidzianych do odzyskania i zwrotu do budżetu Unii Europejskiej oraz kwot wycofanych w wyniku unieważnienia całości lub części wkładu finansowego do projektu.

6.2.4 Instytucja audytowa

Dla programu operacyjnego funkcje instytucji audytowej pełni Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej. Zadania te są wykonywane za pośrednictwem wyodrębnionej komórki organizacyjnej w Ministerstwie Finansów, tj. Departamentu Certyfikacji i Poświadczeń Środków z Unii Europejskiej oraz urzędów kontroli skarbowej.

Instytucja audytowa jest odpowiedzialna za zapewnienie, że audyty systemu zarządzania i kontroli programu operacyjnego oraz kontrole projektów przeprowadzane na podstawie odpowiedniej próby są przeprowadzane zgodnie z międzynarodowo uznanymi standardami audytu.

Audyty systemów zarządzania i kontroli

Czynności sprawdzające w ramach audytu systemów zarządzania i kontroli są przeprowadzane w następujących etapach:

- 1) wstępny przegląd – zebranie i analiza informacji o badanej działalności;

Wyniki wstępnego przeglądu stanowią podstawę do dokonania wstępnej oceny środowiska kontroli oraz zidentyfikowania, na podstawie analizy ryzyka obszarów audytu poddanych czynnościom sprawdzającym w następnych etapach.

- 2) testy mechanizmów kontroli – zweryfikowanie, czy zidentyfikowanym podczas wstępnego przeglądu ryzykom towarzyszą mechanizmy kontrolne w celu ograniczenia lub wyeliminowania tych ryzyk oraz, że mechanizmy te zostały wdrożone przez jednostkę audytowaną w obszarach podlegających badaniu.

Analizy dokonane podczas wstępnego przeglądu oraz testów kontroli stanowią podstawę do dokonania oceny środowiska kontroli wewnętrznej.

- 3) opracowanie programu audytu – zidentyfikowanie obszarów do zbadania w testach wiarygodności wraz ze szczegółowym harmonogramem;
- 4) testy wiarygodności – zbadanie skuteczności wdrożonych mechanizmów kontroli na podstawie zbadanej próby dokumentacji.

Zbadane podczas testów wiarygodności wydatki będą włączane do grupy wydatków kwalifikowanych, podlegających sprawdzeniu w ramach kontroli projektów (art. 16 projektu rozporządzenia Komisji Nr... dotyczącego szczegółowych zasad wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności) wyłącznie w sytuacji, gdy wydatki te zostały zawarte we wnioskach Instytucji Płatniczej do Komisji Europejskiej o płatność pośrednią.

Kontrole projektów

Przed zamknięciem programu operacyjnego, wartość skontrolowanych wydatków nie powinna być mniejsza niż 5% całkowitych wydatków deklarowanych przez Beneficjentów i certyfikowanych do Komisji w końcowej deklaracji wydatków.

Kontrole projektów są przeprowadzane na miejscu na podstawie dokumentacji prowadzonej przez Beneficjenta. Kontrole mają na celu weryfikację, czy następujące warunki zostały spełnione:

- a) projekt został wybrany zgodnie z kryteriami wyboru w programie operacyjnym oraz został wdrożony zgodnie z decyzją przyznającą pomoc oraz spełnia stosowne warunki dotyczące jego funkcjonalności i użyteczności lub osiąga wyznaczone cele,
- b) deklarowane wydatki znajdują odzwierciedlenie w zapisach księgowych i dokumentach wspierających prowadzonych przez Beneficjenta,
- c) wydatki deklarowane przez Beneficjenta są zgodnie z zasadami wspólnotowymi i krajowymi,
- d) wkład publiczny został wypłacony beneficjentowi bez względnych potrąceń lub nieuzasadnionych opóźnień.

W przypadku, gdy wykryte problemy wydają się być systematyczne w swym charakterze i w związku z tym zawierają ryzyko dla innych projektów w programie operacyjnym, zostanie przeprowadzone dalsze badanie w celu określenia skali tych problemów.

Instytucja audytowa przygotowuje strategię audytu, która wskazuje podmioty dokonujące audytów, stosowaną metodologię, metody doboru próby projektów do kontroli oraz indykacyjny plan audytów. Strategii audytu jest przekazywana Komisji Europejskiej do akceptacji.

Na podstawie przeprowadzonych audytów systemów zarządzania i kontroli oraz kontroli projektów, instytucja audytowa opracowuje:

- Roczny raport kontroli zawierający wyniki audytów przeprowadzonych w danym roku zgodnie ze strategią audytu oraz przedstawiający ewentualne stwierdzone braki w systemie zarządzania i kontroli programu operacyjnego,
- Roczną opinię stwierdzającą, czy system zarządzania i kontroli daje uzasadnione zapewnienie, że deklaracje wydatków przedkładane Komisji Europejskiej są poprawne i czy transakcje, których one dotyczą są zgodne z prawem i prawidłowe,
- Deklarację częściowego zamknięcia pomocy odnoszącą się do projektów zakończonych do końca danego roku,
- Deklarację zamknięcia pomocy oceniającą ważność wniosku o płatność końcową oraz zgodność z prawem i prawidłowość transakcji odnoszących się do tego wniosku, zawartych w końcowej deklaracji wydatków.

Instytucja audytowa jest także odpowiedzialna za przeprowadzenie oceny zgodności systemów zarządzania i kontroli w jednostkach uczestniczących w zarządzaniu i wdrażaniu programu operacyjnego z przepisami art. 58-62 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności. Raport z audytu oceny zgodności wraz z opinią jest przedkładany Komisji razem z opisem systemów zarządzania i kontroli przed przekazaniem pierwszego wniosku o płatność pośrednią lub w okresie 12 miesięcy od momentu zatwierdzenia programu operacyjnego. Dokonanie pierwszej płatności pośredniej jest uzależnione od zaakceptowania raportu przez Komisję.

6.2.5 Beneficjenci (projektodawcy) projektów współfinansowanych z Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Dla projektów współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, beneficjent jest stroną umowy o dofinansowanie, podpisywanej z IP lub inną instytucją, której IP za zgodą IZ powierzyła realizację tego zadania.

Beneficjent realizuje projekt. Beneficjent przestrzega zasad zawartych w umowie o dofinansowanie oraz w odpowiednich rozporządzeniach.

Beneficjent odpowiada za:

- realizację projektu,
- zorganizowanie przetargów, gdy jest to wymóg prawa wspólnotowego lub krajowego oraz podpisanie umów z wykonawcami,
- monitorowanie i raportowanie wdrażania projektu, zgodnie z wytycznymi IZ oraz IP,
- zapewnienie stosowania odrębnych systemów księgowania lub odpowiednich kodów księgowych dla wszystkich operacji finansowych związanych z projektem,
- przygotowanie oraz stosowanie podręczników procedur wewnętrznych,
- zapewnienie dostępu do wymaganych dokumentów,
- przechowywanie dokumentacji związanej z realizacją projektu przez okres co najmniej 3 lat następujących po zamknięciu programu operacyjnego, nie naruszając przepisów regulujących pomoc publiczną. (art. 90 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006).

6.3. Monitorowanie

Monitorowanie programu operacyjnego służy zapewnieniu odpowiedniej jakości wdrażania programu operacyjnego. Jest ono prowadzone przez IZ i Komitet Monitorujący, pracujący pod przewodnictwem przedstawiciela IZ.

IZ monitoruje realizację Programu na podstawie raportów z postępów we wdrażaniu poszczególnych osi priorytetowych, sporządzanych i przekazywanych w cyklu raz na pół roku przez IP odpowiedzialne za realizację poszczególnych osi priorytetowych. Na podstawie raportów otrzymanych od IP, IZ sporządza Raport z postępu we wdrażaniu Programu, który następnie jest przekazywany do Komitetu Koordynacyjnego NSRO.

