

1141**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 13 lipca 2005 r.

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

Na podstawie art. 11 ust. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 759) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego

Transport na lata 2004—2006 (Dz. U. Nr 235, poz. 2350 oraz z 2005 r. Nr 95, poz. 800) w załączniku „Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004—2006” wprowadza się następujące zmiany:

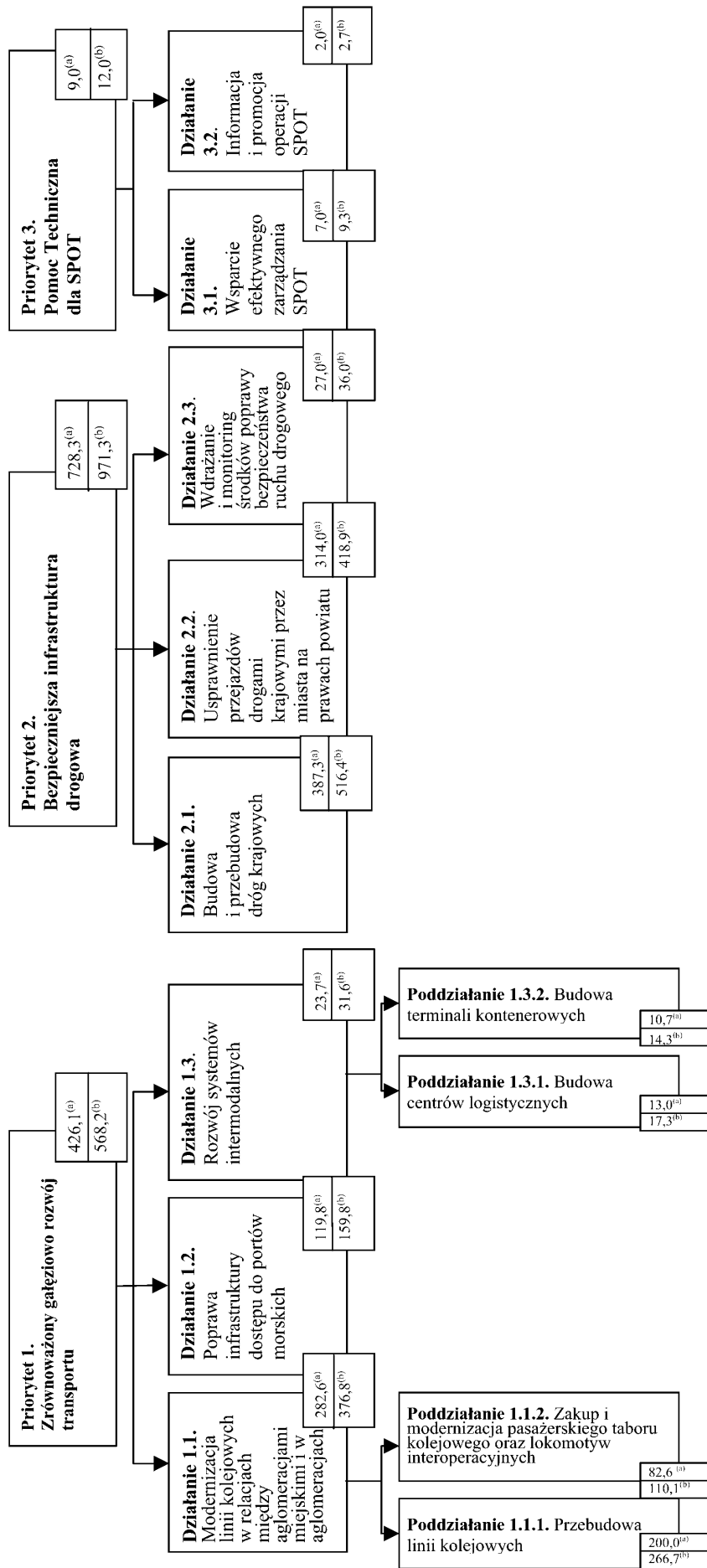
1) w tabeli „Słownik terminów” skreśla się część tabeli w brzmieniu:

Instytucja Wdrażająca <i>Implementing institution</i>	Jednostka publiczna lub prywatna odpowiedzialna za zlecenie końcowemu odbiorcy (w drodze przetargu lub konkursu) realizacji projektu inwestycyjnego lub wykonania usługi.
---	---

