

INSTYTUT BADAWCZY DRÓG I MOSTÓW
Samodzielna Pracownia Ekonomiki Dróg i Mostów

**Instrukcja do sporządzania studium
wykonalności inwestycji na drogach
krajowych z uwzględnieniem zaleceń UE**

Etap I

Umowa nr 18/9/07

Zespół:

mgr Janina Szrajber

mgr inż. Monika Zapaśnik

Urszula Breńska

Bogusław Kretkiewicz

Warszawa, grudzień 2007

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie.....	4
2. Obowiązujące dokumenty dotyczące funduszy unijnych na lata 2007-2013 w zakresie infrastruktury transportowej	7
2.1 Akty prawne Unii Europejskiej.....	7
2.1.1 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.....	7
2.1.2 Rozporządzenie Rady (WE) 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	8
2.1.3 Rozporządzenie (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1783/1999	9
2.1.4 Rozporządzenie Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające Fundusz Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) 1164/94 ..	10
2.2 Polskie akty prawne	10
2.3 Wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego	11
2.3.1 Wytyczne w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód	12
3. Elementy studium wykonalności	14
4. Rozwój infrastruktury drogowej – cele i działania w polskich dokumentach	19
4.1 Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013	19
4.2 Programy operacyjne z zakresu infrastruktury transportowej na lata 2007-2013.....	21
4.2.1 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.....	21
4.2.2 Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej	35
4.3 Regionalne programy operacyjne na lata 2007-2013	40
4.3.1 Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego	41
4.3.2 Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego	42
4.3.3 Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego	43
4.3.4 Lubuski Regionalny Program Operacyjny.....	45
4.3.5 Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego	46
4.3.6 Małopolski Regionalny Program Operacyjny	47
4.3.7 Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego.....	49
4.3.8 Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego	50
4.3.9 Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego.....	51

4.3.10	Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego	53
4.3.11	Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego	55
4.3.12	Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego	57
4.3.13	Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego	58
4.3.14	Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego	58
4.3.15	Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny	61
4.3.16	Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego	62
4.4	Monitoring programów operacyjnych.....	63
5.	Podsumowanie	67

1. Wprowadzenie

Podstawowymi programami obowiązującymi w poprzednim okresie programowania, tj. w latach 2004-2006, w zakresie infrastruktury transportowej były Sektorowy Program Operacyjny – Transport (SPO-T) i Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR). W ramach SPO-T mogły być realizowane inwestycje na drogach krajowych, a ZPORR umożliwiał współfinansowanie projektów na drogach regionalnych i lokalnych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych).

W perspektywie 2004-2006 kwota wydatków kwalifikowanych dostępna do wykorzystania przez Polskę w ramach SPOT wynosi 1 620,9 mln euro, w tym środki unijne w wysokości 1 163,4 mln euro.

Od początku realizacji Programu do 31 sierpnia 2007 roku do Ministerstwa Transportu wpłynęło 177 wniosków o dofinansowanie projektów, z których 105 zostało już podpisanych w formie umów. Wartość kosztów kwalifikowanych tych projektów wynosi 5 021 mln zł, z czego 3 509 mln zł podlega współfinansowaniu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Do sierpnia 2007 roku zakończono realizację 19 projektów współfinansowanych ze SPO-T. Ich całkowita wartość wynosi 148 mln zł, w tym koszty kwalifikowane – 136 mln zł, z których dofinansowano ze środków EFRR – 98 mln zł. Do końca 2007 roku przewidywane jest zakończenie 25 projektów, a pozostałe zostaną zakończone do połowy 2008 roku.

Ogólna wartość dofinansowania w ramach ZPORR, wynikająca z podpisanych umów z beneficjentami, wyniosła 11,22 mld zł (według stanu na koniec lutego 2007 r.), co stanowi 96,8% alokacji na ten program. Natomiast wartość dokonanych dotychczas refundacji osiągnęła wartość 4,94 mld zł, co stanowi 42,6% środków przyznanych na program na okres 2004-2006.

Dzięki projektom realizowanym w ramach ZPORR, do końca 2006 r. wybudowano lub zmodernizowano ponad 1,6 tys. km dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. W tabeli 1.1. przedstawiono stan realizacji projektów współfinansowanych w ramach priorytetów i działań ZPORR, dotyczących infrastruktury transportowej.

Tabela 1.1 Stan realizacji projektów współfinansowanych w ramach priorytetów/działań ZPORR dotyczących infrastruktury transportowej (stan na koniec 2006 r., w PLN)

Priorytet / Działanie	Projekty oczekujące na podpisanie umowy		Zawarte umowy o dofinansowanie projektów		Projekty zrealizowane	
	Liczba	Wartość całkowita	Liczba	Wartość całkowita	Liczba	Wartość całkowita
Priorytet 1	20	110 882 484,33	423	5 958 258 121,19	132	572 419 233,59
Działanie 1.1	20	110 882 484,33	409	4 439 475 217,15	132	572 419 233,59
Działanie 1.6	0	0,00	14	1 518 782 904,04	0	0,00
Priorytet 3	58	138 776 748,44	1 781	3 274 350 830,26	852	1 021 578 711,79
Działanie 3.1	26	55 407 838,54	1 283	2 003 830 452,45	694	809 482 231,61
Działanie 3.2	18	41 596 175,16	342	678 859 159,73	131	158 106 249,88
Działanie 3.3	14	41 772 734,74	156	591 661 218,08	27	53 990 230,30
Razem	78	249 659 232,77	2 204	9 232 608 951,45	984	1 593 997 945,38

W ramach Działania 1.1 – Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego zawartych zostało 409 umów o łącznej wartości dofinansowania w wysokości 2 871 171 987 zł, co stanowi 99,32 % dostępnej alokacji na to działanie na lata 2004-2006. Natomiast w ramach Działania 1.6 – Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach zawarto 14 umów o łącznej wartości dofinansowania 609 338 481 zł, co stanowi 94,53 % dostępnej alokacji.

W ramach Priorytetu 3 – Rozwój lokalny istnieje również możliwość współfinansowania przedsięwzięć drogowych (drogi powiatowe i gminne), ale większość projektów dotyczy oczyszczalni ścieków, infrastruktury ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego.

Do września 2007 roku beneficjenci w Polsce otrzymali blisko 18 mld zł z funduszy strukturalnych. To prawie 55% alokacji dostępnej z funduszy strukturalnych na lata 2004-2006. Do końca tego roku planowane jest wydanie ok. 70-75% wszystkich środków dostępnych w ramach Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006.

W nowym okresie programowania na lata 2007-2013 Unia Europejska zaplanowała dla Polski pomoc w wysokości 67 mld euro przewidzianą na współfinansowanie różnego rodzaju programów wspierających rozwój naszego kraju. Jest to kwota dwukrotnie większa w porównaniu z poprzednim okresem budżetowym.

Projekty związane z infrastrukturą transportową przewidziane są do realizacji w ramach dwóch Programów Operacyjnych – Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ) oraz Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW), a także w regionalnych programach operacyjnych poszczególnych województw. Środki przeznaczone na te programy stanowią prawie 73% ogólnej sumy dotacji na lata 2007-2013. Przy czym w ramach PO IiŚ na transport przewidziano ponad 19 mld euro z ogólnej kwoty około 28 mld euro (68%), a w ramach RPO 16 województw – 4,2 mld

euro z około 16 mld euro (26%) przeznaczonych na wszystkie programy regionalne. PO Rozwój Polski Wschodniej z przewidywanej kwoty dofinansowania ze środków unijnych wynoszącej około 2,3 mld, na transport zamierza przeznaczyć około 663 mln euro (29%).

W najbliższych latach zaplanowane zostały znaczące unijne środki finansowe przeznaczone na dofinansowanie projektów dotyczących infrastruktury transportowej. Ich pozyskanie uzależnione jest od prawidłowego sporządzenia niezbędnych dokumentów, a to wymaga zapoznania się z obowiązującymi aktami prawnymi zarówno unijnymi jak i polskimi oraz programami operacyjnymi na lata 2007-2013, w ramach których projekty te będą realizowane.

2. Obowiązujące dokumenty dotyczące funduszy unijnych na lata 2007-2013 w zakresie infrastruktury transportowej

2.1 Akty prawne Unii Europejskiej

2.1.1 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Rozporządzenie zawiera szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące zasad działania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności w zakresie:

- informacji i promocji;
- informacji w sprawie wykorzystania funduszy;
- systemów zarządzania i kontroli;
- nieprawidłowości;
- danych osobowych;
- korekt finansowych w przypadku nieprzestrzegania zasady dodatkowości;
- elektronicznej wymiany danych;
- instrumentów inżynierii finansowej;
- kwalifikowalności wydatków na mieszkalnictwo;
- kwalifikowalności programów operacyjnych dla celu Europejska współpraca terytorialna.

W załączniku II do omawianego rozporządzenia zamieszczona została klasyfikacja kategorii interwencji (wraz z ich kodami), które mogą być współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Społecznego w latach 2007-2013. Wśród nich wyszczególniony został również transport, a w jego zakresie:

Kod	Temat priorytetowy
20	Autostrady
21	Autostrady (sieci TEN-T)
22	Drogi krajowe
23	Drogi regionalne/lokalne
24	Ścieżki rowerowe
25	Transport miejski
26	Transport multimodalny
27	Transport multimodalny (sieci TEN-T)
28	Inteligentne systemy transportu

2.1.2 Rozporządzenie Rady (WE) 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

Rozporządzenie ustanowiło ogólne zasady dotyczące funkcjonowania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) oraz Funduszu Spójności.

W rozporządzeniu określono:

- cele, do realizacji których przyczyniać się mają wymienione fundusze,
- kryteria kwalifikowalności państw członkowskich i regionów,
- dostępne zasoby finansowe oraz kryteria ich alokacji,
- ramy polityki spójności, w tym metodę ustalania strategicznych wytycznych Wspólnoty dla spójności, narodowych strategicznych ram odniesienia i procesu analizy na poziomie Wspólnoty.
- zasady partnerstwa, programowania, oceny, zarządzania, w tym zarządzania finansowego, monitorowania i kontroli, oparte na podziale obowiązków między państwa członkowskie a Komisję.

W rozporządzeniu określone zostały cele, do osiągnięcia których mają się przyczynić utworzone fundusze oraz inne istniejące wspólnotowe instrumenty finansowe. Są to:

- **cel Konwergencja**, który jest ukierunkowany na przyspieszenie konwergencji najslabiej rozwiniętych państw członkowskich i regionów poprzez poprawę warunków wzrostu i zatrudnienia dzięki zwiększaniu ilości i poprawie jakości inwestycji w kapitał rzeczowy

i ludzki, rozwojowi innowacyjności i społeczeństwa opartego na wiedzy, zdolnościom adaptacyjnym do zmian gospodarczych i społecznych, ochronie i poprawie jakości środowiska naturalnego oraz zwiększaniu wydajności administracji. Cel ten stanowi priorytet funduszy;

- **cel Konkurencyjność regionalna i zatrudnienie**, który jest ukierunkowany na zwiększanie konkurencyjności, atrakcyjności regionów, zatrudnienia ludzi poprzez przewidywanie zmian gospodarczych i społecznych (w tym związanych z liberalizacją handlu, poprzez zwiększenie i poprawę jakości inwestycji w kapitał ludzki), innowacyjność, promowanie społeczeństwa opartego na wiedzy, przedsiębiorczość, ochronę i poprawę jakości środowiska naturalnego oraz poprawę dostępności, zdolności adaptacyjnych pracowników i podmiotów gospodarczych, jak również rozwój rynków pracy sprzyjających integracji społecznej;
- **cel Europejska współpraca terytorialna** jest ukierunkowany na umacnianie współpracy transgranicznej poprzez wspólne inicjatywy lokalne i regionalne, umacnianie współpracy transnarodowej za pomocą działań sprzyjających zintegrowanemu rozwojowi terytorialnemu powiązanemu z priorytetami Wspólnoty oraz umacnianie współpracy międzyregionalnej i wymiany doświadczeń na właściwym szczeblu terytorialnym.

2.1.3 Rozporządzenie (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1783/1999

Rozporządzenie zawiera przepisy szczególne dotyczące rodzajów działań, które mogą być finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) w ramach celów określonych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności.

W dokumencie określone zostały zadania EFRR, zakres udzielanego z niego wsparcia w ramach wyznaczonych celów, a także zasady dotyczące kwalifikowalności do wsparcia.

Zgodnie z rozporządzeniem, z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego będzie można współfinansować:

- inwestycje produkcyjne przyczyniające się do tworzenia i ochrony trwałych miejsc pracy, przede wszystkim poprzez bezpośrednie wspieranie inwestycji w małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP);
- inwestycje w infrastrukturę;

- rozwój potencjału endogenicznego poprzez działania wspierające rozwój regionalny i lokalny;
- pomoc techniczną, zgodnie z art. 45 i 46 rozporządzenia (WE) nr 1083/2006.

2.1.4 Rozporządzenie Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające Fundusz Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) 1164/94

Rozporządzenie ustanawia Fundusz Spójności, którego celem ma być wzmocnienie spójności ekonomicznej i społecznej Wspólnoty na rzecz promowania trwałego rozwoju. Pomoc z funduszu jest udzielana na działania w następujących dziedzinach:

- transeuropejskie sieci transportowych,
- kolej,
- transport rzeczny i morski,
- intermodalne systemy transportowe i ich interoperacyjność,
- zarządzanie ruchem drogowym, morskim i lotniczym,
- ekologiczny transport miejski i transport publiczny,
- środowisko,
- energetyka,
- energia odnawialna.

W rozporządzeniu określono również wydatki, które nie są kwalifikowane do wsparcia z funduszu oraz warunki dostępności pomocy z Funduszu Spójności.

2.2 Polskie akty prawne

Obecnie obowiązują następujące polskie akty prawne dotyczące korzystania z funduszy unijnych na lata 2007-2013:

- Ustawa z dnia 29 czerwca 2007 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz ustawy o finansach publicznych (Dz.U. 07 Nr 140, poz. 984);
- Ustawa z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. 06. Nr 227, poz. 1658);
- Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o zmianie ustawy o finansach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 06. Nr 249, poz. 1832);
- Ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2005 r., Nr 249, poz. 2104 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zmianie ustawy - Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 07. Nr 82, poz. 560);

- Ustawa z dnia 7 kwietnia 2006 r. o zmianie ustawy - Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych (Dz.U. 06. Nr 79, poz. 551);
- Zarządzenie Nr 6 Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 11 kwietnia 2007 r. w sprawie Komitetu Koordynacyjnego Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007-2013.

2.3 Wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego

W tabeli 2.1 zestawiono obowiązujące dokumenty zawierające wytyczne horyzontalne i wytyczne szczegółowe dotyczące funduszy unijnych na lata 2007-2013. Wytyczne horyzontalne odnoszą się do wszystkich programów operacyjnych powstałych w nowym okresie rozliczeniowym, natomiast wytyczne szczegółowe związane są z konkretnymi programami operacyjnymi (w przypadku infrastruktury transportowej są to Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – PO IiŚ i Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej).

Tabela 2.1 Wytyczne MRR dotyczące funduszy unijnych na lata 2007-2013

Rodzaj dokumentu	Data obowiązywania	Zakres zmian względem poprzedniej wersji
Wytyczne horyzontalne		
Wytyczne w zakresie informacji i promocji	od 05.10.2007	Aktualizacja
Wytyczne w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód	od 19.09.2007	Pierwsza wersja dokumentu
Wytyczne dotyczące komitetów monitorujących	od 7.09.2007	Aktualizacja
Wytyczne nr 7 w zakresie jednolitego systemu zarządzania i monitoringu projektów indywidualnych zgodnych z art. 28 ust. 1 pkt. 1 Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju	od 7.09.2007	Aktualizacja
Wytyczne w zakresie procedury odwoławczej dla wszystkich programów operacyjnych	od 14.08.2007	Pierwsza wersja dokumentu
Krajowe wytyczne dotyczące kwalifikowania wydatków w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w okresie programowania 2007-2013	od 30.07.2007	Aktualizacja
Wytyczne w zakresie wyboru projektów w trybie konkursowym	od 05.07.2007	Pierwsza wersja dokumentu
Wytyczne w zakresie procesu kontroli w ramach obowiązków Instytucji Zarządzającej Programem Operacyjnym	od 04.07.2007	Pierwsza wersja dokumentu
Wytyczne w zakresie warunków certyfikacji oraz przygotowania prognoz wniosków o płatność do Komisji Europejskiej w Programach Operacyjnych w ramach NSRO na lata 2007-2013	od 02.07.2007	Pierwsza wersja dokumentu
Wytyczne nr 6 w zakresie ewaluacji programów operacyjnych na lata 2007-2013	od 30.05.2007	Pierwsza wersja dokumentu
Wytyczne w zakresie korzystania z pomocy technicznej	od 22.05.2007	Pierwsza wersja dokumentu
Wytyczne nr 4 w zakresie sprawozdawczości	od 07.05.2007	Pierwsza wersja dokumentu
Wytyczne nr 2 w zakresie szczegółowego opisu priorytetów programu operacyjnego	od 13.03.2007	Pierwsza wersja dokumentu

Rodzaj dokumentu	Data obowiązywania	Zakres zmian względem poprzedniej wersji
Wytyczne nr 1 dotyczące prowadzenia negocjacji programów operacyjnych w ramach NSRO na lata 2007-2013 z Komisją Europejską	od 26.02.2007	Pierwsza wersja dokumentu
Wytyczne szczegółowe		
Wytyczne w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach PO liŚ	26.06.2007	Pierwsza wersja dokumentu

2.3.1 Wytyczne w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód

Najważniejszym spośród wymienionych dokumentów są wytyczne związane z przygotowaniem projektów inwestycyjnych.