Monitorowanie jest prowadzone w oparciu o określone w programie operacyjnym wskaźniki finansowe oraz wskaźniki odnoszące się do produktów i rezultatów, kwantyfikujące cele poszczególnych osi priorytetowych. Tam, gdzie to możliwe, odpowiednie dane statystyczne będą uwzględniać podział na płeć oraz podział ze względu na wielkość projektów realizowanych przez beneficjentów. Dane dla celów monitorowania będą przesyłane do Komisji Europejskiej drogą elektroniczną, zgodnie z wymogami.

Komitet Monitorujący Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

Komitet Monitorujący (KM) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko jest powoływany w ciągu 3 miesięcy od daty przekazania Polsce decyzji Komisji Europejskiej o zatwierdzeniu programu operacyjnego, przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego. Pracownikiem KM przewodniczy przedstawiciel ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zapewnia obsługę jego prac. Komitet Monitorujący zbiera się w miarę potrzeby, nie rzadziej jednak niż raz na pół roku, a w jego skład wchodzi:

- przedstawiciele IZ,
- przedstawiciele koordynatora NSRO,
- przedstawiciele ministerstw właściwych ze względu na zakres działań realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,
- przedstawiciele ministra właściwego ds. finansów publicznych,
- przedstawiciele instytucji certyfikującej,
- przedstawiciele instytucji, której IP delegowała realizację części swoich zadań,
- przedstawiciele samorządów terytorialnych,
- przedstawiciele partnerów społeczno- gospodarczych.

Przedstawiciele KE, EBI, EBOR oraz EFI mogą brać udział w posiedzeniach Komitetów w roli doradców /obserwatorów.

Komitet Monitorujący może podjąć decyzję o powołaniu podkomitetu monitorującego dla grupy osi priorytetowych, któremu deleguje część swoich zadań związanych z prowadzeniem monitoringu w ramach danych osi priorytetowych.

Komitet może powoływać stałe grupy robocze w szczególności dla właściwej oceny złożonych wniosków oraz do monitorowania działań o charakterze horyzontalnym (równość szans, ochrona środowiska, społeczeństwo informacyjne) a także korzystać z opinii niezależnych ekspertów lub usług innych instytucji. Szczegółowy skład i tryb pracy oraz zasady działania KM zostaną określone przez IZ.

Do zadań Komitetu należy między innymi:

- a) rozpatrywanie i zatwierdzanie kryteriów wyboru projektów w ramach programu operacyjnego oraz zatwierdzanie ewentualnych zmian tych kryteriów,
- b) okresowe badanie postępu w zakresie osiągnięcia szczegółowych celów, określonych w programie, na podstawie dokumentów przedkładanych przez IZ,
- c) analizowanie rezultatów realizacji programu, w szczególności osiągnięcia celów wyznaczonych dla każdej osi priorytetowej oraz wyników ocen (ewaluacji) związanych z monitorowaniem realizacji programu, w szczególności w przypadku gdy monitoring wykazuje znaczące odstępstwa od początkowo określonych celów lub gdy zgłoszone są propozycje zmian w programie,
- d) analizowanie i zatwierdzanie rocznych i końcowych raportów z wdrażania,
- e) zapoznawanie się z rocznymi raportami z kontroli programu oraz z komentarzami Komisji Europejskiej do tych raportów,
- f) przedkładanie IZ propozycji zmian lub analiz programu operacyjnego ułatwiających realizację celów funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności określonych w rozporządzeniu ogólnym dotyczącym tych funduszy lub służącym usprawnieniu zarządzania programem, w tym zarządzania finansowego,
- g) analizowanie i zatwierdzanie wszelkich propozycji zmian treści decyzji Komisji w sprawie wkładu funduszy.

6.4. Przepływy finansowe

Środki przekazywane przez Komisję Europejską jako zaliczki oraz płatności okresowe i płatność końcowa na rzecz POIiŚ zostaną włączone do budżetu państwa jako jego dochody. Z kolei z budżetu państwa będą przekazywane środki na finansowanie projektów.

Instytucje Pośredniczące w ramach POIiŚ będą mieli zaplanowane środki na wydatki służące finansowaniu realizacji danej osi priorytetowej zgodnie z zasadami realizacji budżetu

państwa, w ramach rocznych limitów wydatków określonych w ustawie budżetowej. Limity te będą określone w uzgodnieniu z Ministrem Rozwoju Regionalnego w toku prac nad ustawą budżetową na podstawie tabeli płatności POIiŚ oraz wieloletnich limitów zobowiązań i wydatków określonych w POIiŚ, tak aby zapewnić sprawną i terminową realizację POIiŚ.

W ramach POIiŚ płatności będą dokonywane przez instytucję pośredniczącą (lub inną instytucję, której IP za zgodą IZ powierzyła realizację tego zadania) do beneficjentów jako zwrot poniesionych przez nich wydatków, zgodnie z zasadami określonymi w POIiŚ. W uzasadnionych wypadkach środki będą przekazywane jako płatności służące pokrywaniu przyszłych wydatków.

Równolegle beneficjent będzie w ustalonych okresach przekazywał do instytucji pośredniczącej (lub innej instytucji, której IP za zgodą IZ powierzyła realizację tego zadania) wymagane dokumenty służące certyfikacji wydatków poniesionych na realizację działania/projektów. Przekazanie kolejnej płatności może być uzależnione od rozliczenia określonej części płatności poprzedniej.

W ustalonych okresach Instytucja Pośrednicząca w ramach osi priorytetowej na podstawie zatwierdzonych wydatków będzie sporządzała wniosek o płatność i przekazywała go do Instytucji Zarządzającej.

6.5 Ocena (ewaluacja)

Ocena służy poprawie jakości, efektywności i spójności pomocy udzielanej w ramach polityki spójności oraz strategii i wdrażania Programu, w odniesieniu do specyficznych problemów strukturalnych na poziomie krajowym i regionalnym, przy uwzględnieniu zasady zrównoważonego rozwoju i odpowiednich regulacji wspólnotowych dotyczących wpływu na środowisko oraz strategicznych ocen środowiskowych.

Za prowadzenie oceny Programu odpowiada IZ, a w jej ramach utworzona specjalnie w tym celu jednostka ewaluacyjna. Jej zadania obejmują głównie:

- a) zapewnienie środków finansowych, w ramach pomocy technicznej, na prowadzenie ewaluacji oraz pozyskiwanie i gromadzenie danych z systemu monitoringu,
- b) opracowanie planu oceny obejmującego różne fazy realizacji programu,
- c) zapewnienie przeprowadzenia ewaluacji ex-ante – przed rozpoczęciem realizacji programu,
- d) zapewnienie przeprowadzenia ewaluacji związanych z monitorowaniem realizacji programu, w szczególności w przypadku gdy monitorowanie wykazuje znaczące odstępstwa od początkowo określonych celów lub gdy zgłoszone są propozycje zmian w programie,
- e) przekazanie wyników ewaluacji związanych z monitorowaniem realizacji programu właściwemu dla danego programu komitetowi monitorującemu oraz Komisji Europejskiej,
- f) upublicznianie wyników przeprowadzonych ewaluacji,
- g) zapewnienie przeprowadzenia do dnia 30 czerwca 2011 roku ewaluacji stopnia realizacji programu operacyjnego w odniesieniu do wybranych osi priorytetowych, której wyniki posłużą alokacji krajowej rezerwy wykonania,

- h) współpracę z Komisją Europejską przy ewaluacjach związanych z monitorowaniem realizacji programu oraz ewaluacjach strategicznych wykonywanych z inicjatywy Komisji,
- i) współpracę z Komisją Europejską przy ewaluacji ex – post (ocenie na zakończenie programu).

Ponadto, właściwi ministrowie będą odpowiedzialni za zlecenie ewaluacji dotyczących osi priorytetowych programów operacyjnych należących do ich zakresu odpowiedzialności (jako IP).