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

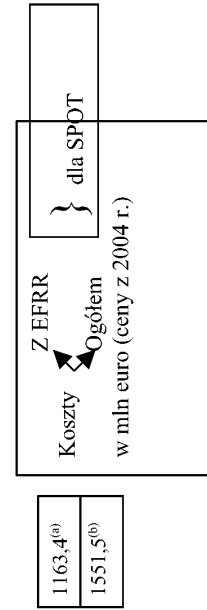
2) w rozdziale 2 „Cele i priorytety SPOT”, w podrozdziale 2.3 „Opis priorytetu 3: Pomoc techniczna dla SPOT” wykres 1. „Priorytety, działania, poddziałania i duże projekty SPOT na lata 2004–2006” otrzymuje brzmienie:

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



(a) wsparcie finansowe Unii Europejskiej dla priorytetu, działania, poddziałania

(b) wsparcie finansowe ogółem dla priorytetu, działania, poddziałania



- 3) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”, w podrozdziale 3.1. Działanie 1.1. „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach” tabela „Budżet działania” otrzymuje brzmienie:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	376,8	282,6	83,7	10,5		

- 4) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”, w podrozdziale 3.1. Działanie 1.1. „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach”, w poddziałaniu 1.1.2. „Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych” tabela „Budżet poddziałania” otrzymuje brzmienie:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Zakup pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych	110,1	82,6	17,0	10,5		

- 5) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”, w podrozdziale 3.2. Działanie 1.2. „Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich” otrzymuje brzmienie:

„3.2. Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu
Nazwa działania	Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	315 — porty, 312 — drogi, 316 — drogi wodne, 318 — transport modalny ²⁾

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

Numer działania	1.2.
Czas trwania działania w latach	2004—2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci końcowi	1. Urząd Morski w Gdyni 2. Urząd Morski w Szczecinie 3. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. 4. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 5. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. 6. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) w Gdyni 7. Miasto Gdynia
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	— dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC, — dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe publiczne ogółem	159,8 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	119,8 mln euro
Wsparcie finansowe publiczne krajowe	40,0 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	—
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości środków kwalifikowanych (%)	—

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane w wysokości około 75 % ze środków pochodzących z EFRR. Udział krajowy wyniesie około 25 %, gdyż beneficjenci końcowi są jednostkami budżetowymi lub podmiotami użyteczności publicznej (porty). Przychody z działalności portów są, zgodnie z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967, z późn. zm.³⁾), przeznaczane m.in. na budowę, rozbudowę i utrzymanie infrastruktury portowej. Jak wynika z art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, istnieje możliwość dofinansowania ze środków budżetu państwa zadań z zakresu budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury portowej. Budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza są finansowane ze środków budżetu państwa, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.

Cel działania

Zapewnienie rozwoju polskich portów morskich i zbudowanie infrastruktury portowej dostosowanej do obrotu towarowego i nowych technologii przewozowych oraz wydatne usprawnienie dostępu do portów zarówno od strony morza (poprawa dostępu do polskiego obszaru morskiego i obszaru morza terytorialnego), jak i od strony lądu (poprawa dostępu do przebiegających przez Polskę korytarzy transportowych sieci TEN-T). Realizacja działania stworzy warunki do pomyślnego rozwoju dla czterech portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej — Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, zapewniając utrzymanie, a nawet wzrost ich konkurencyjności wobec innych portów regionu Morza Bałtyckiego.

Opis działania

Działania te pozwolą skrócić czas operacji obsługi ładunków w przewozach lądowo-morskich, zmniejszyć koszty świadczonych usług oraz poprawić ich jakość.

Powyższe działania przewidziane do realizacji w portach morskich są zgodne z polityką transportową Unii Transportowej oraz przyjętą strategią rozwoju portów morskich Wspólnoty, w której ważne miejsce zajmuje stosowanie nowych technologii i systemów multimodalnych, pozwalających zaoferować załodowcom usługę zintegrowaną, wykonywaną przez jednego operatora. Zakres działania został ograniczony do poprawy dostępu do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Uzasadnienie wyboru działania

Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich poprawi konkurencyjność polskich portów wobec innych portów europejskich, co powinno doprowadzić do zwiększenia udziału transportu morskiego w przewozach ogółem. Do głównych korzyści dla regionów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie portów należy m.in.: stworzenie nowych miejsc pracy, wzrost udziału transportu morskiego w przewozach ogółem, wzrost konkurencyjności polskiej gospodarki oraz rozwój usług dodatkowych wokół portów.

Realizacja działania 1.2. pozwoli skrócić czas operacji obsługi ładunków w przewozach lądowo-morskich, zmniejszyć koszty świadczonych usług oraz poprawić ich jakość. Powyższe działania przewidziane do realizacji w portach morskich jest zgodne z polityką transportową Unii Europejskiej oraz przyjętą strategią rozwoju portów morskich Wspólnoty, w której ważne miejsce zajmuje stosowanie nowych technologii i systemów multimodalnych, pozwalających zaoferować załodowcom usługę zintegrowaną, wykonywaną przez jednego operatora.