Wytyczne zostały wydane na podstawie art. 35 ust. 3 pkt 11 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227, poz. 1658, z późn. zm.) i określają sposób opracowania elementów studium wykonalności lub innego dokumentu określonego przez właściwą Instytucję Zarządzającą przygotowywanego na potrzeby analizy i oceny projektów inwestycyjnych. W szczególności przygotowanie dużych projektów¹ oraz projektów generujących dochód². Wytyczne regulują również zasady określania maksymalnej wysokości dofinansowania projektów generujących dochód.

Wytyczne skierowane są do wszystkich podmiotów uczestniczących we wdrażaniu pomocy w ramach programów operacyjnych, w tym do instytucji zarządzających, instytucji pośredniczących, instytucji pośredniczących II stopnia oraz wnioskodawców.

W Wytycznych nie przedstawiono warunków sporządzania całego studium wykonalności, a jedynie jego najważniejsze elementy. Elementy studium opisane w Wytycznych dotyczą:

- definicji celów projektu;
- identyfikacji projektu;
- analizy wykonalności i rozwiązań alternatywnych;
- analizy finansowej;
- analizy kosztów i korzyści;
- analizy wrażliwości i ryzyka.

¹ art. 39 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999

² art. 55 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006

W przypadku dużych projektów, zakres informacji, które muszą zostać przedłożone Komisji, został szczegółowo określony w art. 40 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 i ma zawierać:

- informacje o podmiocie odpowiedzialnym za ich wdrażanie;
- informacje o charakterze inwestycji oraz jej opis, wartość finansową i lokalizację;
- wyniki studiów wykonalności;
- harmonogram realizacji projektu oraz (jeżeli spodziewany okres wdrażania danej operacji będzie wykraczał poza okres programowania) etapy, dla których wnioskuje się w okresie programowania 2007–2013 o współfinansowanie wspólnotowe;
- analizę kosztów i korzyści, obejmującą ocenę ryzyka i przewidywalne oddziaływanie na dany sektor oraz na sytuację społeczno-gospodarczą państwa członkowskiego, regionu lub innych regionów Wspólnoty;
- analizę oddziaływania na środowisko;
- uzasadnienie wkładu publicznego;
- plan finansowy wykazujący kwotę całkowitą przewidywanych zasobów finansowych i przewidywany wkład funduszy, EBI, EFI i wszystkich innych źródeł finansowania wspólnotowego, w tym roczny indykatorywny harmonogram dla wkładu finansowego EFRR lub Funduszu Spójności na duży projekt.

Przy sporządzaniu powyższych informacji, należy korzystać z następujących dokumentów Komisji Europejskiej:

- Komisja Europejska, 2006, Metodologia przeprowadzania analizy kosztów i korzyści. Wytyczne, Nowy okres programowania 2007-2013, Dokument roboczy nr 4, Bruksela (*ang. Guidance on the methodology for carrying out Cost-Benefit Analysis*),
- Komisja Europejska, 2002, Analiza kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych. Przewodnik (*ang. Guide to cost-benefit analysis of investment projects*), zwane dalej „Przewodnikiem CBA”.

W przypadku projektów realizowanych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), przy sporządzaniu analiz uwzględnia się zarówno przepisy rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie niezbędnych elementów analizy przedsięwzięcia w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego³, jak również niniejsze Wytyczne i wyżej wymienione dokumenty.

³ Dz.U. Nr 125 poz. 866

3. Elementy studium wykonalności

W tym rozdziale opisane zostały elementy studium wykonalności zgodnie zaleceniami zawartymi w „Wytocznych w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód”.

Definicja celów

Określenie celów jest niezbędnym etapem służącym do identyfikacji i analizy projektu i stanowi punkt wyjścia do przeprowadzenia jakiegokolwiek oceny inwestycji. Cele projektu, zarówno te bezpośrednie, jak i pośrednie, powinny zostać określone w oparciu o analizę potrzeb danego środowiska gospodarczo-społecznego, z uwzględnieniem zjawisk najbardziej adekwatnych do skali oddziaływania projektu.

Cele projektu, zdefiniowane w analizie, muszą spełniać następujące założenia:

- jasno wskazywać, jakie korzyści społeczno-ekonomiczne zostaną osiągnięte dzięki wdrożeniu projektu;
- być logicznie powiązane ze sobą, szczególnie w przypadku, gdy w ramach projektu realizowanych jest jednocześnie kilka celów;
- uwzględniać wszystkie najważniejsze bezpośrednie i pośrednie skutki społeczno-ekonomiczne przedsięwzięcia;
- określać, czy całkowite korzyści (tzw. całościowy przyrost dobrobytu) osiągnięte w wyniku realizacji projektu uzasadniają jego koszt;
- być logicznie powiązane z ogólnymi celami odpowiednich funduszy (tj. wymagane jest określenie zbieżności celów projektu z celami osi priorytetowej danego programu operacyjnego);
- musi być podana metoda pomiaru poziomu osiągnięcia celów;
- korzyści osiągnięte w ramach danego celu powinny być wyrażone w konkretnych wartościach/parametrach społeczno-ekonomicznych.

Identyfikacja projektu

Identyfikacja projektu powinna dostarczyć zwięzłej i jednoznacznej informacji na temat całościowej koncepcji i logicznych ram projektu. W tej części opracowania muszą się znaleźć następujące informacje:

- zarys i ogólny charakter projektu;
- analizę projektu na tle całego układu.

Zdefiniowany projekt powinien stanowić samodzielną jednostkę analizy, dlatego istotne jest precyzyjne określenie czy jest to etap projektu⁴, grupa projektów⁵, czy określony projekt inwestycyjny⁶. W przypadku grupy projektów, należy w ramach studium wykonalności sporządzić odpowiednie analizy dla całego projektu, jak również dla poszczególnych projektów w nim występujących. Identyfikacja projektu wymaga również jasnego zdefiniowania, czy analizowany projekt został uznany za projekt duży w myśl art. 39 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006.

Analiza wykonalności i rozwiązań alternatywnych

Analiza wykonalności i rozwiązań alternatywnych ma wykazać, że wybrany wariant realizacji projektu stanowi najlepsze rozwiązanie spośród wszystkich możliwych (istotnych i technicznie wykonalnych) alternatywnych rozwiązań. Informacje uzyskane w wyniku tej analizy powinny jasno wskazywać i potwierdzać zasadność wyboru danego wariantu realizacji projektu.

W celu wykonania analizy wykonalności i rozwiązań alternatywnych można posłużyć się metodą efektywności kosztowej, której zasady opisano w rozdziale 11 określającym wytyczne do przygotowania inwestycji w zakresie środowiska współfinansowanych przez Fundusz Spójności i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w latach 2007-2013.

W wyniku analizy wykonalności i rozwiązań alternatywnych wnioskodawca powinien wybrać wariant realizacji projektu oraz sformułować uzasadnienie takiego wyboru.

Analiza finansowa

Analizę finansową w pełnym zakresie należy sporządzić dla wszystkich projektów generujących dochód, niezależnie od wartości całkowitych kosztów. W przypadku projektów nie generujących dochodu (w tym drogowych za wyjątkiem autostrad płatnych) lub objętych pomocą publiczną, poziom dofinansowania ustalany jest dla osi priorytetowej w decyzji Komisji Europejskiej przyjmującej program operacyjny.

Analiza kosztów i korzyści

Analiza umożliwia oszacowanie kosztów i korzyści projektu z punktu widzenia całej społeczności, ponieważ wykonywana jest z punktu widzenia beneficjenta.

⁴ technicznie i finansowo niezależna część inwestycji i cechująca się własną efektywnością.

⁵ projekty o mniejszej wartości bądź wielkości połączone ze sobą (zgrupowane) w jeden duży projekt. Projekty muszą być ze sobą odpowiednio powiązane; tzn. zlokalizowane na tym samym obszarze / wzdłuż tego samego korytarza transportowego, są częścią ogólnego planu dla obszaru / korytarza transportowego, są nadzorowane przez tę samą instytucję nawet, jeśli realizują je różne podmioty.

⁶ projekt zdefiniowany jak wyżej, zakładający realizację określonej inwestycji.

Analiza kosztów i korzyści dużych projektów

W przypadku dużych projektów, zgodnie z art. 40 rozporządzenia 1083/2006, obowiązkowe jest przeprowadzenie pełnej analizy kosztów i korzyści. W odniesieniu do korzyści, których nie można wyrazić w jednostkach monetarnych, zalecane jest przeprowadzenie analizy jakościowej i ilościowej, poprzez wymienienie i opisanie wszystkich istotnych efektów projektu (środowiskowych, gospodarczych i społecznych) oraz – o ile jest to możliwe – zaprezentowanie ich w kategoriach ilościowych.

Analiza kosztów i korzyści dokonywana jest poprzez przeprowadzenie analizy ekonomicznej.

W celu dokonania oceny ekonomicznej projektu należy posłużyć się następującymi ekonomicznymi wskaźnikami efektywności:

- ekonomiczną wartością bieżącą netto (ENPV);
- ekonomiczną stopą zwrotu (ERR);
- relacją korzyści do kosztów (B/C).

Przy określaniu ekonomicznych wskaźników efektywności należy dokonać korekty dotyczącej efektów zewnętrznych. Korekta ta ma na celu ustalenie negatywnych i pozytywnych skutków realizowanego projektu (odpowiednio kosztów i korzyści zewnętrznych). Ponieważ efekty zewnętrzne nie są uwzględnione w analizie finansowej (nie powstają w wyniku przepływu pieniędzy), muszą zostać dodatkowo oszacowane i wycenione. W przypadku, gdy wyrażenie ich za pomocą wartości pieniężnych jest niemożliwe, należy je opisać ilościowo i jakościowo. W analizie należy wówczas wyraźnie zaznaczyć, że koszty zewnętrzne nie zostały ujęte przy obliczaniu wskaźników analizy ekonomicznej.

Analiza kosztów i korzyści projektów niezaliczanych do dużych projektów

W przypadku projektów niezaliczanych do projektów dużych zaleca się uproszczoną metodologię analizy kosztów i korzyści, która opiera się na oszacowaniu ilościowych i jakościowych skutków realizacji projektu. Beneficjent powinien wymienić i opisać wszystkie istotne środowiskowe, gospodarcze i społeczne efekty projektu oraz – jeśli to możliwe – zaprezentować je w kategoriach ilościowych. Ponadto beneficjent powinien przeprowadzić analizę kosztową, która powinna wykazać, że realizacja danego projektu inwestycyjnego stanowi dla społeczeństwa najtańszy wariant. Możliwe jest jednak sporządzenie analizy kosztów i korzyści w szerszym zakresie.

Analiza wrażliwości i ryzyka

Ocena ryzyka, zgodnie z art. 40 lit. e rozporządzenia 1083/2006, dotyczy dużych projektów. Jej przeprowadzenie ma na celu oszacowanie trwałości finansowej inwestycji, której realizacja uzależniona jest od środków pochodzących z dotacji. Analiza powinna wykazać, czy określone czynniki ryzyka nie spowodują utraty płynności finansowej.

Ocena ryzyka projektu inwestycyjnego polega na wykonaniu dwóch analiz:

- analizy wrażliwości poprzez wskazanie zmiennych krytycznych projektu mających wpływ na stabilność realizacji inwestycji, a następnie określenie wpływu procentowej zmiany takiej zmiennej na wskaźniki efektywności projektu (w szczególności efektywności finansowej i ekonomicznej),
- analizy ryzyka poprzez określenie rozkładu prawdopodobieństwa finansowych i ekonomicznych wskaźników efektywności projektu.

W analizie wrażliwości zmianie poddawana powinna być tylko jedna zmienna, podczas gdy pozostałe parametry powinny pozostać niezmienione.

Przykładowe zmienne, jakie mogą być poddane analizie w ramach analizy wrażliwości:

- ceny za oferowane usługi,
- dane makroekonomiczne, np. założony wskaźnik inflacji,
- natężenie ruchu, liczba podróżnych,
- oferowane usługi (np. liczba pojazdów, liczba pociągów); procent wykorzystania istniejących mocy,
- koszty robocizny, stawki godzinowe za robocizną, liczba pracowników,
- ceny jednostkowe materiałów, zużycie energii, wolumen zużytych materiałów, ceny energii, ceny ropy naftowej i innych paliw, koszty kluczowych materiałów, itp.

Analiza ryzyka polega na przypisaniu krytycznym zmiennym, zidentyfikowanym na etapie analizy wrażliwości, właściwego rozkładu prawdopodobieństwa i oszacowaniu rozkładu prawdopodobieństwa finansowych i ekonomicznych wskaźników efektywności projektu. Analiza ryzyka w pełnym zakresie powinna zostać przeprowadzona pod warunkiem, że istnieje możliwość sformułowania prawidłowych wniosków, co do rozkładu prawdopodobieństwa przyjętych krytycznych zmiennych. W przypadku, gdy nie jest to możliwe (np. brak wcześniejszych danych na temat podobnych projektów), wnioskodawca powinien sporządzić przynajmniej jakościową ocenę ryzyka.

W przypadku projektów niezaliczanych do projektów dużych, analizę ryzyka można ograniczyć do jakościowej oceny ryzyka, poprzez opisanie oceny prawdopodobieństwa wystąpienia danego ryzyka, przypisując każdej wartości krytycznych zmiennych jedną z trzech kategorii prawdopodobieństwa: niskie, średnie, wysokie. Dodatkowo, należy opisać, w jakich okolicznościach prawdopodobieństwa przyporządkowane poszczególnym zmiennym mogą się zmienić.

Analiza ryzyka powinna być przeprowadzona dla dwóch scenariuszy makroekonomicznych: podstawowego i pesymistycznego.

4. Rozwój infrastruktury drogowej – cele i działania w polskich dokumentach

4.1 Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013

Zgodnie z projektem Rozporządzenia Rady wprowadzającym ogólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, Rada Europejska przygotowuje Strategiczne Wytyczne Wspólnoty (SWW), dotyczące spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej krajów członkowskich poprzez określenie zakresu działania funduszy. Na podstawie SWW każdy kraj członkowski przygotowuje Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO), określające krajowe priorytety, na które będą przeznaczone unijne fundusze w okresie programowania 2007 – 2013. Zatwierdzenie NSRO przez KE stanowi wymóg prawny przyjęcia programów operacyjnych na lata 2007 – 2013.

W NSRO przedstawiona została analiza sytuacji społeczno-gospodarczej kraju i jego regionów, określono najważniejsze wyzwania w perspektywie kolejnych lat oraz wyznaczono cele umożliwiające osiągnięcie spójności społeczno-gospodarczej i terytorialnej z krajami i regionami Wspólnoty. Ponadto przedstawiono opis programów operacyjnych, przewidywaną alokację środków finansowych na poszczególne programy oraz skrócony system ich realizacji.

NSRO stanowi instrument odniesienia dla przygotowania programów operacyjnych, uwzględniając jednocześnie zapisy Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007-2015 (SRK)⁷ oraz Krajowego Programu Reform na lata 2005-2008 (KPR)⁸, odpowiadającego na wyzwania zawarte w Strategii Lizbońskiej.

Celem strategicznym Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia jest **tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz wzrost poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej.**

Cel strategiczny osiągnąć będzie poprzez realizację horyzontalnych celów szczegółowych. Celami horyzontalnymi NSRO są:

1. Poprawa jakości funkcjonowania instytucji publicznych oraz rozbudowa mechanizmów partnerstwa,

⁷ Strategia Rozwoju Kraju, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 27 czerwca 2006 r., jest podstawowym dokumentem określającym cele polityki rozwoju w Polsce w latach 2007-2015.

⁸ Krajowy Program Reform, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 28 grudnia 2005 r., wyznacza krótkookresowe cele i środki realizacji polityki wzrostu i zatrudnienia, sformułowane w ramach odnowionej Strategii Lizbońskiej.

2. Poprawa jakości kapitału ludzkiego i zwiększenie spójności społecznej,
3. Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski,
4. Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, w tym szczególnie sektora wytwórczego o wysokiej wartości dodanej oraz rozwój sektora usług,
5. Wzrost konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałanie ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej,
6. Wyrównywanie szans rozwojowych i wspomaganie zmian strukturalnych na obszarach wiejskich.

Pierwszy cel horyzontalny dotyczy wzmocnienia sfery zarządzania i partnerstwa, w tym dziedzin związanych z funkcjonowaniem państwa i jego instytucji publicznych na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Realizacja celu ma też podstawowy związek z możliwościami pełnego i efektywnego wykorzystania wszystkich środków dostępnych dla Polski w ramach europejskiej polityki spójności 2007-2013.