6.6. Wymiana danych elektronicznych w celu spełnienia wymogów dotyczących płatności, monitoringu i oceny

Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego odpowiada za zapewnienie funkcjonowania bezpiecznego systemu elektronicznej wymiany informacji z KE oraz udzielanie akredytacji dostępu do systemu instytucjom zaangażowanym we wdrażanie programów operacyjnych. Za wprowadzanie danych do systemu informatycznego oraz wprowadzenie systemu lokalnego odpowiada instytucja zarządzająca programem operacyjnym we współpracy z koordynatorem NSRO. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego prowadzi nadzór nad systemem informatycznym i określa standardy w zakresie gromadzenia danych przez wszystkich uczestników systemu realizacji NSRO.

Minister właściwy do spraw finansów publicznych odpowiada za budowę i rozwój systemu informatycznego na podstawie standardów w zakresie gromadzenia danych określonych przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego.

6.7. Informacja i promocja

IZ programem operacyjnym przy pomocy IP zapewni odpowiednią informację i promocję dotyczącą programu operacyjnego oraz projektów realizowanych w jego ramach, skierowaną do obywateli UE oraz beneficjentów. Informacja i promocja ma służyć podkreśleniu roli Wspólnoty oraz zapewnić przejrzystość pomocy udzielanej ze środków polityki spójności. Informacja i promocja musi odpowiadać wymogom określonym w odpowiednim rozporządzeniu Komisji Europejskiej.

W celu prawidłowego prowadzenia procesu informowania i promocji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, IZ, we współpracy z IP, opracuje Plan Komunikacji, który będzie podstawą prowadzenia działań informacyjnych i promocyjnych. Celem strategicznym prowadzonego procesu komunikacji jest zapewnienie odpowiedniego poziomu wiedzy o możliwościach pozyskania wsparcia finansowego Unii Europejskiej oraz stworzenie dobrego klimatu dla absorpcji pomocy strukturalnej. Cel ten będzie realizowany poprzez zwiększanie świadomości społecznej Polaków w zakresie korzyści płynących z wdrażania Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia, i pośrednio, z integracji z Unią Europejską, a także upowszechnianie wiedzy na temat efektów i postępów realizacji funduszy oraz zapewnienie możliwości wymiany doświadczeń pomiędzy uczestnikami procesu wdrażania funduszy unijnych w Polsce.

6.8 Zasada partnerstwa

Podobnie jak to miało miejsce w trakcie przygotowania programu operacyjnego, partnerzy gospodarczy i społeczni będą konsultowani na wszystkich etapach realizacji Programu

zgodnie z wymaganiami art. 11 rozporządzenia nr 1083/2006 oraz prawa krajowego. Najistotniejszym elementem stosowania zasady partnerstwa będzie udział partnerów gospodarczych i społecznych w Komitecie Monitorującym, który zapewni uczestnictwo w najważniejszych decyzjach dotyczących programu, w szczególności w zakresie kryteriów wyboru projektu do wsparcia czy monitorowaniu realizacji programu.

7. OCENA PROGRAMU PRZED ROZPOCZĘCIEM REALIZACJI

Zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady nr 1083/2006 przeprowadzenie oceny szacunkowej zostało zlecone niezależnym ekspertom. W trybie przetargu nieograniczonego została wybrana firma Kantor Polska Sp. z o.o. w konsorcjum z LRDP KANTOR Ltd. Badanie rozpoczęło 11 sierpnia 2006 r. Zostało ono podzielone na 5 obszarów tematycznych.

Weryfikacja analizy społeczno-ekonomicznej oraz trafności zaproponowanej strategii w stosunku do zidentyfikowanych potrzeb

W ocenie ewaluatorów diagnoza sytuacji społeczno-ekonomicznej została przygotowana prawidłowo dla sektorów transportowego oraz energetycznego, natomiast w przypadku pozostałych sektorów wymagała uzupełnień, poprawek lub aktualizacji danych. Uwagi ekspertów zostały w części uwzględnione, a zapisy programu poprawione. W wyniku rekomendacji eksperta został dodany całkowicie nowy fragment opisujący sytuację w sektorze administracji publicznej odpowiedzialnej za wdrażanie programu. Natomiast pierwotnie zaproponowany kształt analizy SWOT nie zyskał aprobaty ewaluatorów – zaproponowali oni przygotowanie odrębnej pogłębionej analizy SWOT dla każdego z sektorów, co zostało zastosowane.

Ocena racjonalności strategii programu i jej spójności wewnętrznej

Pomimo braków w analizie SWOT oraz diagnozie dla kilku z sektorów trafność strategii została generalnie oceniona pozytywnie.

Natomiast wątpliwości ewaluatorów wzbudziła zasadność finansowania transportu lotniczego oraz śródlądowego przy ograniczonych środkach, jak i wyodrębnienie osi priorytetowej ograniczonej wyłącznie do transportu drogowego dla Polski Wschodniej. Pozostawienie ww. obszarów wsparcia w niezmiennym kształcie jest spowodowane prorozwojowym charakterem sektora lotniczego; proekologicznym charakterem sektora żeglugi śródlądowej potwierdzonym w Europejskiej Polityce Transportowej do roku 2010 oraz zapewnieniem innych źródeł finansowania na pozostałe odcinki śródlądowych dróg wodnych; koniecznością włączenia głównych ośrodków Polski Wschodniej w system transportowy kraju, zwłaszcza drogowy, przy zapewnieniu odrębnej alokacji środków.

W przypadku sektora środowiskowego zanegowana została idea finansowania budowy wielozadaniowych zbiorników retencyjnych ze środków unijnych. W przypadku utrzymania decyzji o pozostawieniu tych zadań zarekomendowano wprowadzenie zasady budowy wielozadaniowych zbiorników retencyjnych wyłącznie w przypadkach, gdy ochrona przeciwpowodziowa przy pomocy alternatywnych rozwiązań jest wykluczona na danym obszarze, natomiast w pozostałych przypadkach przydzielania środków na zadania związane z renaturyzacją oraz tzw. „małą retencją”. Kwestia ta została również poruszona przez ekspertów opracowujących prognozę oddziaływania na środowisko w związku z czym opis przedmiotowej osi priorytetowej został zmieniony. Poza tym, w wyniku oceny szacunkowej usunięto nieścisłość polegającą na umożliwieniu finansowania inwestycji wodociągowych z pominięciem infrastruktury kanalizacyjnej. Zwrócono również uwagę, iż rekultywacja terenów zdegradowanych nie powinna się ograniczać wyłącznie do rekultywacji na cele przyrodnicze, gdyż tereny te najczęściej znajdują się w centrach miast. Również tę rekomendację uwzględniono.

Zakwestionowana została także idea finansowania osi priorytetowej dotyczącej szkolnictwa wyższego w ramach POIiŚ. Zarekomendowano jej przeniesienie do Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka. Jako argumenty przemawiające za takim rozwiązaniem wskazano większą komplementarność działań z zakresem PO Innowacyjna Gospodarka oraz ewentualne problemy z demarkacją działań przy rozrzuconiu działań na POIiŚ, programy regionalne, program dla Polski Wschodniej oraz Program Operacyjny Kapitał Ludzki. Pomimo rekomendacji ewaluatora podjęto decyzję o pozostawieniu tej osi priorytetowej w ramach POIiŚ. Jest to uzasadnione ze względu na możliwości powiązania działań edukacyjnych z działaniami w dziedzinach transportu, ochrony środowiska, energetyki oraz ochrony zdrowia. Natomiast w wyniku rekomendacji ewaluatorów przeformułowano cel główny osi w taki sposób, aby uwzględniał on wszystkie działania planowane do wsparcia, zaś cele szczegółowe podzielono w jasny sposób.

W celu zapewnienia większej spójności pomiędzy częścią diagnostyczną a strategiczną zaproponowano uzupełnienie programu o zapisy wskazujące na konieczność ograniczenia działań przy wsparciu środków unijnych do wybranych problemów. W większości przypadków (wyjątkiem była oś priorytetowa dotycząca przyjaznej środowisku infrastruktury energetycznej, której zakres został ograniczony) ewaluacja potwierdziła uzasadnienie ekonomiczne interwencji. W przypadku pomocy technicznej ekspert zaproponował uzupełnienie zapisów osi priorytetowej wspieranej z Funduszu Spójności o zapisy analogiczne jak w osi finansowanej z EFRR, co powinno zabezpieczyć finansowanie wszelkich działań również z Funduszu Spójności.

