

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko- wyzwania i szanse dla rozwoju transportu szynowego w Polsce

Jolanta Cybulska-Drachal, Renata Maleda

Fundusze strukturalne są obecnie jednym z kluczowych narzędzi stymulujących wdrażanie innowacyjności, konkurencyjności i przedsiębiorczości w Polsce. Umożliwiają prowadzenie koniecznych, choć niekiedy kosztownych projektów, na które w dobie spowolnienia gospodarki uzyskanie środków wyłącznie ze źródeł krajowych nie jest realne.

Fundusze strukturalne w Polsce-zarys ogólny

W okresie obowiązywania obecnej Perspektywy Finansowej Polska otrzyma do 2013 roku prawie pięciokrotnie więcej środków finansowych z Unii Europejskiej niż w latach 2004-2006. Od skutecznej absorpcji tych środków zależeć będzie w dużej mierze dalszy rozwój polskiej gospodarki oraz rozwój cywilizacyjny kraju.

1 stycznia 2007 roku rozpoczął się kolejny okres programowania funduszy strukturalnych. W porównaniu z pierwszymi latami swojego członkostwa w Unii Europejskiej Polska otrzymała zwiększoną pulę środków finansowych dla wspierania procesu redukcji dysproporcji w rozwoju społeczno-gospodarczym regionów kraju. W latach 2007-2013 mamy do dyspozycji ponad 67 mld euro przyznanych przez Komisję Europejską, co w połączeniu z współfinansowaniem krajowym daje kwotę ponad 85 mld euro.

W ostatnich latach weszły w życie niezbędne ustawy polskiego parlamentu i regulacje rządowe umożliwiające skuteczną absorpcję środków unijnych. Ustalono zasady prowadzenia przez administrację publiczną polityki rozwoju na wszystkich szczeblach rządowych i samorządowych. Rada Ministrów przyjęła Strategię Rozwoju Kraju na lata 2007-2015, a w ślad za nią wymagany przez UE dokument o nazwie Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (Narodowa Strategia Spójności). Określa on priorytety i obszary wdrażania trzech funduszy unijnych w latach 2007-2013.

Z tytułu realizacji NSS średniorocznie (do roku 2015) będzie wydatkowane niemal 9,5 mld euro, co odpowiada około 5% produktu krajowego brutto.

W ramach NSS są realizowane następujące programy operacyjne zatwierdzone przez Komisję Europejską:

- PO Infrastruktura i Środowisko;

- PO Innowacyjna Gospodarka;
- PO Kapitał Ludzki;
- PO Rozwój Polski Wschodniej;
- PO Europejska Współpraca Terytorialna;
- 16 Regionalnych Programów Operacyjnych;
- Pomoc Techniczna.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – cele i zadania

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIŚ) to największy program w ramach Narodowej Strategii Spójności na lata 2007-2013, został zatwierdzony przez Komisję Europejską decyzją z dnia 7 grudnia 2007 r. W ramach programu realizowane są duże inwestycje infrastrukturalne w zakresie ochrony środowiska, transportu, energetyki, kultury i dziedzictwa narodowego, ochrony zdrowia oraz szkolnictwa wyższego.

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. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko koncentruje się na działaniach o charakterze strategicz-

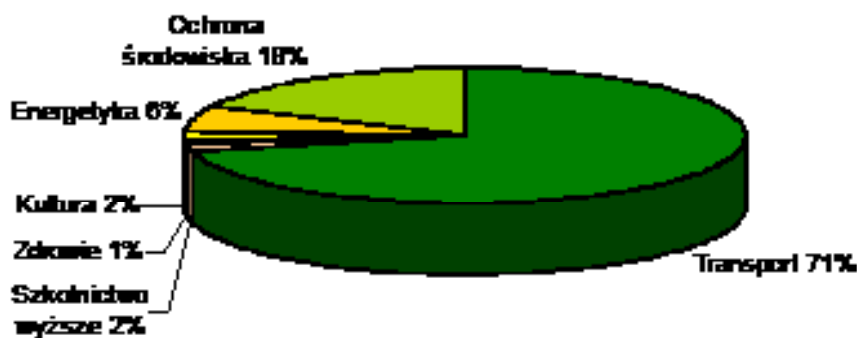
nym i ponadregionalnym. POIŚ jest również ważnym instrumentem realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej, a wydatki na cele priorytetowe UE stanowią w ramach programu 66,23 proc. całości wydatków ze środków unijnych.