Trzy kolejne cele horyzontalne odnoszące się do zasobów ludzkich, infrastruktury oraz sfery produkcyjnej i usług mają bezpośredni związek z celami Strategii Lizbońskiej realizowanymi w Polsce (zgodnie z KPR) – ich realizacja w ramach polityki spójności pozwoli na wzrost konkurencyjności polskiej gospodarki i będzie miała decydujący wpływ na tworzenie nowych miejsc pracy.

Ostatnie dwa cele horyzontalne dotyczą aktywizacji i rozwoju różnych regionów Polski. W zasadzie wszystkie działania podejmowane w ramach NSRO będą służyć realizacji tych celów, ale w różny sposób.

Łączna suma środków zaangażowanych w realizację NSRO w latach 2007-2013 wyniesie około 85,56 mld euro (w cenach bieżących). Z tej sumy:

- 67,3 mld euro będzie pochodziło z budżetu UE,
- 11,86 mld euro z krajowych środków publicznych (w tym ok. 5,93 mld euro z budżetu państwa),
- ok. 6,4 mld euro zostanie zaangażowanych ze strony podmiotów prywatnych.

Ponadto Rada Europejska przeznaczyła środki finansowe w wysokości ponad 992 mln euro z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego dla pięciu regionów Polski, w których PKB na mieszkańca (wg danych Eurostatu z 2002 r.) jest najniższe w całej UE. Dotyczy to województw: lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-

mazurskiego. Natomiast całość alokacji Funduszu Spójności zostanie przeznaczona na realizację przedsięwzięć infrastrukturalnych w ramach PO IiŚ.

W tabeli 4.1 przedstawiono szczegółowy podział funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w Polsce na poszczególne programy operacyjne

Tabela 4.1 Udział poszczególnych programów operacyjnych w całości alokacji środków polityki spójności dla Polski wraz ze źródłem ich finansowania.

Program operacyjny	Udział programu w całkowitej alokacji środków	Kwota alokacji (mld euro)	Źródło finansowania
Infrastruktura i Środowisko	42,8%	28,5	EFRR, Fundusz Spójności
Regionalne Programy Operacyjne	24,0%	15,9	EFRR
Kapitał ludzki	14,6%	9,7	Europejski Fundusz Społeczny
Innowacyjna Gospodarka	12,4%	8,3	EFRR
Rozwój Polski Wschodniej	3,4%	2,3	EFRR (w tym dodatkowe 992 mln euro przyznane przez Radę Europejską)
Pomoc Techniczna	0,8%	0,5	EFRR

Pozostałe środki finansowe w ramach obu funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności zostaną przeznaczone na utworzenie krajowej rezerwy wykonania (2% wartości alokacji, czyli 1,331 mld euro).

4.2 Programy operacyjne z zakresu infrastruktury transportowej na lata 2007-2013

4.2.1 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko stanowi, zgodnie z projektem Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007-2013 (NSRO), jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych w NSRO celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

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 będzie realizować dwa cele horyzontalne wymienione w NSRO:

- **Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej, mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski.** Cel ten będzie wspierany głównie przez duże inwestycje z zakresu rozbudowy sieci transportowej, ochrony środowiska, infrastruktury energetycznej, zwiększenia potencjału kulturowego, szkolnictwa wyższego i ochrony zdrowia.
- **Wzrost konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałanie ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej.** Cel ten będzie realizowany w ramach wyodrębnionej osi priorytetowej, mającej na celu włączenie w system transportowy największych ośrodków miejskich na wschodzie. Będzie to uzupełnieniem Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko koncentruje się na działaniach o charakterze strategicznym i ponadregionalnym. W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko realizowanych będzie 17 osi priorytetowych:

- Oś priorytetowa I: Gospodarka wodno-ściekowa
- Oś priorytetowa II: Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi
- Oś priorytetowa III: Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska
- Oś priorytetowa IV: Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska
- Oś priorytetowa V: Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych
- Oś priorytetowa VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T**
- Oś priorytetowa VII: Transport przyjazny środowisku**
- Oś priorytetowa VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe**
- Oś priorytetowa IX: Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej**
- Oś priorytetowa X: Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku
- Oś priorytetowa XI: Bezpieczeństwo energetyczne
- Oś priorytetowa XII: Kultura i dziedzictwo kulturowe
- Oś priorytetowa XIII: Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia
- Oś priorytetowa XIV: Infrastruktura szkolnictwa wyższego
- Oś priorytetowa XV: Pomoc techniczna – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
- Oś priorytetowa XVI: Pomoc techniczna – Fundusz Spójności

Oś priorytetowa XVII: Konkurencyjność regionów

Poniżej omówione zostaną główne i szczegółowe cele oraz przewidywane efekty poszczególnych osi priorytetowych z zakresu infrastruktury drogowej (osie priorytetowe VI, VII, VIII i IX).

Oś priorytetowa VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T

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

Głównym celem osi priorytetowej jest poprawa dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T. Natomiast cele szczególne w zakresie infrastruktury transportowej koncentrują się na:

- poprawie płynności i bezpieczeństwa ruchu,
- poprawie nośności i jakości dróg sieci TEN-T w:
 - ruchu tranzytowym,
 - połączeniach między dużymi miastami kraju
 - przejazdach przez miasta

Przewiduje się, że realizacja osi priorytetowej przyczyni się do:

- stworzenia sieci sprawnych połączeń transportowych, służących intensyfikacji wymiany handlowej na Jednolitym Rynku,
- rozwoju ekonomicznego regionów i poprawy dostępności do głównych aglomeracji miejskich w Polsce,
- poprawy bezpieczeństwa w transporcie pozwalającego na ograniczenie wysokich kosztów społecznych i ekonomicznych wypadków drogowych.

W wyniku podjętych działań ma powstać 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.

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

Oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku

Realizacja tego priorytetu służyć będzie przede wszystkim zwiększeniu udziału w przewozie ładunków i osób tych gałęzi transportu, które są alternatywne w stosunku do transportu drogowego (transport kolejowy, morski, transport publiczny w obszarach metropolitalnych, intermodalny, wodny śródlądowy). Jediną inwestycją drogową w ramach tego priorytetu będzie projekt poprawy dostępu drogowego do Portu Gdańsk - Budowa Trasy Sucharskiego.

Oś priorytetowa VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe

Wybór tej osi priorytetowej wynikał z potrzeby rozwoju krajowej infrastruktury transportu poza siecią TEN-T oraz zapewnienia spójności terytorialnej kraju. Poza tym podyktowany był potrzebą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz stosowania na szerszą skalę nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie. Dlatego głównym celem tego priorytetu jest poprawa stanu bezpieczeństwa oraz dostępności komunikacyjnej Polski i krajowych połączeń międzyregionalnych, położonych poza siecią TEN-T.

Określone zostały również cele szczegółowe, które w zakresie infrastruktury transportowej dotyczą:

- poprawy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- poprawy stanu dróg krajowych położonych poza siecią TEN-T,
- usprawnienia zarządzania ruchem.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskają projekty związane z:

- poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym (w tym zarówno wyposażenie dróg krajowych w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu jak i przedsięwzięcia mające na celu zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego),
- poprawą stanu dróg krajowych znajdujących się poza siecią TEN-T poprzez podniesienie ich standardu, co zapewni zwiększenie przepustowości, poprawę bezpieczeństwa oraz skrócenie czasu przejazdu, a w związku z tym obniżenie kosztów przewozów transportem samochodowym,
- rozwojem Inteligentnych Systemów Transportowych, szczególnie systemów zarządzania ruchem,

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

Przewidywane efekty realizacji osi priorytetowej:

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

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej będą przede wszystkim:

- podmioty zarządzające drogami krajowymi,
- podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- jednostki samorządu terytorialnego,
- podmioty związane z obsługą podróżnych i zarządzaniem transportem publicznym.

Oś priorytetowa IX Infrastruktura drogowa w Polsce Wschodniej

Województwa Polski wschodniej charakteryzują się słabą dostępnością komunikacyjną, dlatego też istotne jest stworzenie sprawnych połączeń transportowych z resztą kraju i innymi państwami. Brak tych połączeń sprzyja utrzymywaniu się różnic rozwojowych pomiędzy poszczególnymi regionami Polski i Unią Europejską. Obszar Polski Wschodniej, ze względu na swoje tranzytowe położenie, może odegrać bardzo istotną rolę w transporcie międzynarodowym, szczególnie pomiędzy Europą Zachodnią a państwami Europy Wschodniej.

Dlatego głównym celem osi priorytetowej jest poprawa połączeń komunikacyjnych głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju poprzez rozwój sieci drogowej na terenie tych województw.

Przewiduje się, że realizacja osi priorytetowej przyniesie następujące efekty:

- wzrost dostępności komunikacyjnej terenów Polski wschodniej,
- wzmocnienie atrakcyjności dwóch największych miast Polski wschodniej (Białystok i Lublin) dla lokalizacji inwestycji produkcyjnych.

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

Na realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 przeznaczono **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 wyno-

szących 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. Łączna wartość środków prywatnych została oszacowana na poziomie 1 920 822 941 euro.

W tabelach 4.2 i 4.3 przedstawiono finansowanie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w podziale na lata realizacji oraz dla poszczególnych osi priorytetowych w podziale na źródła finansowania.

Tabela 4.2 Finansowanie PO IiŚ ze środków unijnych 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	21 511 063 162	27 848 273 162

Tabela 4.3 Finansowanie PO IiŚ w podziale na osie priorytetowe oraz źródła finansowania (w euro, w cenach bieżących)

Oś priorytetowa	Wkład wspólnotowy	Wkład krajowy			Ogółem	Wskaźnik wkładu funduszy UE
		Ogółem	Krajowy wkład publiczny	Wkład prywatny		
	1	2	3	4	5=1+2	6=1/5
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	Wkład wspólnotowy	Wkład krajowy			Ogółem	Wskaźnik wkładu funduszy UE
		Ogółem	Krajowy wkład publiczny	Wkład prywatny		
	1	2	3	4	5=1+2	6=1/5
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	8 537 047 615	6 616 224 674	1 920 822 941	36 385 320 776	0,77

Na osie priorytetowe związane z infrastrukturą transportową przewidziane jest około 68% środków unijnych przewidzianych na współfinansowanie Programu Operacyjnego Infrastruktura i środowisko w latach 2007-2013. W tabeli 4.4 zestawiono przewidywane kwoty na poszczególne osie priorytetowe dotyczące infrastruktury transportowej współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS), a na rysunku 4.1 zobrazowano podział środków unijnych dostępnych w ramach PO Infrastruktura i Środowisko według sektorów (w mln euro).

Rysunek 4.1 Podział środków unijnych dostępnych w ramach PO Infrastruktura i Środowisko według sektorów

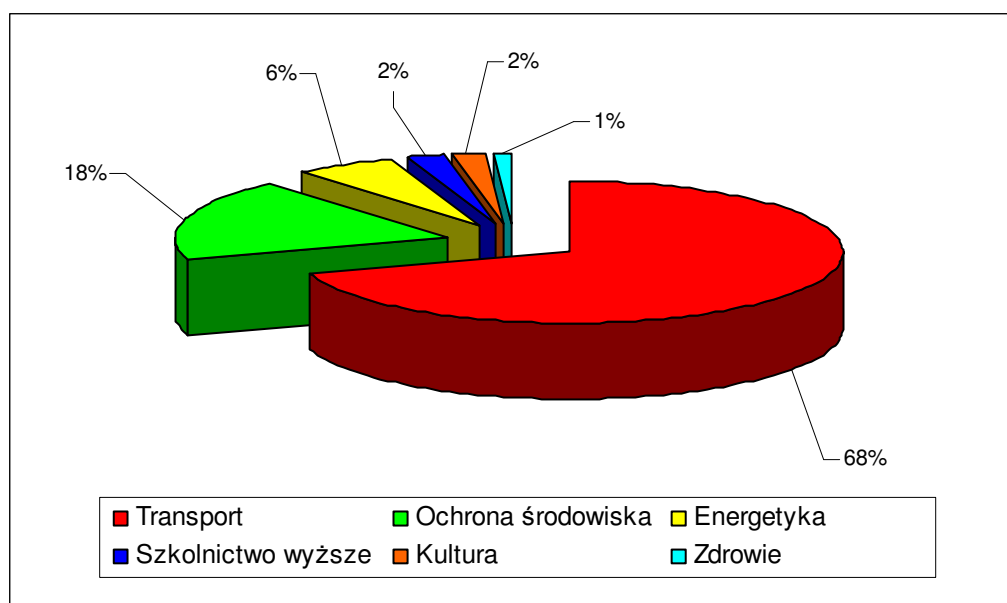


Tabela 4.4 Finansowanie osi priorytetowych związanych z infrastrukturą transportową w zależności od źródła finansowania.

Oś priorytetowa/ kategoria interwencji	Szacunkowy podział pomiędzy kategorie	Wkład wspólnotowy (mln euro)	
		EFRR	FS
VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T			7 626,0
Autostrady i drogi ekspresowe (sieci TEN-T)	86%		
Drogi krajowe	10%		
Porty lotnicze	4%		
VII Transport przyjazny środowisku			7 513,5
Koleje	7%		
Koleje (sieci TEN-T)	51%		
Tabory kolejowe (sieci TEN-T)	6%		
Drogi krajowe	2%		
Transport multimodalny (sieci TEN-T)	1%		
Porty	6%		
Śródlądowe drogi wodne (regionalne i lokalne)	1%		
Promocja czystej komunikacji miejskiej	26%		
VII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe		2 945,5	
Autostrady	58%		
Drogi krajowe	34%		
Inteligentne systemy transportu	3%		
Porty lotnicze	2%		
Porty	2%		
Śródlądowe drogi wodne	1%		
IX Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej			990,0
Autostrady (sieci TEN-T)	100%		
Razem		2 945,5	16 129,5

Instytucją Zarządzającą Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko będzie minister właściwy ds. rozwoju regionalnego, który będzie wykonywać swoje funkcje przy pomocy Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego. Instytucja Zarządzająca będzie przekazywać realizację części swoich zadań Instytucjom Pośredniczącym, tj. właściwym ministrom.

Projekty współfinansowane w ramach Programu wybierane będą w drodze konkursu. Natomiast tryb pozakonkursowy obejmować będzie:

- duże projekty (tzn. takie, których koszt całkowity przekracza 25 mln euro – w przypadku projektów dotyczących środowiska naturalnego oraz projektów o wartości powyżej 50 mln euro – w przypadku innych dziedzin); lista dużych projektów zatwierdzana będzie przez Komisję Europejską;
- projekty systemowe – polegające na dofinansowaniu ich realizacji przez poszczególne organy administracji publicznej i inne jednostki organizacyjne sektora finansów publicznych lub zadań publicznych określonych w odrębnych przepisach dotyczących tych organów i jednostek;
- projekty indywidualne – określone w programie operacyjnym, zgłaszane przez beneficjentów w programie operacyjnym;
- projekty pomocy technicznej.

W październiku 2007 roku, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego zakończyło prace związane z przygotowaniem wykazów indywidualnych projektów kluczowych dla programów operacyjnych Infrastruktura i Środowisko oraz Rozwój Polski Wschodniej.

Na listach podstawowych kluczowych inwestycji, mających strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, znalazło się 541 projektów. Ich ogólna wartość wynosi 42 555,32 mln euro, z czego z funduszy unijnych pochodzić będzie 27 413,91 mln euro.

Listy rezerwowe obejmują natomiast 312 projektów o łącznej wartości 16 050,48 mln euro i dofinansowaniu z UE w wysokości 9 926,99 mln euro⁹.

Podane kwoty mają charakter indykatorywny i mogą ulec zmianie na etapie zawierania umów o dofinansowanie projektów.

W tabeli 4.5 przedstawiono obowiązujący indykatorywny wykaz indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych dla PO IiŚ w zakresie infrastruktury drogowej (wersja z sierpnia 2007 roku, opublikowana w Monitorze Polskim nr 69, poz. 757).

⁹ Bez wartości dofinansowania projektów rezerwowych w PO Rozwój Polski Wschodniej.