Również podział alokacji środków generalnie został oceniony pozytywnie. Zarówno analiza ekspercka, jak i badania ankietowe oraz wywiady potwierdziły, iż podział środków jest słuszny, niemniej jednak wskazywano na niewystarczającą liczbę ogólną alokacji na poszczególne sektory w stosunku do zidentyfikowanych potrzeb. Ekspert ds. środowiska wskazał na konieczność zrównoważenia części środowiskowej z transportową, co po przeanalizowaniu diagnozy sytuacji społeczno-ekonomicznej kraju oraz dotychczasowego wsparcia, jak i po uwzględnieniu przeznaczenia dużej liczby środków na gałęzie transportu sprzyjające środowisku wydaje się nieuzasadnione.

Ocena spójności programu ze wspólnotowymi, krajowymi oraz regionalnymi dokumentami strategicznymi oraz politykami

Spójność programu ze wspólnotowymi, krajowymi oraz regionalnymi dokumentami strategicznymi oraz politykami została potwierdzona.

Ocena przewidywanych rezultatów i oddziaływania wraz z oceną systemu wskaźników

Ocena oczekiwanego rezultatu oraz oddziaływania programu została oparta o wyniki analizy efektu makroekonomicznego HERMIN oraz analizę ekspercką. Eksperti potwierdzili pozytywny wpływ POIiŚ na osiągnięcie celów spójności społecznej, ekonomicznej oraz terytorialnej UE, jak również celów lizbońskich. W ocenie oddziaływania programu wskazano również na efekt popytowy, efekt dźwigni przyczyniające się do osiągnięcia wartości dodanej zarówno w sferze ekonomicznej jak i społecznej. Żaden z ekspertów nie wskazał na znaczące negatywne efekty uboczne programu, których łagodzenie nie byłoby przewidziane w ramach wdrażania POIiŚ.

W ramach oceny tego obszaru eksperci wskazali na braki i uchybienia systemu wskaźników, które to uwagi zostały częściowo uwzględnione w niniejszej wersji programu. Poprawiony został zwłaszcza wskaźnik horyzontalny dla całego POIiŚ. Proponowany we wcześniejszej

wersji wskaźnik mierzący miejsce Polski w rankingu Międzynarodowego Instytutu Rozwoju Zarządzania w Genewie – IMD został zawężony do miejsca Polski w ww. rankingu, ale wyłącznie w obszarze dotyczącym stanu infrastruktury.

Ocena proponowanego systemu wdrażania

Ocena systemu wdrażania wskazała na wieloetapowość oraz ogromną złożoność procesu wdrażania POIiŚ. Podkreśliła również konieczność koordynacji wdrażania w ciągu 2-4 pierwszych lat nowej perspektywy programów oraz projektów zarówno z lat 2004-2006 jak i tych z 2007-2013. W ocenie systemu finansowania wskazano na konieczność uwzględniania doświadczenia dotychczasowej instytucji certyfikującej umiejscowionej w Ministerstwie Finansów w ramach nowotworzonych struktur w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego. Zasada partnerstwa zarówno na etapie programowania jak i planowana jej realizacja na etapie wdrażania została oceniona pozytywnie.

Ze względu na fakt, iż ewaluatorzy przeprowadzili bardzo dogłębną analizę i ocenili sam program, jak i jego uzupełnienie krajowe, prace nad wdrażaniem rekomendacji nie ograniczą się wyłącznie do poprawienia zapisów programu, a będą kontynuowane również po jego zatwierdzeniu.

Sprawozdanie z oceny szacunkowej oraz szczegółowe informacje dotyczące wszystkich rekomendacji ewaluatorów wraz ze stanowiskiem instytucji zarządzającej wypracowanym we współpracy z instytucjami pośredniczącymi zostały zamieszczone na oficjalnej stronie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

8. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA PROGRAMU NA ŚRODOWISKO

Podstawy prawne:

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001) w sprawie oceny oddziaływania niektórych planów i programów na środowisko (tzw. dyrektywa SEA - *Strategic Environmental Assessment*)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2006, Nr 129, poz. 902, z późn. zm.) – art. 40 nakładający obowiązek *Postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji planów i programów.*

Wykonawca prognozy

Konsorcjum Proeko wspólnie z Ekokonsult.

Cel wykonania prognozy

Zgodnie z art. 4 preambuły do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE w sprawie oceny oddziaływania niektórych planów i programów na środowisko:

Ocena wpływu na środowisko jest ważnym narzędziem służącym do uwzględnienia aspektów środowiskowych w procesie przygotowania i przyjmowania niektórych planów i programów, które potencjalnie mogą powodować znaczący wpływ na środowisko w Państwach Członkowskich, ponieważ zapewnia, że taki wpływ planów i programów jest brany pod uwagę w czasie przygotowania tych dokumentów i przed ich przyjęciem.

Celem prognozy było zbadanie oraz ocena stopnia i sposobu uwzględnienia aspektów środowiskowych w poszczególnych częściach projektu programu operacyjnego.

Ponadto celem prognozy oddziaływania na środowisko PO Infrastruktura i Środowisko była analiza, czy program operacyjny przyczyni się pozytywnie do zrównoważonego rozwoju, czy jest zgodny z politykami krajowymi oraz europejskimi dotyczącymi ochrony środowiska, a także ma służyć identyfikacji negatywnych skutków oddziaływania programu operacyjnego na środowisko oraz zawierać propozycję działań kompensacyjnych.

Prognoza była wykonywana zgodnie z wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹²⁸, w myśl której przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty polityk, strategii, planów lub programów, których opracowywanie przez centralne lub wojewódzkie organy administracji publicznej jest przewidziane w ustawach.

W dniu 2 października 2006 r. zostały rozpoczęte konsultacje społeczne programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w trybie art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹²⁹.

Projekt Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko zamieszczono na stronie MRR <http://www.funduszspojnosci.gov.pl/20072013>. Udostępniono go też do wglądu w recepcji budynku MRR (ul. Wspólna 2/4 Warszawa). Zakończenie konsultacji zakończyło się w dniu 23 października 2006 r.

¹²⁸ Dz. U. 2006, Nr 129, poz. 902, z późn. zm.

¹²⁹ j/w.

Informacja o rozpoczęciu ww. konsultacji została również opublikowana w dniu 2 października 2006 r. w Rzeczpospolitej oraz Gazecie Wyborczej.

Dokument ten był prezentowany przez wykonawcę na konferencjach dotyczących sektora środowiska i transportu. Dnia 19 października 2006 r. w Warszawie odbyła się konferencja poświęcona jedynie ww. dokumentowi.

Dodatkowo materiał został zamieszczony na płytach CD i był dystrybuowany na kolejnych konferencjach po 10 października. Jednocześnie MRR skierowało pisma do liderów organizacji pozarządowych oraz opiniotwórczych instytucji naukowych zapraszające do czynnego wzięcia udziału w konferencjach, w tym przede wszystkim konferencji dotyczącej wstępnej wersji dokumentu prognozy.

W ramach konsultacji społecznych projektu POiŚ zaplanowano/odbyły się spotkania, których przedmiotem będzie/był również projekt prognozy oddziaływania na środowisko:

1. Konferencja na temat wsparcia sektora środowiska w ramach POiŚ
5 października 2006 r., Warszawa (Budynek Ministerstwa Gospodarki, Sala Pod Kopułą przy Wspólnej 2/4);
2. Konferencja na temat wsparcia sektora transportu w ramach POiŚ
10 października 2006 r., Warszawa (Budynek Ministerstwa Gospodarki, Sala Pod Kopułą przy Wspólnej 2/4);
3. Konferencja na temat wsparcia sektora środowiska w ramach POiŚ
12 października 2006 r., Gdynia (Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, Al. Zwycięstwa 96/98)
4. Konferencja na temat projektu Prognozy oddziaływania na środowisko POiŚ
19 października 2006 r., Warszawa (Budynek Ministerstwa Gospodarki, Sala Pod Kopułą przy Wspólnej 2/4).