Finansowanie Programu

Program Infrastruktura i Środowisko realizowany jest ze środków Unii Europejskiej oraz budżetu państwa. Na realizację POIŚ na lata 2007-2013 przeznaczono ponad 37 mld euro, co stanowi ponad 40% całości środków polityki spójności dla Polski. Ze środków Unii Europejskiej będzie pochodziło ok. 28 mld euro (z Funduszu Spójności – ponad 22 mld euro, zaś z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – niemal 6 mld euro). Program „Infrastruktura i Środowisko” to 15 priorytetów, spośród których 3 dotyczą inwestycji transportowych. Łączna wartość przedsięwzięć obejmujących projekty kolejowe, drogowe, lotnicze, morskie, wodne śródlądowe, projekty z zakresu transportu intermodalnego, jak również projekty na rzecz poprawy bezpieczeństwa transportu wynosi ponad 19 mld euro co stanowi ponad 70% ogólnych środków przeznaczonych na POIŚ. Większość środków przeznac-

Tab. 1. Podział funduszy UE w Polsce dla poszczególnych programów operacyjnych

PROGRAM OPERACYJNY	Środki z UE (w mld euro)	Udział procentowy	Źródło finansowania
Infrastruktura i Środowisko	27,9	41,5%	EFRR i FS
Innowacyjna gospodarka	8,3	12,3%	EFRR
Kapitał Ludzki	9,7	14,4%	EFS
16 Regionalnych Programów	16,6	24,7%	EFRR
Rozwój Polski Wschodniej	2,3	3,4%	EFRR
Pomoc Techniczna	0,5	0,7%	EFRR
Europejska Współpraca Terytorialna	0,7	1%	EFRR
Rezerwa	1,3	2%	EFRR, EFS, FS
RAZEM	67,3	100%	



1. Podział środków unijnych w ramach POIS według sektorów

czonych jest na transport (71%) oraz ochronę środowiska (18%). Inne wspierane sektory to energetyka (6%), kultura (2%), szkolnictwo wyższe (2%) oraz ochrona zdrowia (1%).

Podmioty i system wdrażania w POIS

Projekty mające na celu budowę, rozbudowę bądź modernizację infrastruktury transportu mogą ubiegać się o wsparcie w ramach trzech priorytetów POIS (VI, VII i VIII). Zasadnicze efekty realizacji priorytetów transportowych w ramach PO Infrastruktura i Środowisko to:

- budowa nowych odcinków autostrad,
- budowa lub modernizacja dróg ekspresowych,
- modernizacja linii kolejowych,
- poprawa stanu pasażerskiego taboru kolejowego,
- modernizacja 8 portów lotniczych w sieci TEN-T (Warszawa, Poznań, Szczecin, Wrocław, Gdańsk, Rzeszów, Katowice) oraz dostosowanie systemów bezpieczeństwa i ochrony 11 lotnisk obsługujących ruch międzynarodowy do standardów międzynarodowych,
- poprawa dostępu do portów morskich i modernizacja infrastruktury portowej,
- poprawa stanu komunikacji szynowej w obszarach metropolitalnych (kolej aglomeracyjna i komunikacja tramwajowa),
- poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podstawowym instrumentem wsparcia transportu drogowego i lotniczego jest priorytet VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T (Trans – European Network for Transport, celem którego jest poprawa dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych. Beneficjentami pomocy unijnej w ramach VI priorytetu są przede wszystkim podmioty zarządzające drogami krajowymi oraz portami lotniczymi znajdującymi się w sieci TEN-T.

Priorytet VII – Transport przyjazny środowisku ukierunkowany jest, poza infrastrukturą drogową, także na wsparcie transportu kolejowego oraz morskiego. Jego głównym celem jest zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w ogólnym

przewozie osób i ładunków. Beneficjentami VII priorytetu mogą być przede wszystkim podmioty zarządzające liniami kolejowymi, portami morskimi, centrami logistycznymi, śródlądowymi drogami wodnymi, a także jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje odpowiedzialne za transport publiczny na obszarach metropolitalnych.

Poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie drogowym oraz dostępność komunikacyjnej Polski i krajowych połączeń międzyregionalnych (położonych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków dróg objętych tą siecią) jest celem priorytetu VIII – Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe. Głównymi beneficjentami w ramach VIII priorytetu są podmioty zarządzające drogami krajowymi i lotniskami, podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego i lotniczego, jednostki samorządu terytorialnego, a także podmioty zajmujące się obsługą podróży oraz zarządzanie transportem publicznym.

Odpowiedzialność instytucjonalna w Programie Infrastruktura i Środowisko spoczywa z mocy ustawy na ministrze właściwym do spraw rozwoju regionalnego jako Instytucji Zarządzającej. Znaczna część uprawnień scedowana została na Instytucje Pośredniczące, w przypadku projektów transportowych POIS na ministra właściwego do spraw transportu. Instytucją Wdrażającą dla wszystkich priorytetów sektora transport Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych (Instytucja Pośrednicząca II stopnia) utworzone na mocy Zarządzenia Nr 5 Ministra Transportu z dnia 29 marca 2007 r.