Tabela 4.5 Indykacyjny wykaz indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych, w zakresie infrastruktury transportowej

Lp.	Nazwa projektu/zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro)	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
INDYKATYWNY WYKAZ INDYWIDUALNYCH PROJEKTÓW DUŻYCH					
<i>Oś priorytetowa VI Transeuropejskie sieci transportowe TEN-T</i>					
<i>Projekty podstawowe</i>					
1	Budowa autostrady A1, odc. Nowe Marzy - Toruń	363,39	2008 - 2010	kujawsko-pomorskie	GDDKiA
2	Budowa autostrady A1, odc. Toruń - Stryków	882,3	2008 - 2010	kujawsko-pomorskie łódzkie	GDDKiA
3	Budowa autostrady A1, odc. Pyrzowice - Maciejów - Sośnica	251,19	2008 - 2010	śląskie	GDDKiA
4	Budowa autostrady A-2 odc. Węzeł Lubelska-Siedlce	517,71	2011 - 2014	mazowieckie	GDDKiA
5	Budowa autostrady A4, odc. Kraków - Tarnów, odc. w. Szarów - w. "Krzyż"	392,27	2009 - 2011	małopolskie	GDDKiA
6	Budowa autostrady A4, Tarnów - w. "Rzeszów Wschód", odc. w. "Krzyż" - w. "Rzeszów Wschód"	465,94	2010 - 2012	podkarpackie	GDDKiA
7	Budowa autostrady A-4 Rzeszów - Korczowa	467,14	2010 - 2012	podkarpackie	GDDKiA
8	Budowa autostrady A18, odc. Olszyna - Golinice (przebudowa jezdni południowej)	105,93	2008 - 2010	lubuskie	GDDKiA
9	Budowa drogi ekspresowej S-1 odc. Kosztowy-Bielsko Biała	255,27	2012 - 2014	śląskie	GDDKiA
10	Budowa drogi ekspresowej S2, w Warszawie, odc. w. "Konotopa" - w. "Puławska" wraz z odc. w. "Lotnisko" - Marynarska (S79)	599,25	2007 - 2010	mazowieckie	GDDKiA
11	Budowa drogi ekspresowej S3, odc. Szczecin - Gorzów Wielkopolski	433,19	2007 - 2009	zachodniopomorskie lubuskie	GDDKiA
12	Budowa drogi ekspresowej S3, odc. Gorzów Wielkopolski - Nowa Sól	538,62	2008 - 2010	lubuskie	GDDKiA
13	Budowa drogi ekspresowej S3, odc. Nowa Sól - Legnica (A4)	521,69	2010 - 2013	lubuskie dolnośląskie	GDDKiA
14	Budowa drogi ekspresowej S3, odc. Legnica - Lubawka	298,68	2013 - 2015	dolnośląskie	GDDKiA
15	Budowa drogi ekspresowej S5, odc. Gniezno - Poznań (w. "Kleszczewo")	229,78	2009 - 2013	wielkopolskie	GDDKiA
16	Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Gdańsk (A1) - Elbląg (S22)	344,48	2009 - 2013	pomorskie warmińsko-mazurskie	GDDKiA
17	Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Elbląg (S22) - Olsztynek (S51)	372,14	2009-2013	warmińsko-mazurskie	GDDKiA

Lp.	Nazwa projektu/zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro)	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
18	Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Olsztynek (S51) - Płońsk (S10)	394,66	2008-2013	warmińsko-mazurskie mazowieckie	GDDKiA
19	Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Płońsk (S10) - Warszawa (S8)	136,00	2009-2012	mazowieckie	GDDKiA
20	Budowa drogi ekspresowej S8/S7 węzeł Opacz-węzeł Paszków wraz z powiązaniem z dk. Nr 7 w węźle Magdalenka	78,45	2009 - 2011	mazowieckie	GDDKiA
21	Budowa drogi ekspresowej S8, odc. Wrocław - Psie Pole - Syców	237,30	2009 - 2011	dolnośląskie	GDDKiA
22	Budowa drogi ekspresowej S-8, odc. Syców-A1	696,92	2010 - 2012	wielkopolskie łódzkie	GDDKiA
23	Przebudowa do parametrów drogi ekspresowej S8, odc. Piotrków Tryb. - Warszawa	295,44	2009 - 2013	łódzkie mazowieckie	GDDKiA
24	Budowa/Przebudowa drogi ekspresowej S8 przez Warszawę odc. węzeł Konotopa - węzeł Powązkowska - węzeł Marki (ul. Piłsudskiego)	294,20	2007 - 2012	mazowieckie	GDDKiA
25	Przebudowa do parametrów drogi ekspresowej S-8, odc. Białystok - granica państwa	480,97	2011 - 2015	podlaskie	GDDKiA
Projekty rezerwowe					
26	Budowa drogi ekspresowej S5, odc. Nowe Marzy - Bydgoszcz	244,60	2011 - 2013	kujawsko-pomorskie	GDDKiA
27	Budowa drogi ekspresowej S5, odc. Bydgoszcz - Żnin	266,70	2011 - 2013	kujawsko-pomorskie	GDDKiA
28	Budowa drogi ekspresowej S5, odc. Żnin - Gniezno	234,00	2013 - 2015	kujawsko-pomorskie wielkopolskie	GDDKiA
29	Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi	130,00	2008 - 2010	kujawsko-pomorskie wielkopolskie	GDDKiA / miasto Toruń
Oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku					
30	Projekt poprawy dostępu drogowego do Portu Gdańsk - Budowa Trasy Sucharskiego	200,00	2009 - 2013	pomorskie	Gmina Miasta Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
31	Budowa II linii metra w Warszawie na odcinku Rondo Daszyńskiego - Dworzec Wileński*	700,00	2007 - 2013	mazowieckie	m.st. Warszawa
32	Budowa II linii metra w Warszawie na odcinku Dworzec Wileński - Rembielińska*	400,00	2008 - 2013	mazowieckie	m.st. Warszawa
33	Budowa II linii metra w Warszawie na odcinku Rondo Daszyńskiego - Chrzanów*	700,00	2009 - 2013	mazowieckie	m.st. Warszawa

Lp.	Nazwa projektu/zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro)	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
Oś priorytetowa VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe					
Projekty podstawowe					
34	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (budowa centralnego systemu do automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym)	57,00	2008 - 2013	cały kraj	MSWiA
35	Budowa drogi S7 Grójec - Białobrzegi	69,05	2006 - 2008	mazowieckie	GDDKiA
36	Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Radom (Jedlińsk) - Jędrzejów	589,30	2008 - 2012	mazowieckie świętokrzyskie	GDDKiA
37	Przebudowa drogi S-7 Lubień - Rabka	258,31	2011 - 2013	małopolskie	GDDKiA
38	Przebudowa drogi do parametrów drogi ekspresowej S-19 odc. Białystok-Międzyrzec Podlaski	406,62	2012 - 2015	podlaskie lubelskie	GDDKiA
39	Budowa drogi ekspresowej S19, odc. Międzyrzec Podl. - Lubartów	284,83	2009 - 2013	lubelskie	GDDKiA
40	Budowa drogi ekspresowej S19, odc. Lubartów - Kraśnik	327,85	2009 - 2013	lubelskie	GDDKiA
41	Budowa drogi ekspresowej S19, odc. Kraśnik - Stobierna	554,04	2010 - 2013	lubelskie podkarpackie	GDDKiA
42	Budowa drogi ekspresowej S-19, odc. Stobierna - Lutoryż	201,34	2010 - 2013	podkarpackie	GDDKiA
43	Budowa drogi ekspresowej S-19, odc. Lutoryż - Barwinek	247,51	2010 - 2013	podkarpackie	GDDKiA
44	Budowa stałego połączenia – tunelu pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu	115,60	2009 - 2013	zachodniopomorskie	GDDKiA
45	Budowa Kanału żegludowego przez Mierzeję Wiślaną	94,12	2009 - 2012	warmińsko-mazurskie pomorskie	Konsorcjum powołane do budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną
Projekty rezerwowe					
46	Budowa drogi ekspresowej S-7 Jędrzejów - granica woj. świętokrzyskiego	75,00	2011 - 2012	świętokrzyskie	GDDKiA
47	Przebudowa drogi ekspresowej S-7 węzeł Magdalena-Obwodnica Grójca	148,70	2010 - 2012	mazowieckie	GDDKiA
48	Budowa obwodnicy Olsztyna	100,00	2011 - 2013	warmińsko-mazurskie	GDDKiA
49	Przebudowa drogi nr 16, Olsztyn - Augustów	285,00		warmińsko-mazurskie podlaskie	GDDKiA

Lp.	Nazwa projektu/zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro)	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
50	Przebudowa drogi krajowej nr 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski -Sulejów - Opatów	534,00	2008 - 2015	łódzkie świętokrzyskie	GDDKiA
51	Budowa drogi ekspresowej S-74 na odc. Opatów - Rzeszów	436,80	2010 - 2015	świętokrzyskie podkarpackie	GDDKiA
Oś priorytetowa IX Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej					
52	Przebudowa do parametrów drogi ekspresowej S8, odc. Wyszaków - Białystok	625,40	2009 - 2012	mazowieckie	GDDKiA
53	Budowa drogi ekspresowej S17, odc. Warszawa (w. "Zakręt") - Garwolin	205,00	2009 - 2013	mazowieckie	GDDKiA
54	Budowa drogi ekspresowej S17, odc. Garwolin - Kurów	229,50	2010 - 2013	mazowieckie lubelskie	GDDKiA
55	Budowa drogi ekspresowej S17, odc. Kurów - Lublin-Piaski	360,00	2009 - 2012	lubelskie	GDDKiA
* współfinansowanie unijne budowy metra wyniesie 50% podanej wartości projektów					
INDYKATYWNY WYKAZ POZOSTAŁYCH INDYWIDUALNYCH PROJEKTÓW KLUCZOWYCH					
Oś priorytetowa VI Transeuropejskie sieci transportowe TEN-T					
Projekty podstawowe					
1	Budowa drogi ekspresowej S69, Bielsko Biała - Żywiec, odc. Wilkowice/Łodygowice - Żywiec	33,30	2008 - 2010	śląskie	GDDKiA
2	Wzmocnienia nawierzchni	571,43			
3	Odcinki dróg krajowych w miastach na prawach powiatu położonych w sieci TEN-T	428,60			
Oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku					
Projekty podstawowe					
4	Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	12,50	2008 - 2013	zachodniopomorskie	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
5	Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta) (Przebudowa dwóch stałych mostków dla pieszych na zwodzone - Stara nazwa projektu)	5,50	2008 - 2010	warmińsko-mazurskie	Gmina Miasta Elbląg + Zarząd Portu Morskiego Elbląg
6	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej) - etap I	10,40	2007 - 2009	zachodniopomorskie	ZPM Kołobrzeg i Urząd Miasta Kołobrzeg

Lp.	Nazwa projektu/zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro)	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
7	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej) - etap II	13,00	2007 - 2010	zachodniopomorskie	ZPM Kołobrzeg i Urząd Miasta Kołobrzeg
8	Przebudowa drogi krajowej Nr 10 na odcinku ul. A. Struga Etap II	10,00	2007 - 2009	zachodniopomorskie	Miasto Szczecin
9	Przebudowa drogi krajowej Nr 10 na odcinku ul. A. Struga Etap III	5,30	2008 - 2010	zachodniopomorskie	Miasto Szczecin
Projekty rezerwowe					
10	Przebudowa układu drogowego wysp Łasztowni i Kępy Parnickiej w Szczecinie	8,60	2007 - 2009	zachodniopomorskie	Gmina Miasto Szczecin
11	Modernizacja infrastruktury transportu drogowego na terenie portu	5,00	2009 - 2010	pomorskie	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
12	Poprawa dostępności do Portu Gdańsk poprzez przebudowę dróg dojazdowych	5,50	2009	pomorskie	Miasto Gdańsk + Urząd Marszałkowski
13	Budowa obwodnicy do Portu Morskiego w Darłowie	9,90	2007 - 2011	zachodniopomorskie	Gmina Miasto Darłowo
14	Modernizacja wewnętrzportowej infrastruktury drogowo - kolejowej w rejonie Basenu Górniczego w Gdańsku	7,00	2010 - 2013	pomorskie	ZMPG S.A
Oś priorytetowa VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe					
Projekty podstawowe					
15	Wzmocnienia nawierzchni	285,71			
16	Odcinki dróg krajowych w miastach na prawach powiatu	428,57			

Ostatnie techniczne spotkanie negocjacyjne dotyczące Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 odbyło się 20 września 2007 roku w Warszawie. Podczas spotkania uzgodniono kwestie dotyczące m.in. opisu poszczególnych priorytetów, linii demarkacyjnej oraz komplementarności w stosunku do innych programów operacyjnych, w tym również programów finansowanych w ramach Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFFROW) i europejskiego Funduszu Rozwoju (EFR), kwalifikowalności przedsięwzięć w ramach poszczególnych funduszy (Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego), zasad możliwości częściowego finansowania dworców kolejowych oraz nazw dla priorytetów.

Program został przesłany do zatwierdzenia przez Komisję Europejską.

Realizacja projektów w ramach Programu może się jednak rozpocząć jeszcze przed zatwierdzeniem dokumentu przez Komisję Europejską. Dla dużych projektów przewidziano specjal-

ne wsparcie w fazie przygotowania inwestycji (dotyczące m.in. dokumentacji technicznej) w ramach PO Pomoc Techniczna, by przyspieszyć proces absorpcji środków UE.

Kwalifikowalność poniesionych wydatków określona została w dokumencie zatytułowanym „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013. Wytyczne w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach PO LiŚ”. Opisane w nim zostały zasady dotyczące kwalifikowalności samego projektu, jego zasięg geograficzny, trwałość oraz ogólne zasady dotyczące kwalifikowania wydatków.

Początek okresu kwalifikowania wydatków dla projektów realizowanych w ramach PO LiŚ stanowi data 1 stycznia 2007 r. – z zastrzeżeniem szczególnych zasad dotyczących projektów podlegającym regułom pomocy publicznej. Koniec okresu kwalifikowalności wydatków dla PO LiŚ stanowi data 31 grudnia 2015 r. Jednakże ostateczny okres kwalifikowania wydatków dla poszczególnych projektów zostanie określony w umowie o dofinansowanie zawieranej z Beneficjentem, która określi zarówno początkową jak i końcową datę kwalifikowalności wydatków dla projektu. Początkową datą kwalifikowania wydatków może być 1 stycznia 2007 r., również w przypadku, gdy wniosek o dofinansowanie będzie złożony w późniejszym terminie, z zastrzeżeniem szczególnych zasad, które mogą obowiązywać w przypadku pomocy publicznej. Końcowa data kwalifikowalności wydatku będzie mogła zostać zmieniona w uzasadnionym przypadku, na pisemny wniosek Beneficjenta, za zgodą instytucji stanowiącej stronę umowy o dofinansowanie, w formie aneksu do umowy o dofinansowanie z Beneficjentem – jednak w żadnym wypadku końcowa data kwalifikowania wydatków dla projektu nie będzie mogła wykraczać poza 31 grudnia 2015 r.

4.2.2 Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej zatwierdzono do realizacji 2 października 2007 r.. Program ten stanowi dodatkowy element wsparcia z funduszy strukturalnych, który wzmocni działanie innych programów na obszarze pięciu następujących województw: warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego, podkarpackiego i świętokrzyskiego.

Celem głównym Programu jest: **przyspieszenie tempa rozwoju społeczno – gospodarczego Polski Wschodniej w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju.**

Cel główny Programu osiągnąć będzie przez realizację celów szczegółowych, którymi są:

- stymulowanie rozwoju konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy,
- zwiększenie dostępu do Internetu szerokopasmowego w Polsce Wschodniej,
- rozwój wybranych funkcji metropolitalnych miast wojewódzkich,
- poprawa dostępności i jakości powiązań komunikacyjnych województw Polski Wschodniej,

- zwiększenie roli zrównoważonej turystyki w gospodarczym rozwoju makroregionu,
- optymalizacja procesu wdrażania PO Rozwój Polski Wschodniej.

W ramach PO RPW będą realizowane projekty o kluczowym znaczeniu dla rozwoju społeczno-gospodarczego pięciu województw Polski Wschodniej. Finansowane będą przede wszystkim inwestycje w zakresie infrastruktury wspierającej działalność naukową i badawczą oraz przyczyniające się do modernizacji miejskich lub regionalnych systemów komunikacyjnych. Realizowane będą również przedsięwzięcia zwiększające atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną tego obszaru.

W Programie wyznaczono sześć osi priorytetowych określających obszary, które mają być wspierane w ramach PO RPW:

Oś priorytetowa I: Nowoczesna gospodarka

Oś priorytetowa II: Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego

Oś priorytetowa III: Wojewódzkie ośrodki wzrostu

Oś priorytetowa IV: Infrastruktura transportowa

IV.1 Infrastruktura drogowa

Oś priorytetowa V: Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne

Oś priorytetowa VI: Pomoc techniczna

W ramach Programu Rozwój Polski Wschodniej projekty realizować będą:

- szkoły wyższe;
- jednostki samorządu terytorialnego oraz związki i stowarzyszenia z ich udziałem;
- jednostki naukowe, w tym podstawowe jednostki organizacyjne szkół wyższych;
- przedsiębiorcy;
- organizacje pozarządowe;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
- instytucje ważne dla regionów z punktu widzenia rozwoju regionalnego, w tym:
 - urzędy statystyczne, biura planowania przestrzennego;
 - organizacje turystyczne;
 - instytucje otoczenia biznesu i innowacji (agencje i fundacje rozwoju regionalnego i lokalnego, kluby biznesu, centra obsługi inwestorów, izby gospodarcze, centra

transferu technologii, parki technologiczne, parki przemysłowe; inkubatory przedsiębiorczości);

- Instytucja Zarządzająca Programem oraz Instytucja Pośrednicząca i inne instytucje wyznaczone do wdrażania Programu;
- organy administracji rządowej.

Dla potrzeb realizacji PO Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 stworzona została lista projektów indywidualnych, których nie dotyczy tryb konkursowy wyboru. Zestawie takich projektów z zakresu infrastruktury transportowej przedstawiono tabeli 4.6.