Wyniki oceny ex ante

W wyniku realizacji tego działania spodziewane są następujące efekty:

- stworzenie zintegrowanego systemu transportowego, zlokalizowanego w paneuropejskich korytarzach transportowych, polegającego na połączeniu obszarów portów zlokalizowanych w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu z układem krajowych dróg kołowych i kolejowych, autostrad i dróg wodnych śródlądowych oraz tzw. autostrad morskich,
- umożliwienie rozwoju baz przeładunkowych oraz działalności logistyczno-dystrybucyjnej, wyrażonego w projektach przez wzrost atrakcyjności inwestycyjnej obszarów portowych i równoległą aktywizację gospodarczą zaniedbanych terenów portowych,
- stworzenie warunków do wprowadzenia nowych technologii i systemów intermodalnych, w rezultacie skrócenie czasu i poprawa jakości obsługi ładunków, zwłaszcza wykazujących tendencję wzrostową przewozów typu ro-ro oraz promowych,
- zapewnienie wysokiego standardu bezpieczeństwa żeglugi, podniesienie poziomu obsługi w zakresie pewności, szybkości i punktualności operacji portowych, niezależnie od warunków pogodowych, przez modernizację wejścia do portu,
- poprawa struktury gałęziowej przewozów na korzyść przewozów morskich i kolejowych, z czym wiąże się zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na otoczenie, w tym zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska przez transport drogowy.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 i Nr 200, poz. 1683 oraz z 2004 r. Nr 169, poz. 1766 i Nr 281, poz. 2782.

Rezultaty te oznaczają wzrost przewozów baltickich, w tym przewozów promowych i żeglugi bliskiego zasięgu, zgodnie z polityką Unii Europejskiej. Zostaną stworzone warunki do przeniesienia części ruchu drogowego z lądowych przejść granicznych pomiędzy Polską a krajami nadbałtyckimi na połączenie morskie z Gdańską i Świnoujścia, z możliwością przewozów do państw nadbałtyckich oraz do Petersburga.

Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą odpowiedzialną za zarządzanie i wdrażanie projektów tego działania jest Minister Infrastruktury.

Beneficjentami końcowymi będą:

- Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie,
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) w Gdyni,
- Miasto Gdynia.

Podstawą wdrażania działania będą Umowy o dofinansowanie projektów, które Instytucja Zarządzająca SPOT zawrze z beneficjentami końcowymi. W umowach tych zostanie określony m.in. ogólny koszt kwa-

lifikowany projektu, w tym wielkości środków Unii Europejskiej, w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywane harmonogramy realizacji projektów), a także źródła współfinansowania krajowego. Umowy te będą też zawierać szczegółowe warunki wykorzystywania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Zakres geograficzny — lokalizacja działania

Projekty objęte działaniem 1.2. są zlokalizowane na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej (morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz wyłącznej polskiej strefie ekonomicznej), w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu oraz na liniach kolejowych i na drogach zapewniających dostęp do wyżej wymienionych portów od strony lądu.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, wynosi 159,8 mln euro (w latach 2004—2006).

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

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych i częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	— Długość zmodernizowanych torów żeglugowych [m]	0	2900	Kwartalna i roczna sprawozdawczość beneficjentów końcowych
	— Długość zmodernizowanego nabrzeża [m]	0	1000	
	— Długość wybudowanego nabrzeża [m]	0	320	
	— Długość nowo wybudowanej drogi dojazdowej do portu [km]	0	6	
	— Długość zmodernizowanej drogi dojazdowej do portu [km]	0	0,6	
	— Długość wybudowanej drogi wewnętrznej [km]	0	1,85	
	— Długość wybudowanego falochronu w nowej linii [m.b.]	0	200	
	— Długość zmodernizowanego falochronu [m.b.]	0	2000	
	— Długość zmodernizowanego/wybudowanego połączenia światłowodowego [km]	18	36	
	— Liczba nowych stacji radarowych [szt.]	0	15	
	— Liczba zbudowanych obiektów mostowych [szt.]	0	4	
	— Liczba zbudowanych ramp ro-ro [szt.]	0	2	