Po zakończeniu konsultacji społecznych projektu prognozy w dniu 24 października 2006 r. odbyło się spotkanie z przedstawicielami pozarządowych organizacji ekologicznych z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego podsumowujące wyniki konsultacji. W dniu 31 października 2006 r. wykonawca prognozy przygotował ostateczną wersję raportu zawierającą wyniki procesu konsultacji oraz wyniki uzgodnień z właściwymi organami.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji Prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko:

Zgodnie z art. 44 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹³⁰ do przyjętego programu załącza się pisemnie informacje o sposobie wykorzystania:

- a) ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- b) opinii i uzgodnień organu ochrony środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego
- c) wyników udziału społeczeństwa
- d) informacji o metodach oraz częstotliwości przeprowadzania analizy realizacji postanowień dokumentu.

¹³⁰ Dz. U. 2006, Nr 129, poz. 902, z późn. zm.

Uwzględnienie ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko:

Sporządzona przez niezależnych ekspertów analiza nie wykazała istotnych sprzeczności pomiędzy zapisami programu, które wymagałyby znacznej modyfikacji lub eliminacji któregośkolwiek z celów programu. Zgodnie z opinią zespołu przygotowującego dokument prognozy podstawowym kierunkiem działania powinna być wyprzedzająca identyfikacja potencjalnych konfliktów przyrodniczo-przestrzennych, ukierunkowania na ich eliminowanie, a co najmniej łagodzenie w ramach planów zagospodarowania przestrzennego województw lub planów zagospodarowania przestrzennego obszarów metropolitalnych. Tym samym działania te będą podejmowane przez administrację na poziomie regionalnym.

Pozostałe ustalenia zostały uwzględnione w następujący sposób:

- została uzupełniona analiza SWOT o zaproponowane przez Wykonawcę zapisy, w tym także usunięte zostały zapisy pozostające w sprzeczności z tekstem prognozy;
- zostały zweryfikowane dane podane w diagnozie oraz uzupełnione na podstawie prognozy a także innych dokumentów (w tym również projektów dokumentów znajdujących w trakcie uzgodnień między resortowych);
- zmianie uległa nazwa osi priorytetowej III z *Bezpieczeństwa ekologicznego* na bardziej oddającą charakter zaplanowanych działań *Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska*. Modyfikacji uległa zawartość osi priorytetowej, w której jednoznacznie określono, iż przede wszystkim priorytetowo będą traktowane projekty dotyczące renaturyzacji, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody, zwiększające naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek, natomiast środki na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności będą kierowane w uzasadnionych przypadkach. Dodatkowo wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu dyspozycyjnych zasobów wody, a także w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania poważnym awariom i monitorowania stanu środowiska. Natomiast budowa nowych obiektów hydrotechnicznych będzie wspierana tylko w przypadkach, gdy będzie jedynym możliwym rozwiązaniem istniejących na danym terenie zagrożeń;
- zgodnie z ustaleniami rozdziału prognozy odnoszącego się do potencjalnego wpływu transgranicznego realizacji postanowień programu w działaniu 7.5 *Poprawa śródlądowych dróg wodnych* nie będą realizowane (wskazane w projekcie Programu z dnia 1 sierpnia 2006 roku) inwestycje na odcinkach granicznych rzeki Odry.

Opinie i uzgodnienia organu ochrony środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego

Zgodnie z art. 42 ust. 1 oraz w związku z art. 381 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹³¹ Minister Rozwoju Regionalnego wystąpił w dniu 21 kwietnia 2006 roku o określenie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla PO Infrastruktura i Środowisko do Ministra Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego. Zapisy te zostały włączone do

¹³¹ Dz. U. 2006, Nr 129, poz. 902, z późn. zm.

Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dla przetargu na wykonanie ww. prognozy. Wstępna wersja prognozy oddziaływania na środowisko została sporządzona na podstawie uzgodnionego z ww. organami zakresu oraz przekazana zamawiającemu w dniu 25 września 2006 r.

W dniu 2 października 2006 roku rozpoczęły się konsultacje społeczne programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. W dniu 4 października 2006 roku Minister Rozwoju Regionalnego w trybie art. 43 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹³² przekazał do zaopiniowania dokument prognozy do Ministra Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego.

Główny Inspektor Sanitarny nie zgłosił uwag do przekazanego dokumentu.

Minister Środowiska zgłosił uwagi wymagające uwzględnienia w ostatecznej wersji dokumentu prognozy. Ostateczna wersja dokumentu prognozy została opracowana po zweryfikowaniu oraz na podstawie opinii i wniosków z konsultacji społecznych, w tym także w wyniku uzgodnień z właściwymi organami.

Wyniki udziału społeczeństwa

Przed rozpoczęciem prac nad prognozą oddziaływania na środowisko, w dniu 28 lutego 2006 roku, została utworzona Grupa Robocza ds. prognozy oddziaływania na środowisko oraz ewaluacji ex-ante PO Infrastruktura i Środowisko. W skład Grupy wchodziłi reprezentanci poszczególnych sektorów ujętych w ramach programu oraz przedstawiciele organizacji pozarządowych, w tym również ekologicznych. Grupa ta następnie uczestniczyła w kolejnych etapach przygotowania dokumentu, miała możliwość składania uwag na wszystkich jego etapach tworzenia. W ramach konsultacji programu operacyjnego oraz prognozy oddziaływania na środowisko nie zostały zgłoszone uwagi bezpośrednio do tekstu prognozy, poza uwagą odnoszącą się do kwestii uwzględnienia w prognozie indykatorywnych planów inwestycyjnych, niemniej jednak w tym przypadku zarówno Wykonawca jak i Komisja Europejska jednoznacznie stwierdziła, iż tego typu kwestia nie powinna być przedmiotem ww. dokumentu. W toku konsultacji zgłoszono również szereg uwag dotyczących zawartości projektu programu. Najważniejszym dokumentem zbierającym uwagi pozarządowych organizacji ekologicznych było *Stanowisko Pozarządowych Organizacji Ekologicznych w sprawie projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* opublikowane w czerwcu 2006 roku będące wspólnym stanowiskiem 50 organizacji, którego wydawcą była Polska Zielona Sieć, a publikacja została sfinansowana dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej oraz Budżetu Państwa. Dokument ten został oficjalnie przekazany do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego we wrześniu 2006 roku, został również przekazany Wykonawcy prognozy celem uwzględnienia przy opracowywaniu wstępnej wersji dokumentu. W trakcie konsultacji społecznych, dokument ten był dystrybuowany przez przedstawicieli organizacji pozarządowych. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego opracowało szczegółowo odpowiedzi na przedstawione rekomendacje w oparciu o opinie przedstawione przez poszczególne resorty oraz opinię sporządzoną przez Wykonawcę prognozy. Do najważniejszych wniosków uwzględnionych w ostatecznej wersji programu, które uwzględniają rekomendacje organizacji pozarządowych oraz prognozy jest modyfikacja zapisów osi priorytetowej III *Bezpieczeństwo ekologiczne* (obecnie *Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska*) odnośnie działań, które będą wspierane

¹³² Dz. U. 2006, Nr 129, poz. 902, z późn. zm.

priorytetowo. Jednocześnie określono, iż priorytetowo będą traktowane projekty dotyczące renaturyzacji cieków wodnych, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody, zwiększające naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek, natomiast środki na odtwarzanie, modernizowanie oraz budowę nowej zabudowy hydrotechnicznej będą kierowane jedynie w uzasadnionych przypadkach. W wyniku rekomendacji dotyczącej wypełnienia przez stronę polską zobowiązań wynikających z zapisów Traktatu Akcesyjnego z obszaru środowisko oraz postulatów zgłaszanych w ramach konsultacji społecznych programu zwiększona została wielkość środków dla osi priorytetowej *I Gospodarka wodna-ściekowa* oraz osi priorytetowej *II Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi*.