Tabela 4.6 Lista projektów indywidualnych PO Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013

Lp.	Nazwa projektu/zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji mln euro (w tym maksymalna wartość dofinansowania z EFRR)**	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
Projekty podstawowe					
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 Iłża – Konopnica na odcinku Konopnica – Kamień	66,00 (56,10)	2007 - 2013	lubelskie	woj. lubelskie
2	Budowa obwodnicy m. Frampol w ciągu DK nr 74 Janów Lubelskie - granica państwa	8,22 (6,80)	2007 - 2012	lubelskie	GDDKiA oddział w Lublinie
3	Budowa obwodnicy m. Hrubieszowa w ciągu DK nr 74 Janów Lubelski – granica państwa	32,73 (27,04)	2007 - 2013	lubelskie	GDDKiA oddział w Lublinie
4	Drogi dojazdowe do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19	17,06 (14,50)	2007 - 2012	lubelskie	miast Lublin
5	Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19	13,68	2008 - 2011	lubelskie	miast Lublin
6	Budowa mostu naWiśle w m. Kamień wraz z budową dróg dojazdowych	34,93 (29,69)	2007 - 2014	lubelskie	woj. lubelskie
7	Budowa obw. Jarostawia w ciągu DK nr 4 Jędrzychowice - Korczowa	49,46 (42,04)	2007 - 2011	podkarpackie	GDDKiA oddział w Rzeszowie

Lp.	Nazwa projektu/zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji mln euro (w tym maksymalna wartość dofinansowania z EFRR)**	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
8	Budowa wschodniej drogi obwodowej miasta Przemyśla łączącej drogę krajową nr 77 z drogą krajową nr 28 i z drogą wojewódzką nr 885 poprawiająca dostępność do przejść granicznych z Ukrainą w Medyce i Malhowicach	102,06 (42,56)	2007 - 2013	podkarpackie	gmina miejska Przemyśl
9	Modernizacja drogi woj. nr 871 przebiegającej przez Tarnobrzeg	10,26 (8,72)	2008 - 2012	podkarpackie	Gmina Tarnobrzeg
10	Budowa nowego odcinka drogi łączącej planowany do realizacji most na rzece Wiśle w m. Połaniec z drogą wojewódzką Nr 985 wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 875 na odcinku Mielec – Kolbuszowa łącznie z budową obwodnic Mielca i Kolbuszowej	40,65 (34,55)	2007 - 2012	podkarpackie	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie
11	Budowa obwodnicy miejscowości Stawiski, w ciągu DK nr 61	12,33 (7,98)	2007 - 2013	podlaskie	GDDKiA oddział w Białymstoku
12	Budowa obwodnicy miejscowości Bargłów Kościelny, w ciągu DK nr 61	16,30 (10,55)	2007 - 2013	podlaskie	GDDKiA oddział w Białymstoku
13	Budowa obwodnicy miejscowości Szczuczyn, w ciągu DK nr 61	12,77 (8,26)	2007 - 2013	podlaskie	GDDKiA oddział w Białymstoku
14	Budowa przedłużenia ul. Piastowskiej w Białymstoku	15,40 (13,09)	2007 - 2011	podlaskie	miasto Białystok
15	Przebudowa ul. Gen. Kleeberga w Białymstoku	18,21 (15,48)	2009 - 2013	podlaskie	miasto Białystok
16	Przebudowa ul. Gen. Andersa w Białymstoku	13,15 (11,18)	2009 - 2012	podlaskie	miasto Białystok
17	Budowa przedłużenia ul. Gen. Andersa w Białymstoku	24,44 (20,77)	2007 - 2011	podlaskie	miasto Białystok
18	Przebudowa ul. Gen. St. Maczka wraz z Al. 1000-lecia Państwa Polskiego w Białymstoku (dofinansowanie obejmuje przebudowę ul. Gen. St. Maczka)	38,38 (30,27)	2007 - 2010	podlaskie	miasto Białystok
19	Budowa obwodnicy Wąchocka w ciągu DK nr 42	54,41 (32,69)	2007 - 2010	świętokrzyskie	GDDKiA oddział w Kielcach
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 765 Chmielnik – Osiek (dofinansowanie obejmuje odcinek Chmielnik – Staszów)	17,95 (10,26)	2007 - 2010	świętokrzyskie	województwo świętokrzyskie

Lp.	Nazwa projektu/zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji mln euro (w tym maksymalna wartość dofinansowania z EFRR)**	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
21	Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu DK nr 78	43,75 (26,15)	2007 - 2010	świętokrzyskie	GDDKiA oddział w Kielcach
22	Budowa północnej obw. Końskich na drodze woj. 728	24,36 (20,71)	2007 - 2013	świętokrzyskie	województwo świętokrzyskie
23	Likwidacja barier rozwojowych – most na Wiśle z przebudową drogi wojewódzkiej nr 764 z otwarciem komunikacyjnym na kierunku Rzeszów – Kielce (dofinansowanie obejmuje odcinek most na Wiśle do Staszowa)	70,51 (46,79) wtym (28,21) (18,58)	2007 - 2012	świętokrzyskie/ podkarpackie świętokrzyskie/ podkarpackie	województwo świętokrzyskie
24	Obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego i Lubawy w ciągu drogi krajowej nr 15	93,49 (79,12)	2007 - 2013	warmińsko-mazurskie	GDDKiA oddział w Olsztynie
25	Obwodnica Elku (etap III i IV) w ciągu drogi krajowej nr 16 i nr 65	16,54 (14,06)	2007 - 2010	warmińsko-mazurskie	GDDKiA oddział w Olsztynie
26	Zachodnia obwodnica Mrągowa w ciągu DK nr 59	25,05 (21,29)	2007 - 2010	warmińsko-mazurskie	GDDKiA oddział w Olsztynie
27	Obwodnica Olecka w ciągu DK nr 65	16,34 (13,89)	2007 - 2009	warmińsko-mazurskie	GDDKiA oddział w Olsztynie
Projekty rezerwowe					
28	Budowa obwodnicy północnej w Biłgoraju	10,65	2007 - 2012	lubelskie	miasto Biłgoraj
27	Budowa obwodnicy m. Biłgoraj w ciągu drogi woj. nr 835 Lublin - Grabownica Starzeńska	2,43	2007 - 2013	lubelskie	woj. lubelskie
28	Budowa obwodnicy w m. Gorajca w ciągu DK nr 74 Janów Lubelskie - granica państwa	37,41	2007 - 2013	lubelskie	GDDKiA oddział w Lublinie
29	Budowa drogi obwodowej Stalowej Woli i Niska w ciągu drogi krajowej Nr 77 Lipnik- Przemyśl na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Stalowej Woli do połączenia z projektowaną drogą ekspresową S- 19 Etap I budowa obwodnicy Niska	22,91	2008-2013	podkarpackie	GDDKiA oddział w Rzeszowie
30	Przebudowa drogi woj. nr 653 na odc. Bakałarzewo - Suwałki	13,07	2008-2011	podlaskie	województwo podlaskie

Lp.	Nazwa projektu/zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji mln euro (w tym maksymalna wartość dofinansowania z EFRR)**	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
31	Przebudowa drogi woj. nr 645 na odc. Granica woj. - Nowogród wraz z mostem przez rzeka Pisę w m. Morgowniki	18,98	2007 - 2011	podlaskie	województwo podlaskie
32	Przejście przez Starachowice w ciągu DK nr 42	56,11	2007 - 2010	świętokrzyskie	GDDKiA oddział w Kielcach
33	Obwodnica Ostrowca Świętokrzyskiego	30,77	2010 - 2013	świętokrzyskie	GDDKiA oddział w Kielcach
34	Budowa obwodnicy miasta Pińczów	7,69	2009 - 2011	świętokrzyskie	województwo świętokrzyskie
35	Obwodnica wschodnia miasta Olsztyna	62,05	2007 - 2011	warmińsko-mazurskie	gmina Olsztyn

4.3 Regionalne programy operacyjne na lata 2007-2013

Zgodnie z Narodowymi Strategicznymi Ramami Odniesienia 2007-2013 (NORO), instytucjami odpowiedzialnymi za przygotowanie i wdrożenie regionalnych programów operacyjnych są zarządy województw. Podstawą tworzenia tych programów była ich zgodność z aktualnymi kierunkami, zarówno polityki transportowej, jak i polityki regionalnej UE i Polski dla nowego okresu programowania. Na tym tle stworzone zostały kierunki rozwoju poszczególnych województw uwzględniające lokalne uwarunkowania i potrzeby.

Każdy z programów musiał przejść procedurę akceptacyjną na szczeblu krajowym, a następnie został przekazany do Komisji Europejskiej. Kolejnym krokiem były spotkania negocjacyjne strony polskiej z przedstawicielami UE, w wyniku których **wszystkie programy zostały zatwierdzone**, a następnie strona polska i przedstawiciele Komisji Europejskiej podpisali postanowienie o akceptacji RPO na lata 2007-2013.

W rozdziale opisane zostały regionalne programy operacyjne poszczególnych województw w zakresie priorytetów i celów związanych z infrastrukturą transportową.

4.3.1 Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego

Celem głównym Programu jest **podniesienie poziomu życia mieszkańców Dolnego Śląska oraz poprawa konkurencyjności regionu przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju**. Realizacja celu głównego ma nastąpić poprzez wdrożenie celów szczegółowych, którymi są:

- Wzrost aktywności gospodarczej opartej o wiedzę i innowacyjność;
- Rozwój infrastruktury służącej poprawie jakości środowiska, warunków inwestowania i prowadzenia działalności gospodarczej;
- Poprawa bytu mieszkańców i wzrost konkurencyjności regionu poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury społecznej.

Ponadto w Programie określone zostały priorytety działań, realizacja których przyczyni się do osiągnięcia zamierzonego celu głównego i celów szczegółowych.

Infrastruktury transportowej dotyczy **Priorytet 3 - Rozwój infrastruktury transportowej na Dolnym Śląsku**. Głównym celem priorytetu jest **modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury transportowej** w taki sposób, aby zmodernizować sieć połączeń transportowych z sąsiednimi regionami oraz połączeń wewnętrznych przyczyniających się do rozwoju obszarów aktywności gospodarczej, w tym turystycznej. Zapewni to powiązanie regionalnej sieci dróg z krajowym i międzynarodowym układem transportowym. Działania w ramach priorytetu przyczynić się będą również do usprawnienia transportu zbiorowego oraz zmniejszenia jego uciążliwości dla środowiska naturalnego.

Kluczową niedogodnością regionu jest niski standard techniczny i funkcjonalny większości dróg oraz pogłębiająca się degradacja istniejącej sieci, która wynika głównie z faktu prowadzenia ciężkiego ruchu tranzytowego nieprzystosowanymi do tego drogami publicznymi. Niezwykle uciążliwe jest również wysokie natężenie ruchu przekraczające na niektórych odcinkach wymagany poziom swobody ruchu. W związku z brakiem obwodnic wielu miast i miejscowości zjawisko to jest szczególnie uciążliwe na drogach miejskich. Dlatego konieczne jest podjęcie interwencji, która zatrzyma negatywne tendencje i sprzyjać będzie realizacji strategicznej wizji rozwoju Dolnego Śląska jako regionu węzłowego. W związku z powyższym w ramach priorytetu realizowane będą projekty dotyczące:

- poprawy jakości połączeń drogami wojewódzkimi, powiatowymi i w uzasadnionych przypadkach gminnymi (przede wszystkim o dużym natężeniu ruchu) z drogami krajowymi, co doprowadzi do poprawy komunikacji z regionalnymi ośrodkami wzrostu gospodarczego i siecią TEN-T. Poprzez poprawę komunikacji w/w dróg z siecią dróg krajowych nastąpi również poprawa połączenia pomiędzy obszarami wiejskimi i miejskimi,

- budowy obwodnic miast i miejscowości oraz poprawy połączeń tranzytowych przez miasta, w których występuje duże natężenie ruchu,
- poprawy dostępności ośrodków rozwoju gospodarczego zarówno o znaczeniu regionalnym (np. specjalne strefy ekonomiczne, parki technologiczne i przemysłowe) oraz lokalnych centrów aktywności gospodarczej w tym, szczególnie na terenach o wysokim bezrobociu. Istotne jest także ułatwienie dojazdu do miejsc atrakcyjnych turystycznie,
- modernizacji i budowy obiektów inżynierskich zwiększających m.in. ilość przepraw mostowych przez rzekę Odrę w celu poprawy dostępności transportowej wielu miast.

Program przewiduje również inwestycje związane z dostosowaniem dróg do nacisku 115 kN/oś, ale tylko w uzasadnionych przypadkach. Przy budowie i przebudowie dróg przewidywana jest równoczesna realizacja infrastruktury towarzyszącej oraz bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym inteligentnych systemów transportowych.

4.3.2 Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Celem głównym Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w lata 2007-2013 jest **tworzenie warunków dla poprawy konkurencyjności województwa oraz spójności społeczno-gospodarczej i przestrzennej jego obszaru.**

Realizacji tego celu w zakresie infrastruktury transportowej służy **Oś priorytetowa I – Rozwój infrastruktury technicznej.** Celem tej osi priorytetowej jest **poprawa zagospodarowania regionu w infrastrukturę techniczną, przede wszystkim związaną z transportem (drogowym, kolejowym, lotniczym) dla zwiększenia dostępności zewnętrznej regionu, spójności wewnętrznej oraz zwiększenia bezpieczeństwa transportowego.**

W ramach osi priorytetowej wspierane będą działania związane z budową i przebudową infrastruktury transportu drogowego, a w szczególności połączenie regionalnej sieci drogowej z krajowym oraz europejskim systemem komunikacyjnym. Wsparcie obejmie w kolejności:

- budowę i przebudowę sieci dróg wojewódzkich zapewniających połączenia z autostradą A 1, powiązanie z drogami krajowymi ośrodków leżących poza siecią tych dróg, a także połączenia międzywojewódzkie,
- budowę i przebudowę układu komunikacyjnego dla powiązania terenów włączonych do Pomorskiej SSE z krajowym systemem drogowym (jako uzupełnienie przedsięwzięć wspieranych w ramach PO Infrastruktura i Środowisko w zakresie przebudowy dróg krajowych) oraz innych ciągów komunikacyjnych (wojewódzkie, powiatowe i gminne) dla

skomunikowania terenów przeznaczonych pod inwestycje (strefy ekonomiczne, parki przemysłowe itp.),

- budowę tras średnicowych w dużych ośrodkach miejskich oraz przepraw mostowych dla usprawnienia ruchu i ograniczenia jego natężenia w centrach,
- budowę obejść drogowych miast dla zmniejszenia ruchu tranzytowego w ich centrach oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu,
- budowę i przebudowę dróg powiatowych przede wszystkim zapewniających dogodne połączenia miast i miasteczek z ośrodkami powiatowymi oraz połączeń między tymi ośrodkami,
- budowę i przebudowę sieci dróg gminnych (z wyłączeniem dróg osiedlowych i wewnętrznych), w pierwszej kolejności zapewniających dostępność do lokalnych ośrodków wzrostu i powiązanie z drogami wyższej kategorii.

W ramach osi wspierana będzie również rozbudowa systemów publicznego transportu pasażerskiego w głównych miastach regionu, która obejmie sieci szynowe tramwajowe, przystanki, stacje i węzły przesiadkowe, zakup taboru. Wspierane będą również projekty z zakresu zarządzania ruchem i monitorowania ruchu.

4.3.3 Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego

Za główny cel Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego uznano **podniesienie konkurencyjności Lubelszczyzny prowadzące do szybszego wzrostu gospodarczego oraz zwiększenia zatrudnienia z uwzględnieniem walorów naturalnych i kulturowych regionu**. Cel główny programu wynika bezpośrednio z celu nadrzędnego Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2006-2020 i jest dostosowany do odpowiednio krótszego okresu realizacji RPO. Zorientowany jest na przełamanie występujących barier rozwojowych i stanowi podstawę modernizacji struktury gospodarczej oraz wzmocnienia spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej regionu.

Cel główny zrealizowany będzie poprzez osiąganie następujących celów szczegółowych:

- zwiększenie konkurencyjności regionu poprzez wsparcie rozwoju sektorów nowoczesnej gospodarki oraz przez stymulowanie innowacyjności;
- poprawa warunków inwestowania w województwie z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju;
- zwiększenie atrakcyjności Lubelszczyzny jako miejsca do zamieszkania, pracy i wypoczynku.

Z kolei cel główny oraz cele szczegółowe Programu będą realizowane w ramach ośmiu Osi Priorytetowych, z których infrastruktury transportowej dotyczy **Oś Priorytetowa V**. Jej celem jest **poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej Lubelszczyzny**.

Cel Osi Priorytetowej zostanie osiągnięty poprzez:

- usprawnienie powiązań komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym;
- poprawę jakości wewnątrzregionalnych połączeń komunikacyjnych o znaczeniu lokalnym;
- poprawę jakości funkcjonowania systemów transportu publicznego oraz zwiększenie mobilności mieszkańców;
- zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych;
- poprawę lotniczej dostępności komunikacyjnej regionu oraz zwiększenie mobilności mieszkańców.