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIS) w latach 2007-2013 zostanie przeznaczonych około 27 mld euro. Otrzymane fundusze zostaną rozdysponowane na drogi i kolej, tabor kolejowy pasażerski do przewozów międzynarodowych i międzyregionalnych, porty lotnicze, porty morskie oraz drogi śródlądowe, transport miejski oraz transport intermodalny Transport kolejowy otrzyma dofinansowanie sięgające 10% dostępnych środków. Do 2015 r. zakłada się zmodernizowanie kluczowych dla komunikacji międzynarodowej

odcinków linii kolejowych. Ponadto zostaną wybudowane nowe lub zmodernizowane wybrane odcinki sieci transportu szynowego i trolejbusowego w metropoliach.

W latach 2007-2013 w sektorze transportu kolejowego ze środków Funduszu Spójności zrealizowane zostaną inwestycje na ważnych liniach kolejowych, głównie objętych siecią TEN-T. Podejmowane przedsięwzięcia dotyczyć będą na ogół inwestycji modernizacyjnych i połączeń o dużych prędkościach przewozu. Przewidziane jest również dofinansowanie na wdrożenie elektronicznych systemów zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz prace przygotowawcze do budowy linii dużych prędkości. Realizowane będą również przedsięwzięcia wybierane w trybie konkursowym. Warunkiem otrzymania dofinansowania na ich realizację będzie spełnienie zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący POIS kryteriów wyboru projektów. Projekty zamieszczone na liście projektów indywidualnych dla Programu Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 znajdują się na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Kolej Dużych Prędkości z wykorzystaniem środków finansowych z POIS

Przyznanie Polsce dużych środków unijnych na rozwój infrastruktury transportowej jest wielką szansą dla polskich kolei. Po latach niedoinwestowania możliwa jest modernizacja istniejących już linii, jak również dokonanie zasadniczej restrukturyzacji polskiej sieci kolejowej. Pod koniec 2008 roku Rząd Polski podjął uchwałę w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”. Program, jako dokument strategiczny, został opracowany przez Międzyresortowy Zespół ds. Kolei Dużych Prędkości, w którego skład weszli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury. Do zadań Zespołu będzie należało także monitorowanie realizacji Programu. Celem Programu jest stworzenie w Polsce systemu przewozów Kolejami Dużych Prędkości, połączonego z siecią kolejową Unii Europejskiej. Program dotyczy wybudowania nowej linii kolejowej dużych prędkości w układzie tzw. „Y” (Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań). Uruchomienie kolei dużych prędkości w Polsce zapewni poprawę jakości i dostępności usług transportowych oraz wpłynie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa przewozów kolejami. Wykonywanie zadań objętych Programem powinno doprowadzić do rozpoczęcia realizacji projektu już w 2011 roku. System Kolei Dużych Prędkości w Polsce, dzięki zastosowaniu najnowszych technologii kolejowych oraz zachowaniu najwyższych standardów środowiskowych, stanie się synonimem nowoczesnej kolei

narodowej. KDP będzie obejmować swoim wpływem jak największą część społeczeństwa oraz uwzględnić korzyści płynące dla jak najszerzej grupy regionów Polski, a mianowicie skrócenie czasu przejazdu, zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu przejazdu na poziomie przyjętym w UE, zwiększenie konkurencyjności polskich regionów.

Potrzeba uruchomienia systemu KDP w Polsce jest niezbędna między innymi z uwagi na proces wyrównywania różnic pomiędzy dotychczasowymi a nowymi państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zgłosiło do Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” projekt pod nazwą „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości” łączącej Wrocław, Poznań, Łódź i Warszawę (tzw. linia „Y”). Zgłoszone zadanie zostało zaakceptowane przez Rząd i zostało ujęte na liście projektów podstawowych w osi priorytetowej VII Transport przyjazny środowisku w indywidualnym wykazie indywidualnych projektów dużych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013. Z realizacją projektu budowy Ko-

lei Dużych Prędkości związane są liczne wyzwania badawcze i wdrożeniowe, które powinny być realizowane przez zespoły naukowe różnych dziedzin i specjalności, funkcjonujących w wielu podmiotach: uczelniach, instytutach naukowych oraz ośrodkach badawczych. Instytut Kolejnictwa (dawniej Centrum Naukowo – Techniczne Kolejnictwa) od początku uczestniczy w pracach związanych z uruchomieniem Kolei Dużych Prędkości w Polsce. Zespół ekspertów z CNTK opracował Wstępne Studium Wykonalności Rozwoju KDP w Polsce dla PKP PLK. Komitet Transportu PAN powołał Zespół Sterujący ds. dużych prędkości pociągów. Zespół przygotował dokument zatytułowany „Naukowe i edukacyjne uwarunkowania realizacji programu Kolei Dużych Prędkości (KDP) w Polsce”. W dokumencie tym zaproponowano, aby nadzór naukowy podjął Komitet Transportu PAN, natomiast koordynację merytoryczną i organizacyjną powierzono Instytutowi Kolejnictwa. Tak ogromne przedsięwzięcie jak budowa kolei dużych prędkości wymaga współdziałania wielu środowisk, reprezentujących różne grupy interesu. Istotne jest tutaj wsparcie komunika-