Informacja o metodach oraz częstotliwości przeprowadzania analizy realizacji postanowień dokumentu.

Biorąc pod uwagę, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko będzie realizowane szereg celów związanych z ochroną środowiska, tym samym wskaźniki monitorowania realizacji celów związanych z np. oczyszczaniem ścieków komunalnych, będą jednocześnie wskaźnikiem wpływu na środowisko realizacji postanowień programu. Niemniej oprócz ww. wskaźników zostaną wykorzystane również wskaźniki zaproponowane przez Wykonawcę *Prognozy oddziaływania na środowisko* Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Sektor środowiska

- % udział odpadów komunalnych skierowanych do recyklingu lub odzysku
- % udział odpadów podlegających segregacji u źródła
- % populacji w aglomeracjach >15000 RLM przyłączonych do sieci wodociągowej,
- % populacji w aglomeracjach >15000 RLM przyłączonych do sieci kanalizacyjnej,
- % populacji kierujący ścieki do oczyszczalni spełniających wymogi ramowej dyrektywy wodnej,
- % wykorzystania potencjału istniejących oczyszczalni ścieków,
- przepustowość istniejących oczyszczalni ścieków.

Sektor energetyki:

- efektywność wytwarzania energii,
- moc instalacji wykorzystujących odnawialne źródła energii,
- zużycie energii na jednostkę PKB (liczonego według PSN),
- wskaźnik emisji CO₂/1 MWh wytworzonej energii elektrycznej,
- wskaźnik emisji CO₂/1 GJ wytworzonej energii cieplnej,
- udział energii elektrycznej wyprodukowanej w układach „skojarzonych”,
- pojemność podziemnych magazynów gazu (mln m³),
- długość magistralnych linii przesyłowych, elektroenergetycznych, gazowych, naftowych (tys. km),

- powierzchnia wylesień na terenach przeznaczonych pod linie elektroenergetyczne lub rurociągi.

Sektor transportu:

- struktura podróży w obszarach metropolitalnych i dużych miast z podziałem na transport publiczny i prywatny,
- udział transportu kolejowego w przewozach towarowych i pasażerskich,
- udział liczby mieszkańców województwa żyjących na obszarach o przekroczonym poziomie hałasu,
- przestrzenny zasięg hałasu lotniczego w obrębie obszarów metropolitalnych,
- procentowy udział transportu zbiorowego w obrębie miasta,
- ilość stref o obniżonym standardzie aerosanitarnym ze względu na zanieczyszczenia komunikacyjne,
- udział transportu morskiego w eksporcie i imporcie,
- powierzchnia gruntów rolnych i leśnych wyłączonych z produkcji na cele rozwoju infrastruktury transportowej,
- powierzchnia terenów w systemie obszarów chronionych, wyłączonych na potrzeby infrastruktury transportowej (powierzchnia terenu zajęta pod pas drogowy),
- ilość ścieków deszczowych odprowadzanych bezpośrednio do wód powierzchniowych
- liczba przejść dla zwierząt/ łączników korytarzy ekologicznych,
- przyrost powierzchni terenów trwale zabudowanych.

Metodyka wykonywania badań:

Do monitoringu będą wykorzystywane (zgodnie z przepisami *art. 10 dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko*) ogólnodostępne dane pochodzące z roczników statystycznych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny oraz Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.

Częstotliwość wykonywania badań:

Zgodnie z terminami publikacji oficjalnych danych statystycznych monitorowanie wpływu realizacji postanowień programu będzie się odbywać w cyklu corocznym począwszy od końca drugiego roku od rozpoczęcia wdrażania programu operacyjnego.

9. INFORMACJA O KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH¹³³

Zgodnie z art. 11 dotyczącym „partnerstwa” rozporządzenia Rady *ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności* z dnia 11 lipca 2006 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (MRR) w okresie od początku przygotowania programu prowadziło proces konsultacji społecznych wstępnego projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Okres ten był podzielony na dwa etapy. Pierwszy odbył się w terminie od lutego 2006 r. do końca lipca 2006 r. W trakcie tego okresu przygotowywano wersję programu, która podlegała konsultacjom wewnątrz resortowym. Faza ta zakończyła się 1 sierpnia 2006 roku kierunkowym przyjęciem projektu dokumentu przez Radę Ministrów i decyzją o skierowaniu programu do konsultacji społecznych.

Konsultacje projektu dokumentu POIiŚ zaakceptowanego przez RM - rozpoczęły się we wrześniu 2006 roku, a zakończyły się w październiku 2006 r. W trakcie tego procesu konsultowany był też projekt Prognozy Oddziaływania Programu na Środowisko.

Należy zwrócić uwagę, iż obszary wsparcia przewidziane w ramach POIiŚ konsultowane były już poprzednio w ramach konsultacji społecznych programów operacyjnych przygotowanych w 2005 roku w ramach projektu Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013. Zakres wsparcia projektu POIiŚ 2007 – 2013 konsultowany był w ramach następujących projektów programów operacyjnych:

- Środowisko,
- Infrastruktura Drogowa,
- Konkurencyjność Transportu,
- Rozwój kultury i zachowanie dziedzictwa kulturowego,
- Spójność terytorialna i konkurencyjność regionów,
- Nauka, nowoczesne technologie i społeczeństwo informacyjne,
- Wykształcenie i kompetencje.

Celem konsultacji było uzyskanie opinii i uwag środowisk i partnerów społeczno-gospodarczych, pozwalających na dokonanie zmian w projekcie programu.

Przebieg procesu konsultacji społecznych projektu POIiŚ

1. I etap konsultacji.
2. Zestawienie uwag uzyskanych podczas I etapu konsultacji.
3. Przygotowanie materiałów informacyjnych nt. programu.
4. II etap konsultacji.
5. Przeprowadzenie konsultacji projektu Prognozy Oddziaływania programu na Środowisko.
6. Zestawienie uwag II etapu konsultacji.

¹³³ Szczegółowy opis przebiegu procesu konsultacji znajduje się w raporcie z konsultacji społecznych projektu POIiŚ 2007-2013 zamieszczonym na stronie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: www.funduszspojnosci.gov.pl/20072013/

Etap I

Proces konsultacji społecznych projektu POIiŚ prowadzony przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego rozpoczął się już na etapie przygotowania wstępnego projektu Programu. Dokument był konsultowany w ramach prac grupy roboczej specjalnie powołanej w tym celu. W skład 34 osobowej grupy wchodziłi przedstawiciele administracji rządowej, samorządowej, partnerów społeczno-gospodarczych oraz organizacji pozarządowych (w tym ekologicznych).

Spotkania grupy roboczej odbyły się 28 lutego 2006 r., 31 marca 2006 r., 3 kwietnia 2006 r., 6 kwietnia 2006 r., 7 kwietnia 2006 r., 14 czerwca 2006 r., 28 czerwca 2006 r. oraz 29 czerwca 2006 r. Spotkania dotyczyły konsultacji projektu Programu w obszarach poświęconych tematyce zdrowia, kultury, środowiska, transportu oraz energetyki, jak i zakresom pomocy publicznej, systemowi wdrażania i wyboru projektów oraz konsultacjom społecznym POIiŚ.

Równoległe z procesem prowadzenia prac nad przygotowaniem POIiŚ, instytucja zarządzająca prowadziła archiwizację uwag do Programu nadsyłanych przez zainteresowane podmioty. Zestawienie to pozwoliło korygować Program na poszczególnych etapach jego przygotowania.