W ramach Osi Priorytetowej V realizowane będą projekty dotyczące:

- budowy i modernizacji dróg: wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych, w tym mostów, wiaduktów, tuneli, obwodnic i innych obiektów inżynierskich w ciągach tych dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą, przy czym priorytetowo traktowane będą:
 - główne szlaki komunikacyjne w województwie,
 - inwestycje poprawiające dostęp do ośrodków regionalnych, ponadregionalnych i o znaczeniu europejskim, planowanych obiektów przemysłowych oraz portu lotniczego i obszarów atrakcyjnych turystycznie,
 - inwestycje w ramach infrastruktury drogowej o znaczeniu lokalnym stanowiące kluczowe dla danego obszaru powiązania z drogami krajowymi i regionalnymi,
- budowy i modernizacji dróg krajowych, ale tylko w miastach na prawach powiatu (Lublin, Chełm, Biała Podlaska, Zamość),
- podniesienia jakości funkcjonowania publicznego transportu miejskiego.

Istotnym efektem realizacji projektów w ramach osi V będzie poprawa jakości wewnątrzregionalnych połączeń komunikacyjnych (połączeń drogowych pomiędzy obszarami wiejskimi z centrami gospodarczymi), w wyniku czego mieszkańcy województwa będą chętniej podejmowali pracę poza obszarami wiejskimi w ośrodkach ponadlokalnych i regionalnych. Wpłynie to na ograniczenie skali bezrobocia i poprawę życia mieszkańców województwa.

4.3.4 Lubuski Regionalny Program Operacyjny

Głównym celem Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego jest **stworzenie warunków wzrostu konkurencyjności województwa poprzez wykorzystanie regionalnego potencjału endogenicznego oraz przeciwdziałanie marginalizacji zagrożonych obszarów, w tym obszarów wiejskich, przy racjonalnym gospodarowaniu zasobami i dążeniu do zapewnienia większej spójności województwa.**

Celami szczegółowymi LRPO 2007-2013 są:

- rozwój cywilizacyjny i wzrost konkurencyjności regionu przede wszystkim poprzez inwestycje w projekty infrastrukturalne o dużej wartości dodanej,
- rozwój gospodarczy województwa poprzez zintegrowanie działań dla tworzenia warunków sprzyjających wzrostowi inwestycji na poziomie regionalnym i lokalnym, prowadzących do wzrostu zatrudnienia,
- utrzymanie wysokich standardów ekologicznych przez poprawę funkcjonowania infrastruktury ochrony środowiska przyrodniczego,
- stworzenie atrakcyjnych i bezpiecznych warunków życia w województwie lubuskim poprzez poprawę jakości i dostępności usług edukacyjnych oraz zdrowotnych oraz zniesienie dysproporcji między dynamicznymi centrami wzrostu, a terenami marginalizowanymi, w tym rozwój obszarów wiejskich,
- wzrost znaczenia turystyki i kultury jako czynnika stymulującego rozwój gospodarczy i społeczny województwa przez rozwój regionalnej oferty turystycznej oraz wykorzystanie potencjału kultury.

Założenia realizacji tak określonego celu głównego i celów szczegółowych pozwoliły wyznaczyć priorytetowe obszary realizacji LRPO.

Określenie celu głównego i celów szczegółowych pozwoliło na wyznaczenie priorytetowych obszarów działań, w tym w zakresie infrastruktury transportowej. W Programie stwierdzono, że transport jest szczególnie ważnym sektorem gospodarczym, ze względu na zadania, jakie spełnia we współczesnym życiu, dlatego działania zmierzające w kierunku rozwoju transportu potraktowano jako priorytetowe.

Głównym celem realizowanym w ramach **Priorytetu I Rozwój infrastruktury wzmocniającej konkurencyjność regionu** jest **rozwój cywilizacyjny i wzrost konkurencyjności gospodarczej regionu, przede wszystkim poprzez stworzenie warunków infrastrukturalnych gwarantujących szybki wzrost ekonomiczny oraz podnoszących atrakcyjność gospodarczą województwa.**

Modernizacja i rozwój infrastruktury transportowej i komunikacyjnej mają obecnie największe znaczenie i w największym stopniu wpływają na szybkość i jakość zmian rozwojowych w województwie. Działania realizowane w ramach Priorytetu I przyczynią się do wzmocnienia konkurencyjności regionu poprzez inwestycje dotyczące infrastruktury transportowej, tworzenie obszarów inwestycyjnych oraz rozwoju społeczeństwa informacyjnego, w tym na obszarach wiejskich.

Cel główny zostanie osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych, do których należą:

- poprawa stanu infrastruktury transportowej w województwie,
- budowa społeczeństwa opartego na wiedzy,
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa.

W ramach Priorytetu I realizowane będą projekty dotyczące m. in.:

- budowy, przebudowy i remontów połączeń drogowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym (dróg wojewódzkich, gminnych i powiatowych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- podniesienia poziomu bezpieczeństwa w transporcie,
- rozbudowy i modernizacja infrastruktury transportu publicznego wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- rozbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej i regionalnego portu lotniczego.

4.3.5 Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego

Celem strategicznym Programu jest **integracja regionu z europejską i globalną przestrzenią społeczno-gospodarczą jako środkowoeuropejskiego centrum rozwoju, sprzyjającego zamieszkaniu i gospodarce oraz dążenie do budowy wewnętrznej spójności przy zachowaniu różnorodności jego miejsc.**

Cel strategiczny będzie realizowany poprzez cele szczegółowe, odnoszące się do poszczególnych osi priorytetowych.

Infrastruktury transportowej dotyczy **Oś priorytetowa I**, której celem szczegółowym jest **poprawa dostępności komunikacyjnej województwa łódzkiego**. Cel szczegółowy uzupełniony jest o cele operacyjne, które dotyczą:

- poprawy stanu oraz powiązania sieci transportowej województwa łódzkiego z siecią dróg krajowych, transeuropejską siecią transportową TEN-T oraz lotniskami,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie łódzkim,

- wzrostu konkurencyjności oraz poprawy jakości transportu publicznego miastach,
- zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych,
- wzrostu znaczenia transportu lotniczego.

Najistotniejszym problemem infrastruktury transportowej województwa łódzkiego jest jej stan techniczny, który negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Planowane inwestycje dotyczyć będą budowy lub przebudowy: dróg, drogowych obiektów inżynierskich, obwodnic miast i miejscowości wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową. Stworzenie spójnej i wysokiej jakości sieci dróg łączących aglomerację łódzką z głównymi ośrodkami regionalnymi, lokalnymi i ponadlokalnymi przyczyni się do rozwoju społeczno-gospodarczego regionu i wzrostu jego atrakcyjności inwestycyjnej. Poprawie ulegnie również przepustowość dróg oraz zmniejszy się negatywny wpływ na środowisko naturalne.

Działania z zakresu infrastruktury drogowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego będą mogły być realizowane na wszystkich drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych i drogach leśnych uzupełniających drogi publiczne. Realizowany będzie także projekt na drodze krajowej jako projekt indywidualny uzgodniony w ramach NORO z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego.

Projekty dotyczące dróg regionalnych (drogi wojewódzkie) będą traktowane priorytetowo względem projektów dotyczących dróg lokalnych (drogi powiatowe, gminne, leśne). Ponadto projekty obejmujące wsparcie dla dróg lokalnych będą musiały wykazywać znaczący wpływ na rozwój regionalny i związane z tym tworzenie miejsc pracy.

4.3.6 Małopolski Regionalny Program Operacyjny

Głównym celem Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego jest **wzrost gospodarczy i wzrost zatrudnienia w Małopolsce**. Realizacji tego celu mają służyć inwestycje, które przyczynią się do podniesienia konkurencyjności i innowacyjności małopolskiej gospodarki, poprawy spójności wewnątrzregionalnej oraz rozwoju potencjału instytucjonalnego.

W Programie określonych zostało osiem priorytetów, w ramach których sformułowano działania umożliwiające realizację tych priorytetów.

Celem operacyjnym **Osi Priorytetowej 4. Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego** jest **rozwój infrastruktury sprzyjającej wzrostowi społeczno-gospodarczemu, w tym infrastruktury drogowej i transportu miejskiego**. Działania przewidziane w ramach Osi Priorytetowej skoncentrowane zostały na aspektach związanych z infrastrukturalnymi uwarunkowaniami rozwoju Małopolski, przyczyniającymi się do tworzenia sprawnego systemu trans-

portowego w zakresie infrastruktury drogowej, wzmocnienia miejskich systemów transportu publicznego oraz regionalnej sieci kolejowej, a także kreowania korzystnych warunków do lokowania na obszarze regionu inwestycji.

Celem Działania 4.1 w ramach tej Osi Priorytetowej jest **sprawny system transportowy w zakresie infrastruktury drogowej**. Za najważniejsze zadania uznaje się:

- budowę nowych odcinków oraz przebudowę i modernizację dróg regionalnych i lokalnych istotnych dla rozwoju regionu (w tym w szczególności dojazdów do autostrady A4 i dróg ekspresowych, powiązanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z istniejącą siecią dróg, obwodnic miejscowości, połączeń z głównymi miastami województwa oraz dojazdów do przejść granicznych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- inwestycje poprawiające dostępność transportową do stref aktywności gospodarczej, ważnych z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego regionu oraz wspieranie nowoczesnych technik zarządzania ruchem drogowym.

Realizowane projekty dotyczyć będą dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz w miastach na prawach powiatu.

Budowa sprawnego i spójnego układu drogowych szlaków komunikacyjnych, istotnych dla rozwoju regionu, dostosowanych pod względem parametrów do standardów unijnych, pozwoli w efekcie na podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, czyniąc Małopolskę znacznie bardziej dostępną i przyjazną, zarówno dla mieszkańców jak i inwestorów oraz turystów.

Kolejne **Działanie 4.2** dotyczy zwiększenia roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu. Ma ono na celu **poprawę i wzmocnienie miejskich systemów transportu publicznego** – w tym autobusowego oraz regionalnej sieci kolejowej, dla zwiększenia atrakcyjności gospodarczej przestrzeni województwa.

W ramach działania na wsparcie mogą liczyć m. in. inwestycje polegające na zakupie nowego taboru transportu publicznego - wyłącznie autobusy miejskie o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń. Zwiększenie efektywności organizacji transportu zbiorowego, przyczyniające się do rozwoju gospodarczego i społecznego miast oraz poprawy stanu środowiska naturalnego, realizowane będzie ponadto poprzez projekty z zakresu inwestycji w infrastrukturę niezbędną do sprawnego funkcjonowania transportu publicznego, przykładowo: budowa węzłów przesiadkowych, parkingów typu „Park & Ride”, a także projekty dotyczące inteligentnych systemów zarządzania transportem publicznym.

4.3.7 Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego

Celem głównym RPO WM jest: **poprawa konkurencyjności regionu i zwiększanie spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej województwa.**

Cel główny RPO WM będzie realizowany poprzez cele szczegółowe:

1. Rozwój gospodarki regionu, w tym gospodarki opartej na wiedzy.
2. Poprawa i uzupełnienie istniejącej infrastruktury technicznej.
3. Aktywizacja miast oraz obszarów atrakcyjnych turystycznie.
4. Poprawa infrastruktury społecznej warunkującej rozwój kapitału ludzkiego w regionie.

Drugi cel szczegółowy dotyczący infrastruktury transportowej: Poprawa i uzupełnienie istniejącej infrastruktury technicznej, realizowany będzie poprzez przedsięwzięcia przewidziane w ramach **Priorytetu III: Regionalny system transportowy i Priorytetu V: Wzmacnianie roli miast w rozwoju regionu.**

Największym problemem województwa mazowieckiego w zakresie infrastruktury drogowej jest niska jakość i przepustowość sieci drogowej niedostosowana do istniejących potrzeb (brak dróg szybkiego ruchu, niezadowalający stan dróg regionalnych i lokalnych). Brakuje też dobrych połączeń Warszawy z ośrodkami regionalnymi, tzw. Dużej Obwodnicy Mazowsza łączącej ze sobą większe miasta, a także dobrych połączeń ośrodków regionalnych z ich otoczeniem. Dlatego za cel główny tego priorytetu postawiono **poprawę spójności komunikacyjnej i przestrzennej województwa mazowieckiego oraz wspomaganie dyfuzji procesów rozwojowych z głównego ośrodka regionu – Warszawy oraz z ośrodków subregionalnych na pozostałe obszary województwa.**

Cel główny wspomagany jest przez następujące cele szczegółowe, do których należą:

- poprawa standardu i jakości regionalnej sieci drogowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- poprawa dostępności i jakości usług w zakresie regionalnego transportu publicznego,
- rozwój regionalnego transportu lotniczego.

Projekty realizowane w ramach priorytetu powinny stanowić powiązanie regionalnego układu komunikacyjnego z układem krajowym i międzynarodowym, a w szczególności z siecią TEN-T. Wspierane będą inwestycje polegające na budowie nowych połączeń oraz na przebudowie istniejących dróg: wojewódzkich, powiatowych i gminnych wraz z towarzyszącymi obiektami inżynierskimi.

Jako priorytetowe traktowane będą przedsięwzięcia na drogach wojewódzkich stanowiące:

- bezpośrednie połączenie z siecią dróg o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, a w szczególności z siecią TEN-T,
- ruch obwodowy wokół aglomeracji warszawskiej,
- usprawniające i poprawiające dostęp do ważnych obiektów (np. regionalny port lotniczy).

Priorytetowo traktowane będą również drogi lokalne (powiatowe i gminne), które przyniosą najwięcej korzyści w zakresie rozwoju społeczno - gospodarczego i przyczynią się do powstania nowych miejsc pracy oraz poprawy spójności komunikacyjnej województwa.

Miejski transport publiczny będzie wspierany w ramach Priorytetu V: Wzmacnianie roli miast w rozwoju regionu. Ten rodzaj transportu jest realizowany indywidualnie przez poszczególne miasta i nie można go rozpatrywać w skali regionu. W ramach priorytetu możliwa też będzie realizacja projektów polegających na:

- budowie parkingów "Parkuj i Jedź"
- zakupie i instalacji infrastruktury wykorzystywanej w celu tworzenia Inteligentnego Systemu Transportowego (np. systemy centralnego sterowania ruchem, elektroniczne systemy informacyjne dla podróżnych, elektroniczne systemy sprzedaży biletów, monitoring bezpieczeństwa).

4.3.8 Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego

Głównym celem Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007-2013 (RPO WO) jest **zwiększenie konkurencyjności oraz zapewnienie spójności społeczno - gospodarczej i przestrzennej dla podniesienia atrakcyjności województwa opolskiego, jako miejsca do inwestowania, pracy i zamieszkania.**

Dla osiągnięcia celów RPO WO 2007-2013 wyodrębniono siedem Osi Priorytetowych, w tym Oś Priorytetową 3: Transport. Celem tej osi jest:

- polepszenie dostępu do obszarów i obiektów kluczowych dla rozwoju gospodarczego województwa, krajowych i międzynarodowych układów komunikacyjnych oraz zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg;
- zwiększenie mobilności mieszkańców regionu poprzez rozbudowę systemu transportu publicznego.

W ramach **Osi Priorytetowej 3** wspierane będą działania zmierzające do rozwoju infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym (drogi wojewódzkie) i lokalnym (drogi powiatowe i gminne).

W ramach infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym wsparcie uzyskają zadania poprawiające dostępność do terenów inwestycyjnych, przejść granicznych oraz obiektów i szla-

ków drogowych o kluczowym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego, w tym lotniska i autostrady A4 z uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Słabo rozwinięta infrastruktura drogowa o znaczeniu lokalnym oraz ograniczone możliwości finansowe samorządów stanowią istotne ograniczenie rozwojowe regionu. W związku z tym, w ramach Osi 3 wsparcie uzyskują inwestycje na rzecz rozbudowy i unowocześniania sieci dróg powiatowych i gminnych o istotnym znaczeniu gospodarczym oraz przedsięwzięcia zapewniające dostępność komunikacyjną do terenów inwestycyjnych.

Zadania dofinansowywane w ramach Osi 3 dotyczyć będą między innymi:

- budowy, przebudowy, remontu dróg, w tym dostosowanie nawierzchni do nacisków co najmniej 115 kN/oś,
- budowy obwodnic, wiaduktów, mostów wraz z ogólnie dostępną infrastrukturą towarzyszącą np. oświetlenie, zatoczki, parkingi, ścieżki rowerowe, przyczyniającą się do wzrostu bezpieczeństwa na drogach.
- projekty, w których zastosowano nowoczesne technologie informatyczne tzw. Inteligentne Systemy Transportu, przynoszące duże korzyści w postaci między innymi zwiększenia przepustowości sieci transportowych, znacznego zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych i oszczędności czasu podróży.
- działania polegające na wymianie starego taboru transportu miejskiego na nowy, który spełniać będzie najwyższe standardy techniczne i ekologiczne,
- budowę parkingów „Parkuj i Jedź”.