1	2	3	4	5
Wskaźnik rezultatu	<ul style="list-style-type: none"> — Ilość nowych stanowisk statkowych [szt.] — Powierzchnia terenów zaktzywizowanych [ha] — Powierzchnia terenów inwestycyjnych z ułatwionym dostępem [ha] — Przepustowość obiektu mostowego [pojazdy/godz.] — Zmniejszenie czasu obsługi statku w porcie [%] — Wzrost ilości zawinięć statku/promu do portu [liczba/tydzień] — Wzrost wskaźnika bezpieczeństwa żeglugi [%] — Wzrost bezpieczeństwa transportu poprzez zmniejszenie wypadków i kolizji drogowych [szt./rok] 	<ul style="list-style-type: none"> 0 0 0 0 — 0 85 73 	<ul style="list-style-type: none"> 3 40 270 300 8 15 95 68 	Kwartalna i roczna sprawozdawczość beneficjentów końcowych; publikacje Instytutu Morskiego
Wskaźnik oddziaływania	<ul style="list-style-type: none"> — Wzrost wielkości przeładunków drobnicowych w portach [mln ton/rok] — Liczba obsłużonych statków kontenerowych w portach Szczecin i Świnoujście po zakończeniu inwestycji [szt./tydzień] — Wzrost ruchu pasażerskiego w porcie Gdańsk po zakończeniu inwestycji [osoby/doba] — Oszczędność czasu transportu na terenie całego miasta/na ulicy dojazdowej do portu [sek./pojazd] — Nowo powstałe miejsca pracy [ilość miejsc] 	<ul style="list-style-type: none"> 14,250 2 200 796/261 0 	<ul style="list-style-type: none"> 18,0 6 1200 785/184 160 	Pomiar po zakończeniu inwestycji

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	159,8	119,8	40,0	16,2		

Wyniki konsultacji społecznych działania

Omówienie wyników konsultacji społecznych przedstawiono w nawiązaniu do całego działania oraz w nawiązaniu do uzyskanych wyników z trzech form konsultacji.

Konsultacje z administracją publiczną:

Zainteresowani uczestnicy pierwszej konsultacji, będący przedstawicielami administracji publicznej, wyrażają zgodnie pozytywną opinię dotyczącą przyjętego zakresu tego działania. Nie oznacza to, że są zgodni co do zakresu ilości projektów, które mogą służyć realizacji działania. Główną osią niezgodności poglądów była sprawa włączenia do działania większej ilości projektów służących poprawie dostępu do portów morskich od strony lądu.

Konsultacje ze społeczeństwem:

Z drugiej obywatelskiej konsultacji za pośrednictwem Internetu wynika generalny wniosek, że o po-

prawie dostępu do portów morskich decyduje dostęp lądowy. Stąd zgłoszono sugestie, aby zwiększyć ilość inwestycji w transporcie lądowym służących tej sprawie. Dotyczy to głównie przyspieszenia budowy autostrady A-1 (do Gdańska i Gdyni) i budowy drogi ekspresowej S-3 (do Szczecina i Świnoujścia), ale o parametrach przyszłej autostrady.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

Trzecia forma konsultacji z ekspertami zewnętrznymi nasunęła dwa wnioski. Pierwszy z nich dotyczy potrzeby wzmocnienia koordynacji projektów proponowanych zarówno w obu zespołach portowych, jak i w ramach danego zespołu portowego. Wniosek ten zostanie uwzględniony poprzez eliminowanie projektów ze sobą konkurujących. Drugi zaś wniosek polega na uwzględnianiu we wsparciu ze środków unijnych również projektów dotyczących rozbudowy potencjału transportowego dróg wodnych. Wniosek ten może zostać uwzględniony, ale dopiero w następnym okresie programowania, tj. w latach 2007—2013.

Przeptyw dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 1.2. SPOT: „Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich” (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)

Wnioski składane przez	Składane (przedkładane) do	Kontrola transakcji (100 %) Ocena, wybór projektów	Kontrola transakcji (100 %) Kontrola realizacji projektów (w tym monitoring), weryfikacja i potwierdzanie płatności	Kontrola Pogębiona 5 %	Kontrola Systemu
Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Komisja Europejska	Instytucja Płatnicza składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Instytucji Płatniczej (Minister Finansów)
Instytucja Zarządzająca SPOT (Minister Infrastruktury)	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Instytucja Zarządzająca składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów, Departament do spraw Obsługi Funduszy Pomocowych)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Instytucji Płatniczej (Minister Finansów)
Beneficjenci końcowi: Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) w Gdyni, Miasto Gdynia	Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich Ministerstwa Infrastruktury oraz inne departamenty i podległe jednostki weryfikują wnioski i przekazują je Komitetowi Sterującemu	Instytucja Zarządzająca podpisuje Umowę o dofinansowanie projektu z beneficjentem końcowym. Instytucja Zarządzająca weryfikuje zgłoszone wnioski projektów, Komitet Sterujący rekomenduje projekty, a Minister Infrastruktury podejmuje ostateczną decyzję o przyjęciu wniosku do realizacji		Urzędy Kontroli Skarbowej	Audyt systemu przez audytora zewnętrznego lub audyt wewnętrzny

6) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”, w podrozdziale 3.4. Działanie 2.1. „Budowa i przebudowa dróg krajowych” otrzymuje brzmienie:

„3.4. Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Budowa i przebudowa dróg krajowych
Kategoria Interwencji Funduszy Strukturalnych	3121 — drogi krajowe, 312 — drogi, 313 — autostrady ⁴⁾
Numer działania	2.1.
Czas trwania działania w latach	2004—2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci końcowi	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	— dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC, — dotacja na pokrycie kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikujących się kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem	516,4 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	387,3 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	129,1 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	—
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	—

⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady dla wdrożenia rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999/WE w sprawie systemów zarządzania i kontroli w zakresie pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 063 z 03.03.2001, str. 21).

Plan finansowy działania

Działanie to wymaga nakładów w wysokości 516,4 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zakłada się poniesienie nakładów w wysokości 387,3 mln euro, tj. około 75 % ogółu kosztów kwalifikowanych. Pozostałą wielkość 129,1 mln euro, tj. około 25 %, wniesie budżet państwa poprzez środki będące w dyspozycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) lub z Krajowego Funduszu Drogowego (KFD). Na tym etapie programowania nie jest jeszcze ustalony udział innych środków publicznych, w tym pochodzących z kredytów z Międzynarodowych Instytucji Finansowych (MIF). Udział ten będzie określony w ramach zgłaszanych projektów.

Cel działania

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

Opis działania

Działanie polegać będzie na budowie autostrad, budowie dróg ekspresowych, przebudowie dróg krajowych i budowie obwodnic wraz z działaniem 2.2. dotyczącym usprawnienia przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu. W ramach działania będą realizowane inwestycje polegające na budowie odcinków autostrad, odcinków dróg ekspresowych oraz przebudowie już istniejących odcinków dróg krajowych. W szczególności:

- zostaną wybudowane odcinki autostrad i dróg ekspresowych leżących w paneuropejskich korytarzach transportowych, tworzących sieć TEN-T,
- nawierzchnia drogowa na drogach krajowych zostanie przystosowana do przenoszenia nacisku 11,5 T/oś,
- zostanie wykonane utwardzenie poboczy dla ruchu powolnego,
- nastąpi przebudowa skrzyżowań dla upłynienia ruchu i polepszenia widoczności,
- zostaną wybudowane/przebudowane skrzyżowania dla polepszenia widoczności i poprawy bezpieczeństwa ruchu,

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

Uzasadnienie wyboru działania

W traktacie akcesyjnym Polska zobowiązała się do 2009 r. sukcesywnie udostępniać określoną sieć drogową międzynarodowego znaczenia dla poruszania się pojazdów o nacisku 11,5 T/oś. Są to drogi leżące głównie w paneuropejskich korytarzach transportowych i tworzące sieć TEN-T. Zobowiązanie to będzie realizowane poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych, a także przebudowę istniejących dróg krajowych, na których w około dziesięcioletniej perspektywie nie przewiduje się budowy autostrady lub drogi ekspresowej.

Wyniki oceny ex ante

Uwzględniono wyniki oceny ex ante sporządzonej przez konsultantów SPOT. Działanie zostało ograniczone do sieci dróg krajowych, które mają być dopuszczone do ruchu pojazdów o nacisku 11,5 T/oś w okresie przejściowym po akcesji Polski do Unii Europejskiej, w tym do dwóch odcinków autostrady A-2 (które mają stanowić w przyszłości fragment autostradowego połączenia Warszawy z zachodnią granicą państwa) oraz dla działania 2.2. przejazdów przez miasta i miejscowości, stanowiących tzw. „wąskie gardła” na sieci dróg krajowych. Kryteria wyboru projektów uzupełniono o efekt tworzenia sieci razem z innymi projektami realizowanymi przez Fundusz Spójności, środki udostępnione w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR), środki budżetowe i MIF. Większą rolę przyporządkowano konsultacjom z regionalnymi samorządami. W wyniku realizacji tego działania nastąpi poprawa jakościowa dróg krajowych. Dzięki tej poprawie jakościowej zmniejszy się negatywne oddziaływanie ruchu drogowego na otoczenie, w tym na środowisko.

Opis sposobu wdrażania działania

Instytucją Zarządzającą jest Minister Infrastruktury. Beneficjent końcowy to GDDKiA. Dostawcy usług będą wyłonieni w procedurze przetargu publicznego. Przetargi publiczne będzie prowadziło Biuro Projektów Unijnych, wyspecjalizowana jednostka GDDKiA.