Innym elementem umożliwiającym zapoznanie się z opinią środowisk zainteresowanych Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko były konferencje dotyczące konsultacji społecznych Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia (NSRO) - Narodowej Strategii Spójności na lata 2007 – 2013 w obszarach wspieranych w ramach POIiŚ. Spotkania były organizowane przy pełnym zaangażowaniu pracowników administracji rządowej i samorządowej oraz przy aktywnym uczestnictwie w nich marszałków, wojewodów i członków zarządów województw. Uczestnicy, reprezentujący środowiska eksperckie, jednostki samorządu terytorialnego, partnerów społecznych i gospodarczych oraz parlamentarzystów, przedstawiali swoje uwagi do projektu POIiŚ. Dnia 22 czerwca 2006 roku podczas konferencji w Warszawie konsultowano obszar infrastruktury ochrony środowiska i energetyki w ramach NSRO 2007-2013. Drugim spotkaniem z tego cyklu była konferencja poświęcona tematyce kultury i turystyki oraz wsparcia infrastruktury zdrowotnej. Konferencja ta odbyła się 23 czerwca 2006 roku w Warszawie. Kolejnym spotkaniem była konferencja na temat infrastruktury transportowej w ramach NSRO, co w większej mierze dotyczyło obszarów wspieranych w ramach POIiŚ. Konferencja odbyła się 8 września 2006 roku i tak jak poprzednie zgromadziła partnerów społeczno-gospodarczych.

Działaniem poprzedzającym konferencje konsultacyjne było umieszczenie projektu dokumentu na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Etap II

Etap II konsultacji społecznych rozpoczął się po kierunkowym przyjęciu projektu Programu przez Radę Ministrów – 1 sierpnia 2006 roku - o czym poinformowano społeczeństwo za pośrednictwem prasy ogólnopolskich („*Rzeczpospolita*”, „*Gazeta Wyborcza*”; data publikacji: 29 sierpnia 2006 r.), a także stron internetowych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Kolejnym działaniem było stworzenie siatki podstron elektronicznych na portalach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego dotyczących ogólnych zagadnień programowych, procesu konsultacji społecznych, analizy ex-ante projektu programu oraz projektu Prognozy Oddziaływania Programu na Środowisko. Jednocześnie utworzono system

FAQ (*frequent asked questions*) polegający na uruchomieniu adresu poczty elektronicznej poiis@mrr.gov.pl oraz publikacji na stronie MRR odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania.

Oprócz zamieszczenia na stronach internetowych wersji elektronicznej projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 przygotowano i dystrybuowano okładkową wersję projektu Programu – nakład 5 000 szt., ulotki i broszury informacyjne 8 000 sztuk oraz płyty CD z elektroniczną wersją projektu Programu. Dokumenty te były rozdawane podczas konferencji oraz były przekazane do regionalnych punktów informacji europejskiej.

Głównym elementem konsultacji społecznych projektu POIiŚ była organizacja konferencji tematycznych:

Konferencja rozpoczynająca konsultacje społeczne projektu POIiŚ
data: 5 września 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie – liczba uczestników: 250;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora zdrowia w ramach projektu POIiŚ
data: 7 września 2006 r., sala: WUW w Poznaniu – liczba uczestników: 170;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora energetyki w ramach projektu POIiŚ
data: 8 września 2006 r. Politechnika Poznańska – liczba uczestników: 100;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora kultury w ramach projektu POIiŚ
data: 18 września 2006 r., sala: MCK w Krakowie – liczba uczestników: 120;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora energetyki w ramach projektu POIiŚ
data: 26 września 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie – liczba uczestników: 200;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora środowiska w ramach projektu POIiŚ
data: 5 października 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie
– liczba uczestników: 240;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora transportu w ramach projektu POIiŚ
data: 10 października 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie
– liczba uczestników: 180;

Konferencja tematyczna dotycząca sektora środowiska w ramach projektu POIiŚ
data: 12 października 2006 r., sala: „Morska” PPNT w Gdyni – liczba uczestników: 150;

Konferencja tematyczna dotycząca projektu Prognozy Oddziaływania na Środowisko
data: 19 października 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie
– liczba uczestników: 100;

Konferencja kończąca proces konsultacji społecznych projektu POIiŚ
data: 25 października 2006 r., sala: „Pod Kopułą” MG w Warszawie
– liczba uczestników: 150.

Na ramowy program konferencji składały się konferencja prasowa z udziałem przedstawiciela kierownictwa MRR oraz innych resortów uczestniczących w realizacji programu, przedstawiciele radia, prasy i telewizji, prezentacja projektu POIiŚ, przedstawienie priorytetów tematycznych oraz dyskusja.

Instytucja zarządzająca POIiŚ wysłała zaproszenia na konferencje konsultacyjne do ponad 3000 przedstawicieli instytucji zainteresowanych Programem. Spotkania cieszyły się dużym

zainteresowaniem i zgromadziły ok. 1700 uczestników reprezentujących zainteresowane podmioty społeczne i gospodarcze, instytucje pozarządowe (również ekologiczne), środowiska eksperckie i profesjonalno-akademickie, jednostki naukowe (placówki naukowe PAN, szkoły wyższe, jednostki badawczo rozwojowe), samorzady województw oraz pozostałych szczebli jednostek samorządu terytorialnego, parlamentarzystów, oraz instytucje realizujące projekty w ramach perspektywy finansowej 2004-2006.

Podczas trwania procesu konsultacji społecznych projektu POIiŚ, instytucja zarządzająca otrzymała dokument pt: *Stanowisko Pozarządowych Organizacji Ekologicznych w sprawie projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* będący wspólnym stanowiskiem 50 organizacji ekologicznych. Szczegółowe informacje dotyczące ww. dokumentu znajdują się w Rozdziale 8 Prognoza Oddziaływania Programu na Środowisko.

Agendy spotkań, przedstawiane prezentacje oraz sprawozdania z przeprowadzonych konferencji zamieszczone zostały w wersji elektronicznej na stronach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Proces konsultacji społecznych programu zakończyła konferencja w dniu 25 października 2006 roku.

Najczęściej poruszonymi podczas konferencji konsultacyjnych zagadnieniami były: zbyt mała alokacja środków na poszczególne obszary interwencji, kwalifikowalność wydatków, rodzaje beneficjentów, rodzaje przykładowych inwestycji, linia demarkacyjna oraz system wdrażania (w tym system wyboru projektów oraz zasady otrzymania wsparcia).

Do najważniejszych zmian poczynionych w wyniku konsultacji społecznych projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 można zaliczyć następujące działania:

- Zwiększono alokacje dla poszczególnych osi priorytetowych;
- Poprawiono część zapisów w diagnozie sektorów;
- Zweryfikowano zapisy analizy SWOT;
- Poprawiono strategię programu uwzględniając niektóre uwagi ekologicznych organizacji pozarządowych;
- Rozszerzono i doprecyzowano cele i opisy poszczególnych osi priorytetowych, w tym:
 - Przewidziano nową XIV oś priorytetową „Infrastruktura szkolnictwa wyższego” uwzględniając argumentację środowiska szkół wyższych;
 - Uzupełniono program o oś priorytetową XVII obejmującą kluczowe inwestycje o charakterze regionalnym;
 - W ramach osi priorytetowej II „Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi” uwzględniono realizację projektów dotyczących rekultywacji nie tylko na cele przyrodnicze;
 - Zmieniono nazwę osi priorytetowej III na „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska” uwzględniając stanowisko ekologicznych organizacji pozarządowych oraz konsultacji społecznych projektu Prognozy Oddziaływania Programu na Środowisko;
 - Dokonano korekty opisu osi priorytetowej III „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska” uwzględniając argumentację organizacji ekologicznych oraz konsultacji społecznych projektu Prognozy Oddziaływania Programu na Środowisko;