4.3.9 Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego

Celem głównym Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego (RPO WP) jest **wzrost krajowej i międzynarodowej konkurencyjności gospodarki oraz poprawa dostępności przestrzennej Podkarpacia**. W ramach RPO WP określone zostało również sześć celów szczegółowych:

1. Tworzenie warunków dla rozwoju przedsiębiorczości i gospodarki opartej na wiedzy.
2. Poprawa dostępności i atrakcyjności inwestycyjnej regionu poprzez realizację przedsięwzięć w zakresie sieci komunikacyjnej, informatycznej i energetycznej.
3. Zapobieganie degradacji środowiska oraz zagrożeniom naturalnym i technologicznym, a także efektywna gospodarka zasobami naturalnymi.
4. Tworzenie warunków dla rozwoju kapitału społecznego poprzez inwestycje w edukację, ochronie zdrowia, pomoc społeczną, sport i rekreację.

5. Wzrost udziału turystyki w gospodarce regionu oraz ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój instytucji kultury

6. Zmniejszenie występujących wewnątrz województwa różnic rozwojowych.

Ponadto w Programie określone zostały osie priorytetowe, realizacja których przyczyni się do osiągnięcia zamierzonego celu głównego i celów szczegółowych, w tym **Oś priorytetowa 2: Infrastruktura techniczna.**

Celem nadrzędnym osi priorytetowej jest **poprawa dostępności i atrakcyjności inwestycyjnej regionu poprzez realizację przedsięwzięć w sferze komunikacyjnej, informatycznej i energetycznej.**

Realizacja tego celu będzie następować poprzez cele szczegółowe:

- poprawę powiązań komunikacyjnych i systemu komunikacji publicznej w województwie,
- wspieranie rozwoju społeczeństwa informacyjnego,
- poprawę stanu i efektywności wykorzystania infrastruktury energetycznej.

Zwiększenie dostępności komunikacyjnej, poprawa poziomu usług w zakresie infrastruktury informatycznej i energetycznej pozwoli na istotne zmniejszenie dystansu województwa w stosunku do bardziej rozwiniętych regionów kraju i Unii Europejskiej oraz przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców.

Podstawowym wyzwaniem będzie poprawa powiązań komunikacyjnych, jak również zapewnienie komplementarności i spójności regionalnego układu komunikacyjnego z istniejącymi oraz nowymi szlakami transportowymi, w szczególności autostrada A4 i drogami ekspresowymi S19 i S74. Ponadto, wspierane będą te powiązania komunikacyjne, które pozwolą na zmniejszenie wewnętrznego zróżnicowania. Rozbudowana i nowoczesna sieć komunikacyjna, odpowiednio powiązana z krajową i europejską infrastrukturą transportową stanowić będzie bazę zarówno dla rozwoju gospodarczego, jak i społecznego regionu.

Dlatego w pierwszej kolejności w ramach Programu planuje się realizację przedsięwzięć na tych drogach wojewódzkich, które są kluczowymi szlakami komunikacyjnymi z punktu widzenia połączeń z projektowaną autostradą A4 uwzględnioną w sieci TEN-T, planowanymi drogami ekspresowymi S19 i S74, drogami krajowymi, a także przejściami granicznymi.

Realizowane projekty dotyczyć będą m. in.:

- dróg i mostów wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu regionalnym i lokalnym oraz infrastruktury towarzyszącej,
- obwodnic obszarów zurbanizowanych,

- taboru dla połączeń regionalnych oraz regionalnej sieci kolejowej,
- projekty inne niż realizowane w ramach PO Infrastruktura i Środowisko,
- transportu multimodalnego lub centrów logistycznych,
- transportu publicznego, w tym zakup taboru.

4.3.10 Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego

Realizacja Regionalnego Programu Operacyjnego ma na celu zmniejszenie różnic w poziomie rozwoju województwa podlaskiego w stosunku do reszty kraju. Celem głównym RPO WP jest **zwiększenie tempa wzrostu gospodarczego i tworzenie nowych pozarolniczych miejsc pracy przy poszanowaniu i zachowaniu dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego regionu**. Realizacji założonego celu służy siedem Osi Priorytetowych. Infrastruktury transportowej dotyczy Oś **Priorytetowa II: Rozwój infrastruktury transportowej**, której celem głównym jest **zwiększenie dostępności komunikacyjnej województwa podlaskiego poprzez unowocześnianie infrastruktury transportowej wpływającej na rozwój regionu**, a celami szczegółowymi:

- integracja lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych z krajowym systemem transportowym,
- poprawa dostępności komunikacyjnej województwa,
- zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu,
- poprawa funkcjonowania transportu publicznego w miastach,
- poprawa bezpieczeństwa transportowego,
- podniesienie jakości usług transportu intermodalnego.

Projekty z zakresu infrastruktury transportowej będą wspierane w ramach czterech działań:

Działanie 2.1. Rozwój transportu drogowego.

Działanie 2.2. Rozwój transportu lotniczego

Działanie 2.3. Rozwój transportu publicznego

Działanie 2.4. Rozwój transportu kolejowego

Działanie 2.1. Rozwój transportu drogowego

Wsparcie w ramach tego działania dotyczy rozwoju regionalnej i lokalnej infrastruktury transportowej.

W zakresie rozwoju infrastruktury regionalnej przewiduje się dofinansowanie dla budowy, przebudowy i remontu sieci drogowej w głównych miastach regionu - Białymstoku, Łomży i Suwałkach. Dotację będą mogły uzyskać projekty zakładające modernizację dróg wojewódzkich, istotnych z punktu widzenia połączeń pomiędzy ośrodkami wzrostu i rozprowadzających ruch z przebudowywanych dróg ekspresowych S8, S19 oraz drogi krajowej nr 61. Realizowane będą między innymi projekty podnoszące parametry techniczne nawierzchni dróg, budowy i przebudowy ulic w miastach, w tym budowy obwodnic miast, wiaduktów i innych drogowych obiektów inżynierskich. Przewiduje się także wsparcie działań zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz tworzenia infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska. Dotacje będzie można również uzyskać na realizację projektów dotyczących Inteligentnych Systemów Transportu.

Wsparcie w zakresie lokalnej infrastruktury drogowej realizowane będzie poprzez budowę, przebudowę i remont dróg gminnych i powiatowych. Ma to na celu zapewnienie połączenia tych dróg z siecią ponadlokalną oraz poprawę warunków życia mieszkańców Podlasia.

Działanie 2.3. Rozwój transportu miejskiego

W dziedzinie transportu publicznego realizowane będą projekty dotyczące:

- budowy, adaptacji, rozbudowy, wykonywania robót remontowych lub przebudowy infrastruktury pomocniczej służącej zwiększeniu bezpieczeństwa i dostępności do sieci transportu publicznego;
- budowy, przebudowy lub modernizacji infrastruktury transportu publicznego połączonej z zakupem sprzętu;
- tworzenia warunków do wykorzystania infrastruktury kolejowej dla potrzeb rozwoju systemów miejskiej komunikacji zbiorowej, zakup oraz montaż urządzeń z zakresu telematyki;
- budowy, przebudowy, rozbudowy przystanków, stacji i węzłów przesiadkowych - zintegrowanych z różnymi rodzajami systemów transportu, w tym systemów parkingów dla samochodów „Park & Ride” oraz dla rowerów „Park & Bike” przy końcowych przystankach komunikacji wraz z towarzyszącą im infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów;
- Inteligentne Systemy Transportu w ramach transportu publicznego (przewóz pasażerów).

4.3.11 Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego

Celem strategicznym RPO WP jest **poprawa konkurencyjności gospodarczej, spójności społecznej i dostępności przestrzennej województwa przy zrównoważonym wykorzystaniu specyficznych cech potencjału gospodarczego i kulturowego regionu oraz przy pełnym poszanowaniu jego zasobów przyrodniczych.**

RPO WP realizowany będzie w ramach 10 Osi Priorytetowych dotyczących różnych obszarów rozwoju regionu.

Wieloletnie zaniedbania w zakresie utrzymania infrastruktury transportowej sprawiły, że równolegle do budowy nowych obiektów transportowych konieczne będzie prowadzenie działań w zakresie modernizacji połączeń już istniejących. Poprawa warunków ruchu na drogach, wpłynie korzystnie na szybkość przemieszczania się wewnątrz województwa i poprawę dostępności ośrodków rozwoju gospodarczego w regionie, a tym samym na poprawę dostępności do rynku pracy, edukacji, opieki zdrowotnej, kultury. Sprawniejsze połączenia transportowe będą stanowiły również zachętę dla inwestorów. Dlatego celem głównym **Osi Priorytetowej 4: Regionalny system transportowy** jest **poprawa spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego oraz jego sprawne powiązanie z systemem krajowym i transeuropejskim.**

Sformułowany wyżej cel główny będzie realizowany poprzez następujące cele szczegółowe:

- usprawnienie powiązań transportowych między najważniejszymi ośrodkami aktywności gospodarczej (w tym turystycznej) i koncentracji ludności w regionie;
- podniesienie konkurencyjności regionalnych węzłów transportowych.

Wsparcie w zakresie rozwoju regionalnej infrastruktury drogowej (Działanie 4.1) dotyczyć będzie przede wszystkim przedsięwzięć usprawniających ważne dla województwa połączenia drogowe wiążące regionalny system transportowy z siecią dróg krajowych i z transeuropejską siecią transportową przebiegającą przez obszar województwa. Projekty powinny koncentrować się na poprawie dostępności do sieci wyższego rzędu, najważniejszych ośrodków miejskich, obszarów inwestycyjnych, a także do obszarów atrakcyjnych turystycznie. Możliwa będzie również realizacja projektów odciażających układy komunikacyjne miast, m.in. poprzez budowę obwodnic i obejść miast i miejscowości, pozwalających na odciążenie ruchu drogowego w ich centrach.

W ramach Działania wspierana będzie m.in. budowa, przebudowa i modernizacja dróg o znaczeniu regionalnym, obiektów inżynierskich wraz z wyposażeniem technicznym oraz infrastrukturą towarzyszącą w zakresie ochrony środowiska, bezpieczeństwa ruchu drogowego i społeczeństwa informacyjnego.

Realizowane inwestycje służyć będą poprawie jakości sieci drogowej poprzez dostosowanie połączeń drogowych do właściwych standardów technicznych, w tym do standardów obowiązujących w Unii Europejskiej. Realizowane przedsięwzięcia pozwolą również na eliminację „wąskich gardeł” w sieci drogowej oraz dostosowanie odcinków dróg do występującego obecnie i przewidywanego w przyszłości natężenia ruchu drogowego.

Przykładowe rodzaje projektów:

- budowa, przebudowa i rozbudowa dróg, w tym m.in. obwodnice, skrzyżowania, węzły, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości, wzmocnienia nawierzchni drogowej;
- budowa, przebudowa, rozbudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, estakady, tunele drogowe, kładki dla pieszych, przejścia podziemne.
- budowa urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m. in. urządzenia sterowania ruchem, środki uspokojenia ruchu, urządzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu

W ramach Działania 4.3. Rozwój i poprawa dostępności węzłów transportowych wspierane będą przedsięwzięcia wpływające na poprawę wykorzystania oraz rozwój węzłowej infrastruktury transportu o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym. Realizowane będą inwestycje w zakresie poprawy istniejącej i budowy nowej infrastruktury węzłów transportowych wraz z niezbędnymi obiektami i infrastrukturą towarzyszącą oraz infrastruktury bezpośredniego dostępu do tych węzłów. Wsparcie mogą uzyskać także projekty związane z poprawą istniejącej i budową nowej infrastruktury węzłów transportowych (z wyjątkiem lotnisk). W zakresie realizowanych projektów wejdzie również budowa, rozbudowa i przebudowa obiektów transportowej obsługi centrów logistycznych o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym.

W wyniku podejmowanych przedsięwzięć węzłowa infrastruktura transportowa zyska większą zdolność do obsługi rosnących potrzeb przewozowych. Będzie to sprzyjać integracji różnych gałęzi transportu, a także rozwojowi wzrostowi znaczenia transportu multimodalnego, wpływając na pobudzenie aktywności gospodarczej związanej m.in. z logistyką.

Przykładowe rodzaje projektów

- budowa, przebudowa, rozbudowa infrastruktury małych portów morskich oraz śródlądowych, w tym akwenów portowych, obiektów, urządzeń i instalacji portowych (falochrony, pirsy, nabrzeża, pomosty, torowiska portowe, place manewrowe);
- budowa, przebudowa, rozbudowa infrastruktury drogowo-kolejowej warunkującej bezpośrednią dostępność do portów morskich i lotnisk, tzn. odcinków dróg samochodowych i li-

nii kolejowych stanowiących ich połączenie do najbliższej, istniejącej sieci o znaczeniu ponadlokalnym;

- budowa, przebudowa, rozbudowa obiektów transportowej obsługi centrów logistycznych, pełniących rolę podstawowego układu drogowego i kolejowego na obszarze centrum logistycznego.

4.3.12 Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego

Celem głównym Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007 – 2013 jest: **stymulowanie dynamicznego rozwoju, przy wzmocnieniu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej regionu**. Cel główny RPO WŚ wspierany jest przez cele szczegółowe, i priorytety, w tym **Priorytet VII: Transport**. Celem głównym tego priorytetu jest **ukształtowanie efektywnego i zintegrowanego systemu transportowego**. Na jego realizację złoży się osiągnięcie następujących celów szczegółowych:

- udrożnienie sieci drogowej województwa,
- zwiększenie udziału transportu publicznego w przemieszczaniu osób.

Sieć transportowa, choć gęsta i dobrze rozbudowana, jest mocno obciążona i zużyta, co znacznie obniża jej parametry eksploatacyjne. Optymalne dostosowanie sieci transportowej do potrzeb mieszkańców wymaga zabiegów modernizacji, przebudowy oraz wytyczenia nowych szlaków. Prowadzić to będzie także do poprawy bezpieczeństwa w transporcie.

W ramach priorytetu będą wspierane działania w zakresie modernizacji i rozbudowy sieci drogowej i transportu publicznego. Szczególne znaczenie ma połączenie kluczowej sieci drogowej województwa z drogami znajdującymi się w sieci TEN-T, drogami międzynarodowymi i krajowymi.

Sieć drogową podzielono na dwa obszary funkcjonalne:

- sieć kluczową, na którą składają się drogi wojewódzkie, wraz z kluczowymi drogami powiatowymi (które stanowią bezpośrednie połączenie dla dróg znajdujących się w sieci TEN-T, dróg międzynarodowych, krajowych lub wojewódzkich),
- sieć uzupełniającą (drogi gminne oraz pozostałe drogi powiatowe).

W obu obszarach wsparcie uzyskują projekty z zakresu budowy i rozbudowy dróg, obiektów poprawiających bezpieczeństwo, drogowych obiektów inżynierskich oraz projekty związane z systemami zarządzania ruchem drogowym. Przy czym kluczowe drogi regionalne są traktowane priorytetowo z racji znaczenia dla systemu transportowego.

Poprawa jakości transportu publicznego ma być osiągnięta dzięki realizacji projektów maksymalizujących integrację różnych form transportu, dzięki którym nastąpi optymalizacja międzygałęziowa w transporcie publicznym, w szczególności w miastach.

4.3.13 Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego

Celem generalnym realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 – 2013 jest **poprawa warunków sprzyjających budowie konkurencyjnej i generującej nowe miejsca pracy regionalnej gospodarki**. Zrealizowanie celu generalnego Programu nastąpi poprzez realizację sześciu celów szczegółowych, w tym **Cel 3: Poprawa jakości systemu komunikacyjnego regionu i jego połączeń z krajowymi i europejskimi korytarzami transportowymi**. W ramach tego celu wyznaczona została Oś priorytetowa 3: Podniesienie jakości systemu komunikacyjnego regionu.

Świętokrzyskie, pod względem wyposażenia infrastrukturalnego, jest słabsze zarówno od regionów Unii Europejskiej, jak i większości polskich województw. Niedostateczny stan infrastruktury komunikacyjnej stanowi istotny czynnik hamujący napływ inwestycji zewnętrznych, jak również rozwój rodzimych podmiotów gospodarczych.

W ramach tej osi priorytetowej realizowane będą przede wszystkim działania mające na celu taką budowę, rozbudowę i modernizację systemu dróg, która wpłynie na poprawę jego jakości, zapewni spójność z krajowym i europejskim układem komunikacyjnym, a tym samym pozwoli na pełniejsze włączenie się regionu w procesy rozwojowe.

Głównymi celami osi priorytetowej są:

- lepsze połączenie systemu komunikacyjnego regionu z krajowymi i europejskimi korytarzami transportowymi,
- poprawa powiązań komunikacyjnych pomiędzy stolicą regionu i ośrodkami powiatowymi a pozostałymi obszarami województwa,
- poprawa jakości systemu komunikacyjnego regionu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4.3.14 Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Celem głównym Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007 – 2013 jest **wzrost konkurencyjności gospodarki oraz liczby i jakości powiązań sieciowych**. Cele RPO WiM osiągnięte będą poprzez koncentrację środków finansowych na sied-

miu osiach priorytetowych oraz szesnastu działaniach. Infrastruktury transportowej dotyczy

Oś priorytetowa 5: Infrastruktura transportowa regionalna i lokalna oraz Działania:

- 5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny,
- 5.2. Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej służącej rozwojowi lokalnemu.