cyjne od samego początku realizacji planów, które pozwoli na uświadomienie zarówno korzyści, jak i zagrożeń pojawiających się w trakcie inwestycji. Należy pamiętać, że realizacja tego typu projektów nie przynosi wymiernych efektów ekonomicznych w krótkim okresie.

Podstawowe korzyści, jakie niesie ze sobą uruchomienie KDP w naszym kraju, to skrócenie czasu przejazdu pomiędzy większością miast wojewódzkich w Polsce, wzmocnienie powiązań międzyregionalnych w relacjach do stolicy i pomiędzy stolicami regionów, włączenie się regionów Polski w europejskie sieci współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej, a także impuls do dalszego rozwoju miast i regionów. To także większa mobilność społeczeństwa wewnątrz kraju i wzrost ruchu turystycznego. ◀

Jolanta Cybulska-Drachal
–specjalista ds. Funduszy Europejskich
w Instytucie Kolejnictwa

Renata Maleda
– Kierownik działu Funduszy Europejskich
w Instytucie Kolejnictwa

Informacje SITK O/Wrocław

Oddział SITK we Wrocławiu swoją statutową działalnością obejmuje byłe województwa wrocławskie i jeleniogórskie. Posiada osobowość prawną i należy do jednych z największych Oddziałów w kraju. Liczy około 600 członków zwyczajnych skupionych w 18 kołach zakładowych i terenowych. Podstawową formą działalności Oddziału, jako organizacji naukowo-technicznej, jest działalność na rzecz transportu oraz na rzecz dobra swoich członków.

Statutowe cele działalności Zarządu Oddziału SITK obejmują:

- działalność naukowo-techniczną,
- informacyjno-edukacyjną,
- kulturową, na rzecz rozwoju transportu oraz na rzecz ochrony zabytków transportu.

Działalność na rzecz dobra swoich członków polega na wypracowywaniu i utrzymaniu wysokiej rangi inżynierów i techników, pomocy członkom w aktualizacji wiedzy technicznej, ochronie interesów członków oraz popularyzacji twórców techniki.

Cele gospodarcze Zarząd realizuje poprzez Ośrodek Rzecznawstwa i Usług Techniczno-Ekonomicznych działający przy Zarządzie, do zadań którego należy:

- opracowanie ocen i ekspertyz techniczno-ekonomicznych branży komunikacyjnej,
- opracowanie projektów technicznych w zakresie: kolejnictwa, dróg i mostów oraz układów komunikacji miejskiej,
- pełnienie nadzorów autorskich i inwestorskich na robotach komunikacyjnych,
- organizowanie i prowadzenie szkoleń,
- organizowanie wystaw i konferencji naukowo-technicznych,
- dokonywanie ocen stanu technicznego maszyn drogowych i kolejowych,
- opracowywanie metryki dróg, ulic i mostów drogowych,

- szkolenia BHP i inne specjalistyczne,
- opracowywanie regulaminów pracy bocznic kolejowych.

Stosujemy korzystne formy rozliczeń, każdorazowo negocjujemy z partnerami ceny opracowań, jesteśmy płatnikami VAT.

Gwarantujemy, że przyjmowane zobowiązania będą wykonane przez wysokiej klasy rzeczoznawców i specjalistów SITK.

Wszystkie opracowania wykonane przez Ośrodek Rzecznawstwa i Usług Techniczno-Ekonomicznych podlegają sprawdzeniu przez Radę Ośrodka, powołaną przez Prezydium Zarządu Oddziału SITK RP, do której obowiązków należy dokonanie oceny opracowań i wydanie odnośnej opinii.

STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW
KOMUNIKACJI RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ
członek Wrocławskiej Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych

Naczelnej Organizacji Technicznej
Zarząd Oddziału
50-520 Wrocław
ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 74, pok.216
Sekretariat Oddziału: tel. 71 343 18 74
NIP: 896-10-05-014

Konto bankowe:
Bank Zachodni WBK S.A. Wrocław
59 1090 1522 0000 0000 5202 0097

Biuro czynne:
poniedziałek - środa, godz. 9:00 - 16:00

Kierownik Ośrodka RZiUT-EK:
tel. 603 938 975