- W ramach osi priorytetowej XII „Kultura i dziedzictwo kulturowe” podkreślono znaczenie szkolnictwa artystycznego w ramach osi uwzględniając argumentację środowiska szkół i uczelni artystycznych.
- Zweryfikowano listy przykładowych rodzajów projektów oraz rodzajów beneficjentów, w tym:
 - W ramach osi priorytetowej III „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska” dodano projekty związane z poprawą stanu bezpieczeństwa sanitarnego wód przybrzeżnych, w tym dotyczące budowy, modernizacji systemów odprowadzania wód odpadowych i roztopowych do akwenów morskich;
 - W ramach osi priorytetowej III „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska” do grona beneficjentów dodano Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej oraz Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej;
 - W ramach osi priorytetowej II „Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi” przewidziano do wsparcia działania związane z zabezpieczeniem osuwisk uwzględniając argumenty jednostek samorządu terytorialnego z południowej Polski;
 - W ramach osi priorytetowej II „Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi” dodano projekty dotyczące działania na rzecz likwidacji zagrożeń wynikających ze składowania odpadów zgodnie z krajowym i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami;
 - W ramach osi priorytetowej V „Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych” rozszerzono zakres jednego z przykładowych rodzajów projektów, który obecnie brzmi: opracowanie planów ochrony dla obszarów specjalnej ochrony ptaków i specjalnych obszarów ochrony siedlisk Natura 2000 i parków narodowych;
 - W zakresie osi priorytetowej VI oraz VIII w ramach przejazdów przez miasta na prawach powiatów uwzględniono zmniejszenie minimalnej wielkości projektów;
 - W ramach osi priorytetowej VI „Transeuropejskie sieci transportowe TEN-T” zmieniono kategorię beneficjentów rezygnując z wymieniania z nazwy portów lotniczych, które znajdują się w sieci TEN-T;
 - W ramach osi priorytetowej VII „Transport przyjazny środowisku” do grona beneficjentów dodano samorządy wojewódzkie;
 - W ramach osi priorytetowej VII „Transport przyjazny środowisku” do grona beneficjentów dodano spółkę Telekomunikacja Kolejowa;
 - W ramach osi priorytetowej VII „Transport przyjazny środowisku” dodano projekty dotyczące modernizacji istniejących lokomotyw dla przewozów pasażerskich;
 - W ramach osi priorytetowej VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe” do grona beneficjentów dodano organizacje pozarządowe oraz instytucje naukowo-badawcze;
 - W ramach osi priorytetowej VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe” zmniejszono minimalną wartość projektów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - W ramach osi priorytetowej VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe” umieszczono jednostki samorządu terytorialnego jako beneficjentów projektów dotyczących Inteligentnych Systemów Transportu, a także podkreślono znaczenie tego typu projektów w ramach osi;
 - W ramach osi priorytetowej X „Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku” została uwzględniona większość uwag dotyczących ciepłownictwa w zakresie programu;

- W ramach osi priorytetowej XI „Bezpieczeństwo energetyczne” uwzględniono wsparcie projektów dotyczących zapewnienia dostępności sieci gazowej na terenach niezgazyfikowanych;
- W ramach osi priorytetowej XIII „Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia” rozszerzono wsparcie dla systemu ratownictwa o centra powiadamiania ratunkowego oraz włączono do katalogu beneficjentów w obszarze ratownictwa wszystkie rodzaje niepublicznych zakładów opieki zdrowotnej.
- Doprecyzowano poszczególne zapisy np. definicja wojska;
- W ramach osi priorytetowej XIII „Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia” zmieniono zapis „siła robocza” na „zasoby pracy”;
- Zweryfikowano linię demarkacyjną z 16 RPO oraz PROW.

Szczegółowy opis przebiegu procesu konsultacji, w tym zgłoszone uwagi wraz ze stanowiskiem instytucji zarządzającej zostały zamieszczone w raporcie z konsultacji społecznych projektu POIiŚ 2007-2013 zamieszczonym na stronie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: www.funduszspojnosci.gov.pl/20072013/.

WYKAZ UŻYTYCH SKRÓTÓW

- AGC** – Umowa europejska o głównych międzynarodowych połączeniach sieci kolejowych
- AGTC** – Umowa europejska o ważniejszych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących
- ARE S.A.** – Agencja Rynku Energii S.A.
- BAT** – najlepsze dostępne techniki [best available techniques]
- CITES** – konwencja o Międzynarodowym Handlu Dzikimi Zwierzętami i Roślinami Gatunków Zagrożonych, konwencja waszyngtońska [Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora]
- CSIOZ** – Centrum Systemów Informacyjnych Ochrony Zdrowia
- DG TREN** – Dyrekcja Generalna ds. Transportu i Energii
- EBI** – Europejski Bank Inwestycyjny
- EBOR** – Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju
- EFI** – Europejski Fundusz Inwestycyjny
- EFR** – Europejski Fundusz Rybacki
- EFRR** – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
- EFROW** – Europejski Fundusz Rolny Rozwoju Obszarów Wiejskich
- EFS** – Europejski Fundusz Społeczny
- FS** – Fundusz Spójności
- GDDKiA** – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- GIOS** – Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
- GUS** – Główny Urząd Statystyczny
- IC** – Instytucja certyfikująca
- ICT** – technologie informacyjne i komunikacyjne [information and communication technologies]
- IMD** – Międzynarodowy Instytut Zarządzania [International Institute for Management Development]
- IP** – Instytucja pośrednicząca
- IP II** – Instytucja pośrednicząca drugiego stopnia
- ISPA** – Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej [Instrument for Structural Policies for Pre-Accession]
- IUCN** – Światowa Unia Ochrony Przyrody [World Conservation Union]
- IZ** – Instytucja zarządzająca
- IST** – Inteligentne Systemy Transportowe
- JST** – jednostki samorządu terytorialnego
- KE** – Komisja Europejska
- KGPSP** – Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
- KM** – Komitet Monitorujący
- KOBIDZ** – Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków
- KPOŚK** – Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych
- KPR** – Krajowy program Reform
- LNG** – skroplony gaz ziemny [liquefied natural gas]
- MG** – Ministerstwo Gospodarki
- MRR** – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
- MSP** – małe i średnie przedsiębiorstwa
- MŚ** – Ministerstwo Środowiska

MZ – Ministerstwo Zdrowia
NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
NSRO – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia
NSS – Narodowa Strategia Spójności
NUTS – Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych
OECD – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
OOŚ – ocena oddziaływania na środowisko
OZE – odnawialne źródła energii
PAN – Polska Akademia Nauk
PGNiG S.A. – Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.
PKB – produkt krajowy brutto
PKP PLK.S.A – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PMŚ – Państwowy Monitoring Środowiska
PO – Program Operacyjny
POIiŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PROW – Program Rozwoju Obszarów Wiejskich
PSN – parytet siły nabywczej
PTTK – Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze
PWW – Podstawy Wsparcia Wspólnoty
PZH – Państwowy Zakład Higieny
RLM – równoważna liczba mieszkańców
RPO – regionalne programy operacyjne
RZGW – regionalne zarządy gospodarki wodnej
Służby SAR – Morskie Służby Poszukiwania i Ratownictwa
SGT – System Gazociągów Tranzytowych
SPO – sektorowy program operacyjny
SPOT – Sektorowy Program Operacyjny Transport 2004-2006
SPO WKP – Sektorowy Program Operacyjny Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw 2004-2006
SSP – spółki specjalnego przeznaczenia
SWW – strategiczne wytyczne Wspólnoty
TEN-E – transeuropejskie sieci energetyczne
TEN-T – transeuropejskie sieci transportowe
toe – tona ekwiwalentu ropy [ton of oil equivalent]
TWE – Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską
UCTE – Unia ds. Koordynacji Przesyłu Elektryczności w Europie [Union for the Coordination of Transmission of Electricity]
UD – umowa o dofinansowanie
UE-15 – 15 państw członkowskich Unii Europejskiej, które były członkami UE przez 1 maja 2004 r.
UE-25 – 25 państw członkowskich Unii Europejskiej po rozszerzeniu 1 maja 2004 r.
UE – Unia Europejska
UOKiK – Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
WFOŚiGW – wojewódzki fundusz ochrony środowiska i gospodarki wodnej
WHO – Światowa Organizacja Zdrowia
WNP – Wspólnota Niepodległych Państw
ZOZ – zakład opieki zdrowotnej
ZPORR – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006