Celem Priorytetu jest **poprawa zewnętrznej dostępności i wewnętrznej spójności transportowej regionu.**

Działanie 5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej warunkującej rozwój regionalny

Województwo warmińsko-mazurskie stanowi jeden z najbardziej peryferyjnych regionów zarówno Polski jak i Unii Europejskiej. Braki infrastrukturalne dotyczą każdego rodzaju komunikacji, a ze względu na niski priorytet, jaki nadaje się regionowi w planach budowy ważnych dla kraju ciągów komunikacyjnych, województwo musi znacznie bardziej niż inne regiony zintensyfikować własne działania, by zwiększyć swoją dostępność komunikacyjną. Troska o rozbudowę i unowocześnienie połączeń komunikacyjnych wynika również z faktu, iż województwo warmińsko-mazurskie należy do najbardziej niebezpiecznych w Polsce regionów ze względu na wypadki śmiertelne na drogach. W związku z powyższym za główny cel działania postawiono: wzrost dostępności komunikacyjnej regionu.

W ramach Działania 5.1 realizowane będą wyłącznie projekty o znaczeniu regionalnym. Wsparcie uzyskają te projekty, których realizacja umożliwi kompleksowe rozwiązywanie problemów komunikacyjnych, a także tworzenie sieci i powiązań układów, obsługujących gospodarkę (w tym turystykę) oraz zapewniających obsługę transportową granicy województwa warmińsko – mazurskiego z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Realizacja przedsięwzięć winna przyczynić się do usprawnienia ważnych dla województwa połączeń drogowych wiążących regionalny system transportowy z siecią dróg krajowych i transeuropejską siecią transportową przebiegającą na obrzeżach województwa warmińsko – mazurskiego.

Rodzaje projektów wspomaganych w ramach Działania 5.1:

- inwestycje na drogach wojewódzkich oraz na drogach powiatowych obejmujące:
 - o budowę, przebudowę lub rozbudowę dróg, węzłów, skrzyżowań, skrzyżowań z ruchem okrężnym wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową celem osiągnięcia stan-

dardów w zakresie dopuszczalnego nacisku na oś, bezpieczeństwa i ochrony środowiska,

- budowę, przebudowę lub rozbudowę obiektów mostowych, wiaduktów, estakad i innych obiektów inżynierskich,
 - budowę, przebudowę lub rozbudowę obejść miejscowości, w tym ich połączeń z sieciami dróg wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową,
 - infrastrukturę towarzyszącą, przyczyniającą się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz związaną z ochroną środowiska,
- zakup sprzętu i środków transportu na rzecz ochrony głównych szlaków komunikacyjnych przed zagrożeniami i skutkami katastrof drogowych

W ramach działania realizowane będą projekty kluczowe, tj.:

- projekt „Program usprawnienia powiązania komunikacyjnego w południowo-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego”;
- projekt „Program usprawnienia powiązania komunikacyjnego w północnej części województwa warmińsko-mazurskiego”.

Działanie 5.2. Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej służącej rozwojowi lokalnemu.

Małe i średnie miasta regionu potrzebują lepszych powiązań komunikacyjnych nie tylko ze względu na własne możliwości rozwojowe, ale głównie ze względu na pełnioną przez nie funkcje lokalnych biegunów wzrostu. Ośrodki te powinny pozytywnie oddziaływać na sąsiednie obszary wiejskie przyczyniając się do ich restrukturyzacji i rozwoju. Dlatego za główny cel działania postawiono: wzrost atrakcyjności inwestycyjnej i mieszkaniowej małych i średnich miast. Cel ten będzie osiągnięty poprzez realizację projektów z zakresu infrastruktury transportowej drogowej, umożliwiających dostęp do terenów inwestycyjnych, atrakcji turystycznych, czy kompleksów usługowych.

Rodzaje projektów wspomaganych w ramach Działania 5.2:

- budowa, rozbudowa i modernizacja dróg wojewódzkich, powiatowych, gminnych stanowiących dostęp do terenów przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego pod inwestycje lub umożliwiających bezpośredni dostęp do obszarów stanowiących kompleksy turystyczne lub/i usługowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- budowa, rozbudowa i modernizacja dróg publicznych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) na obszarach przemysłowych.

4.3.15 Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny

Celem głównym WRPO na lata 2007-2013 jest **wzmocnienie potencjału rozwojowego Wielkopolski na rzecz wzrostu konkurencyjności i zatrudnienia**. Osiągnięcie tego celu nastąpi poprzez realizację zamierzeń określonych w ramach siedmiu priorytetów. **Priorytet II: Infrastruktura komunikacyjna** stawia sobie za cel główny **zwiększenie wymiany gospodarczej z otoczeniem na rzecz wzrostu zatrudnienia**. Cel główny osiągany będzie poprzez następujące cele szczegółowe:

- podniesienie jakości infrastruktury drogowej, kolejowej, lotniczej, transportu zbiorowego, łączności oraz informatycznej,
- zwiększenie wewnątrzregionalnej spójności,
- powiązanie infrastruktury regionalnej z systemami zewnętrznymi.

Północny i południowy kraniec regionu są słabo powiązane z obszarem centralnym, dlatego nie mogą one korzystać z dobrego położenia geograficznego województwa. Poza tym, w regionie od lat obserwowana jest postępująca degradacja dróg, będąca skutkiem ich przeciążenia i narastających zaległości remontowych, w wyniku czego w sposób istotny pogarsza się także bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W ramach Priorytetu wsparciu będą podlegać drogi stanowiące istotny element regionalnego układu komunikacyjnego. Nie przewiduje się wsparcia projektów dotyczących dróg wewnętrznych. Preferowane będą projekty poprawiające połączenie regionalnego systemu drogowego z siecią korytarzy transportowych. Podstawą będzie plan modernizacji dróg wojewódzkich przyjęty przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego.

W przypadku dróg powiatowych i gminnych, wsparciu podlegać będą przede wszystkim grupy projektów tworzących trasy komunikacyjne, a przez to nadające im znaczenia regionalnego. Chodzi przede wszystkim o drogi lokalne, które zmodernizowane kompleksowo, będą mogły stanowić alternatywę dla dróg regionalnych, a przez to poprawić sieć połączeń wewnętrznych województwa.

Rodzaje przedsięwzięć, które będą realizowane w ramach Priorytetu:

- budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych (z wyjątkiem dróg gminnych kwalifikujących się do wsparcia w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich),
- budowa i przebudowa mostów, wiaduktów i innych obiektów drogowych na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych,
- projekty z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- miejski transport zbiorowy
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu publicznego w miastach,
- systemy telematki komunikacji publicznej,
- integracja różnych rodzajów systemów transportu,
- promocja czystego miejskiego transportu publicznego.

4.3.16 Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego

Celem głównym Programu jest **rozwój województwa** zmierzający do **zwiększenia konkurencyjności gospodarki, spójności przestrzennej, społecznej oraz wzrostu poziomu życia mieszkańców.**

Cel główny oraz cele szczegółowe Programu będą realizowane w ramach dziewięciu Osi Priorytetowych, z których infrastruktury transportowej dotyczy **Oś priorytetowa 2: Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej.**

Celem głównym tej osi priorytetowej jest **poprawa stanu infrastruktury transportowej i technicznej sprzyjającej rozwojowi społeczno-gospodarczemu.** Określone zostały również cele szczegółowe, do których w zakresie infrastruktury transportowej należą:

- wzrost dostępności komunikacyjnej regionu;
- rozwój systemu transportu publicznego.

W ramach Priorytetu wsparcie otrzymają projekty związane z:

- budową, rozbudową i remontem dróg wojewódzkich (zgodnie z „Programem zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich w latach 2007-2013”),
- powiatowych i gminnych (w tym budowa obwodnic i obiektów inżynierskich takich jak mosty i wiadukty),
- poprawą infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Preferowane będą inwestycje, które poprawiają dostęp do sieci dróg krajowych lub międzynarodowych, istniejących lub planowanych miejsc lokalizacji inwestycji (np. parki przemysłowe), lotnisk, regionalnych portów morskich i rzecznych, obiektów transportu publicznego (np. zintegrowanych centrów przesiadkowych), regionalnej infrastruktury turystycznej itp.

W ramach realizacji osi priorytetowej wspierane będą również inwestycje zmierzające do rozwoju i poprawy funkcjonalności transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą na obszarach znajdujących się poza Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym, poprzez budowę

i rozbudowę zintegrowanej sieci transportu publicznego (projekty związane z dostosowaniem infrastruktury drogowej i kolejowej do potrzeb transportu publicznego, budowa zintegrowanych węzłów komunikacyjnych wraz z parkingami dla samochodów i rowerów).

4.4 Monitoring programów operacyjnych

Zgłoszenie projektu inwestycyjnego do współfinansowania ze środków unijnych wymaga określenia wskaźników produktu, rezultatu i oddziaływania charakterystycznych dla danego przedsięwzięcia. Są to jednocześnie parametry, dzięki którym możliwe będzie monitorowanie inwestycji zarówno podczas przebiegu realizacji jak i po jej zakończeniu.

Wskaźniki produktu (*output indicators*) dotyczą działalności. Mierzone są w jednostkach rzeczowych i monetarnych. np. długość zbudowanych dróg, liczba przedsiębiorstw, którym udzielono finansowego wsparcia, itd.).

Wskaźniki rezultatu (*result indicators*) odnoszą się do bezpośrednich i natychmiastowych efektów programu dla bezpośrednich beneficjentów. Dostarczają informacji np. na temat zmian w zachowaniu, potencjale lub działalności beneficjentów. Mogą być to wskaźniki rzeczowe (np. skrócenie czasu podróży, liczba wypadków samochodowych, itd.) lub finansowe (np. spadek kosztów transportu).

Wskaźniki oddziaływania (*impact indicators*) odnoszą się do skutków programu poza efektami natychmiastowymi. Definiuje się dwa aspekty oddziaływania:

- oddziaływania specyficzne, to efekty pojawiające się po pewnym upływie czasu, niemniej jednak bezpośrednio związane z beneficjentem i zrealizowaną inwestycją,
- oddziaływania globalne to długoterminowe efekty mające wpływ na większą populację.

Zgodnie z wytyczną IZ ZPORR z dnia 23 grudnia 2004 r., z systemu monitorowania ZPORR zostały usunięte wskaźniki oddziaływania na poziomie projektu. W związku z tym beneficjent nie miał obowiązku uwzględniania tego wskaźnika we wniosku aplikacyjnym ani w sprawozdaniach.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego opracowało wskaźniki dla nowego okresu programowania obejmującego lata 2007-2013. Wskaźniki dotyczące inwestycji transportowych zestawiono w tabeli 4.7.

Tabela 4.7 Wskaźniki produktu i rezultatu dla inwestycji transportowych.

Nr	Nazwa kategorii interwencji	Kod typu	Proponowana nazwa typu projektów	Kod wskaźnika produktu	Wskaźnik produktu	Jedn. miary	Kod wskaźnika rezultatu	Wskaźnik rezultatu	Jedn. miary
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
20	Autostrady	20.1	Budowa	20.1.1	Długość wybudowanych autostrad	km	20.1.1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	euro
				20.1.2	Długość wybudowanych dróg ekspresowych	km	20.1.2	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	euro
		20.2	Przebudowa	20.2.1	Długość przebudowanych autostrad	km			
				20.2.2	Długość przebudowanych dróg ekspresowych	km			
21	Autostrady (sieci TEN-T)	21.1	Budowa	21.1.1	Długość wybudowanych autostrad	km	21.1.1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	euro
				21.1.2	Długość wybudowanych dróg ekspresowych	km	21.1.2	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	euro
		21.2	Przebudowa	21.2.1	Długość przebudowanych autostrad	km			
				21.2.2	Długość przebudowanych dróg ekspresowych	km			
22	Drogi krajowe	22.1	Budowa	22.1.1	Długość wybudowanych dróg krajowych	km	22.2.1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	euro
		22.2	Przebudowa	22.2.1	Długość przebudowanych dróg krajowych	km	22.2.2	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	euro
		22.3	Obwodnice	22.3.1	Liczba wybudowanych obwodnic	szt.			
				22.3.2	Długość wybudowanych obwodnic	km			
23	Drogi regionalne/lokalne	23.1	Budowa	23.1.1	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich	km	23.2.1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	euro
				23.1.1.1	W tym długość obwodnic				
				23.1.2	Długość wybudowanych dróg powiatowych	km	23.2.2	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	euro
					W tym długość obwodnic				
				23.1.3	Długość wybudowanych dróg gminnych	km			
					W tym długość obwodnic				

Nr	Nazwa kategorii interwencji	Kod typu	Proponowana nazwa typu projektów	Kod wskaźnika produktu	Wskaźnik produktu	Jedn. miary	Kod wskaźnika rezultatu	Wskaźnik rezultatu	Jedn. miary
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
		23.2	Modernizacja	23.2.1	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km			
				23.2.2	Długość przebudowanych dróg powiatowych	km			
				23.2.3	Długość przebudowanych dróg gminnych	km			
		23.3	Obwodnice	23.3.1	Liczba wybudowanych obwodnic	szt.			
				23.3.2	Długość wybudowanych obwodnic	km			
24	Ścieżki rowerowe	24.1	Budowa	24.1.1	Długość wybudowanych ścieżek rowerowych	km			
25	Transport miejski	25.1	Budowa i przebudowa sieci komunikacyjnej	25.1.1	Długość wybudowanej sieci tramwajowej	km	25.1.1	Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej	osoby
				25.1.2	Długość przebudowanej sieci tramwajowej	km			
				25.1.3	Długość zbudowanej sieci trolejbusowej	km			
				25.1.4	Długość przebudowanej sieci trolejbusowej	km			
		25.2	Tabor	25.2.1	Liczba zakupionego taboru komunikacji miejskiej	szt.			
				25.2.2	Pojemność jednostek zakupionego taboru komunikacji miejskiej	osoby			
				25.2.3	Liczba zmodernizowanego taboru komunikacji miejskiej	szt.			
				25.2.4	Pojemność jednostek zmodernizowanego taboru komunikacji miejskiej	osoby			
25.3	Parkingi	25.3.1	Liczba zbudowanych parkingów P&R	szt.					
26	Transport multimodalny	26.1	Centra logistyczne i terminale kontenerowe	26.1.1	Liczba wybudowanych centrów logistycznych/terminali kontenerowych	szt.	26.1.1	Wielkość ładunków obsługiwanych przez wybudowane centra logistyczne i terminale kontenerowe	TEU

Nr	Nazwa kategorii interwencji	Kod typu	Proponowana nazwa typu projektów	Kod wskaźnika produktu	Wskaźnik produktu	Jedn. miary	Kod wskaźnika rezultatu	Wskaźnik rezultatu	Jedn. miary
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
				26.1.2	Liczba przebudowanych centrów logistycznych/terminali kontenerowych	szt.			
27	Transport multimodalny (sieci TEN-T)	27.1	Centra logistyczne i terminale kontenerowe	27.1.1	Liczba wybudowanych centrów logistycznych/terminali kontenerowych	szt.	27.1.1	Wielkość ładunków obsługiwanych przez wybudowane centra logistyczne i terminale kontenerowe	TEU
				27.1.2	Liczba przebudowanych centrów logistycznych/terminali kontenerowych	szt.			
28	Inteligentne systemy transportu	28.1	Inteligentne systemy transportu	28.1.1	Liczba zainstalowanych systemów	szt.	28.1.1	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	euro

5. Podsumowanie

W niniejszym opracowaniu opisane zostały obowiązujące dokumenty i akty prawne (zarówno unijne jak i polskie) związane z procesem przygotowawczym i wykonawczym projektów z zakresu infrastruktury transportowej. Ponadto omówione zostały programy operacyjne w nowym okresie programowania na lata 2007-2013.

Programy operacyjne dotyczące infrastruktury transportowej na lata 2007-2013 stanowią kontynuację działań prowadzonych w ramach poprzednich programów. Ich nadrzędnym celem jest stworzenie funkcjonalnej sieci dróg zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym. Podstawową różnicą w nowym okresie programowania jest wysokość dofinansowania ze środków unijnych. Poprzednio było to 75%, a w najbliższych latach będzie istniała możliwość dofinansowania projektu nawet w 85%. Dlatego tak istotne jest prawidłowe opracowanie dokumentów niezbędnych do pozyskania środków unijnych.

Obecnie trwają prace nad określeniem niezbędnych załączników jak również opracowaniem wniosku aplikacyjnego. Dokładne informacje na temat wymogów związanych ze składaniem wniosków będą zamieszczone na stronach internetowych MRR w zakładce odnoszącej się do konkretnego programu operacyjnego.

Jednym z podstawowych dokumentów niezbędnych do pozyskania środków unijnych na współfinansowanie inwestycji drogowych, który z pewnością będzie wymagany przy składaniu wniosku jest studium wykonalności. Prawidłowe opracowanie tego dokumentu w znacznym stopniu zwiększa szanse potencjalnego beneficjenta na pozyskanie środków pomocowych z Unii Europejskiej.

Obowiązujące dokumenty dotyczące okresu budżetowego 2007-2013 rozróżniają dwa rodzaje projektów – duże oraz pozostałe. Dlatego w oparciu o przedstawione materiały, opracowane zostaną wytyczne do sporządzania studium wykonalności niezależnie dla obu rodzajów projektów.