Podstawą wdrażania działania będą Umowy o dofinansowanie projektów, które Instytucja Zarządzająca SPOT zawrze z beneficjentami końcowymi pomocy. W umowach tych zostanie określony ogólny koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkości środków UE, w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywane harmonogramy realizacji projektów), a także źródła współfinansowania krajowego. Umowy te będą też zawierać szczegółowe warunki wykorzystywania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Beneficjentami końcowymi pomocy będą przedsiębiorstwa transportu drogowego, przedsiębiorstwa produkcyjne korzystające z transportu drogowego, indywidualni użytkownicy dróg publicznych, właściciele i zarządcy terenów aktywnych gospodarczo leżących w otoczeniu drogi, ludność zamieszkująca tereny w obszarze wpływu drogi (ochrona środowiska).

Zakres geograficzny — lokalizacja działania

Zakres geograficzny działania obejmuje cały kraj. Natomiast lokalizacja działania ograniczona jest do odcinków dróg zlokalizowanych na sieci TEN-T dla projektów realizowanych w systemie tradycyjnym lub w ciągach dróg krajowych dla projektów realizowanych w formule Partnerstwo Publiczno-Prywatne (PPP).

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie wynosi 516,4 mln euro.

W Podstawach Wsparcia Wspólnoty przewiduje się następujące wskaźniki monitorowania dla działań w obszarze transportu dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego: liczba wypadków śmiertelnych, liczba kilometrów nowo wybudowanych dróg ogółem, w tym autostrad i dróg ekspresowych, oraz przebudowanych dróg krajowych.

Jako wskaźnik rezultatu przyjmuje się:

- zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych.

Jako wskaźniki oddziaływania przyjmuje się:

- zmianę (spadek) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na przebudowanym odcinku drogi,
- zmianę (ograniczenie) poziomu hałasu.

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

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych — częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	— długość przebudowanych dróg krajowych (km)	0	214,0	GDDKiA Częstotliwość pomiaru powinna być kwartalna i roczna
	— długość zbudowanych dróg ekspresowych (km)	0	101,0	
	— długość zbudowanych autostrad (km)	0	36,3	
Wskaźnik rezultatu	— zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych	5,6 (2003 r.)	4,2 (2008 r.)	Rocznik Statystyczny Województw GUS rocznie
Wskaźnik oddziaływania	— zmiana (spadek) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na przebudowanym odcinku drogi	100 %	70 %	Pomiar po zakończeniu przebudowy drogi
	— zmiana (ograniczenie) poziomu hałasu	100 %	75 %	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa i przebudowa dróg krajowych	516,4	387,3	129,1			

Wyniki konsultacji społecznych działania

Wyniki konsultacji społecznych w tym działaniu składają się z wyników wspólnych konsultacji dla trzech działań: 2.1., 2.2. i 2.3. związanych z priorytetem „bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” oraz z wyników odrębnych dla każdego z tych trzech działań. W pierwszej kolejności zostaną omówione wspólne wyniki konsultacji dla tych trzech działań, a następnie omówione zostaną wyniki odrębne dla każdego z tych działań.

Konsultacje z administracją publiczną:

Wyniki konsultacji przeprowadzonych przez administrację publiczną wskazują, że zakres tych działań jest zbyt zawężony w porównaniu z potrzebami. Dotyczy to zarówno budowy autostrad, budowy dróg ekspresowych i przebudowy dróg krajowych, poprawy przejazdów przez miasta, jak i poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych. Podsumowując wyniki, można stwierdzić, że potrzeby są tu nieograniczone, możliwości zaś są bardzo ograniczone. Stąd zakres tych działań został dostosowany do możliwości finansowych. W miarę zwiększania ilości środków będą również zwiększane zakresy tych działań. Natomiast wnioski odrębne, składane przez administrację publiczną, dotyczące wyłącznie działania 2.1., dotyczyły możliwości rozszerzenia listy projektów. Dotyczy to w szczególności wniosku włączenia do listy projektów drogi: Myślenice — Zakopane oraz drogi między Szczecinem a Gdańskiem. Występują też propozycje sfinansowania przebudowy dróg krajowych ze środków EFRR, które są przeznaczone na infrastrukturę transpor-

tu w ramach ZPORR. Dotyczy to województwa warmińsko-mazurskiego.

Konsultacje ze społeczeństwem:

Wyniki konsultacji społecznych za pośrednictwem Internetu wskazują na duże zainteresowanie społeczne tymi działaniami oraz oczekiwanie, że w wyniku ich realizacji nastąpi istotna poprawa stanu sieci dróg krajowych. Aby temu sprostać, przygotowano w związku z tym szerszy program rozwoju sieci dróg krajowych, obejmujący 10-letni okres do 2013 r. Również wprowadzenie jako odrębnego działania możliwości współfinansowania przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu wzbudziło duże nadzieje w środowiskach samorządowych tych miast na dodatkowe środki finansowe. Wyrazem tych rozbudzonych nadziei są również wystąpienia obywatelskie drogą internetową.

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

Z konsultacji ekspertów zewnętrznych wynika natomiast dwa generalne wnioski. Pierwszy z nich dotyczy sprawy wyboru połączeń drogowych, na których zostaną zlokalizowane wybrane projekty drogowe. Z tego wniosku wynika, że istnieje potrzeba łączenia projektów drogowych, finansowanych z Funduszu Spójności i z EFRR, w jednolite ciągi. Dokonano takiego połączenia projektów. Drugi wniosek dotyczy zakresu przebudowy dróg — czy przebudowa ta ma być całkowita, czy też częściowa. Stwierdza się, że przebudowa ma dotyczyć głównie przebudowy dróg na pożądaną nośność.

Przeptyw dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 2.1. SPOI: „Budowa i przebudowa dróg krajowych” (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)

Wnioski składane przez	Składane (przedkładane) do	Kontrola transakcji (100 %) Ocena, wybór projektów	Kontrola transakcji (100 %) Kontrola realizacji projektów (w tym monitoring), weryfikacja i potwierdzanie płatności	Kontrola Pogłębiona 5 %	Kontrola Systemu
Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Komisja Europejska	Instytucja Płatnicza składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Instytucji Płatniczej (Minister Finansów)
Instytucja Zarządzająca SPOI (Minister Infrastruktury)	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Instytucja Zarządzająca składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów, Departament do spraw Obsługi Funduszy Pomocowych)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Instytucji Płatniczej (Minister Finansów)
Beneficjenci końcowi: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich Ministerstwa Infrastruktury z pomocą innych departamentów Ministerstwa Infrastruktury oraz instytucji podległych weryfikuje wnioski i przekazuje je najpierw do odpowiednich Zespołów Roboczych, a następnie do Komitetu Sterującego	Instytucja Zarządzająca podpisuje Umowę o dofinansowanie projektu z beneficjentem końcowym. Instytucja Zarządzająca weryfikuje zgłoszone wnioski projektów, Komitet Sterujący rekomenduje projekty, a Minister Infrastruktury podejmuje ostateczną decyzję o przyjęciu wniosku do realizacji		Urzędy Kontroli Skarbowej	Audyt systemu przez audytora zewnętrznego lub audyt wewnętrzny

7) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”, w podrozdziale 3.6. Działanie 2.3. „Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” otrzymuje brzmienie:

„3.6. Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	319 — inteligentne systemy transportowe ⁵⁾
Numer działania	2.3.
Czas trwania działania w latach	2004—2008
Instytucja Zarządzająca	Minister Infrastruktury
Beneficjenci końcowi	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	W postaci dotacji inwestycyjnych
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	36,0 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	27,0 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	9,0 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	—
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	—

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

Plan finansowy działania

Działanie to będzie współfinansowane ze środków pochodzących z EFRR, w części zarządzanej centralnie przez Ministra Infrastruktury. Krajowy wkład publiczny pochodzić będzie z budżetu państwa. Struktura współfinansowania wynosić będzie 75:25 (%) kosztów kwalifikowanych.

Działanie wymaga 36,0 mln euro na pokrycie kosztów kwalifikowanych. Unia Europejska poniesie nakłady w wysokości 27,0 mln euro z EFRR. Pozostałe nakłady w wysokości 9,0 mln euro poniesie budżet państwa poprzez środki będące w dyspozycji GDDKiA, Komendy Głównej Policji, Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej i Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i innych instytucji zajmujących się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na tym etapie nie uwzględniono potencjalnego udziału innych środków finansowania zewnętrznego, np. kredytów MIF.

Cel działania

Celem działania jest poprawa bezpieczeństwa ruchu na sieci dróg krajowych poprzez zmniejszenie liczby zabitych i rannych w wypadkach drogowych. Nastąpi to dzięki kompleksowemu zastosowaniu drogowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawie kontroli i nadzoru nad ruchem oraz usprawnieniu systemu ratownictwa drogowego.

Wdrożenie drogowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego polegać będzie na likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych oraz oznakowaniu i wyposażeniu dróg krajowych w elementy bezpieczeństwa. Poprawa kontroli i nadzoru nad ruchem oraz usprawnienie systemu ratownictwa polegać będzie na zakupie sprzętu, który podniesie efektywność działań prewencyjnych policji ruchu drogowego i usprawni działania ratownicze straży pożarnej. Równolegle prowadzony będzie monitoring działań z zakresu poprawy brd dodatkowo wzmocniony zakupami sprzętu.

Opis działania

Działanie będzie wspierać dwa aspekty służące:

1. poprawie bezpieczeństwa na drogach krajowych oraz
2. monitorowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych oznacza:

- zastosowanie środków poprawy bezpieczeństwa miejsc szczególnego zagrożenia wypadkowego,

- wprowadzenie oznakowania dróg i ich wyposażenie w elementy bezpieczeństwa dróg oraz ich otoczenia,

- wprowadzenie środków kontroli i nadzoru ruchu oraz środków z zakresu drogowego ratownictwa technicznego i chemicznego.

Monitoring bezpieczeństwa ruchu oznacza kompleksowy nadzór z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wdrożenie nowego systemu zgłaszania i ewidencjonowania wypadków i kolizji drogowych. Dzięki niemu zmniejszą się ilość i skutki wypadków drogowych.

Uzasadnienie wyboru działania

Biała Księga Polityki Transportowej Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego postawiła przed Wspólnotą cel zmniejszenia o 50 % liczby zabitych w wypadkach drogowych w ciągu kolejnych dziesięciu lat. Dokument stwierdza również konieczność zwiększonych wysiłków na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym i zaleca poprawę cech bezpieczeństwa i harmonizację oznakowania dróg. Ponadto unijna polityka transportowa przewiduje harmonizację zasad kontroli ruchu i nadzoru nad transportem drogowym.

Poprawa warunków bezpieczeństwa na drogach posiada istotny wymiar społeczno-ekonomiczny. Według przyjętego przez Rząd Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000, całkowite roczne straty z tytułu wypadków drogowych w Polsce szacowane są na około 2,7 % PKB. Z kolei aż 30 % ogółu zabitych w wypadkach ginie na zamiejskiej sieci dróg krajowych, która stanowi zaledwie 6,7 % całej sieci drogowej w Polsce. Redukcja liczby wypadków drogowych i ich ofiar na drogach krajowych oprócz zmniejszenia zagrożenia życia podróżnych i mieszkańców terenów położonych przy drogach przyniesie zatem wymierne korzyści ekonomiczne dla kraju w postaci zaoszczędzonych zasobów ludzkich i ekonomicznych.

Polityka unijna zakłada również prowadzenie równoległego monitoringu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego celem określenia ich efektywności oraz zapewnienia odpowiednich kryteriów doboru środków poprawy brd na sieci drogowej. Pod tym względem konieczne jest wdrożenie nowoczesnego systemu ewidencjonowania danych o zdarzeniach drogowych wzorem przodujących krajów Unii Europejskiej.

Uwzględnienie wyników oceny ex ante działania

Działanie wpisuje się w priorytety Białej Księgi Polityki Transportowej Unii Europejskiej w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i koncentruje się na sieci dróg krajowych — głównych szlakach komunikacji drogowej w kra-

ju, które po akcesji staną się częścią transeuropejskiej sieci dróg. Działanie realizuje również cel zrównoważonego rozwoju, gdyż dąży do poprawy bezpieczeństwa najbardziej niebezpiecznej gałęzi transportu, jaką jest transport drogowy. Opis systemu wdrażania i opis systemu wyboru projektów określają jednostki zaangażowane w proces planowania, wdrażania i monitoringu projektów oraz ich role.

Opis sposobu wdrażania działania

Jednostką Zarządzającą jest Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich w Ministerstwie Infrastruktury. Za wdrażanie tego działania odpowiedzialny jest Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD).

Beneficjenci końcowi to GDDKiA, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podjęte działania będą korzystne dla:

- indywidualnych użytkowników dróg publicznych,
- przedsiębiorstw transportu drogowego,

- przedsiębiorstw korzystających z transportu drogowego,
- właścicieli i zarządców terenów aktywnych gospodarczo leżących w otoczeniu drogi,
- ludności zamieszkującej tereny w obszarze wpływu drogi (ochrona środowiska).

Zakres geograficzny — lokalizacja działania

Działanie będzie realizowane na obszarze całego kraju, ale na wybranych odcinkach sieci dróg krajowych znaczenia międzynarodowego oraz w otoczeniu tych dróg.

Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na te działania, na lata 2004—2006 wynosi 36,0 mln euro.

Wskaźnik produktu to konkretna ilość zrealizowanych przedsięwzięć. Podstawowym wskaźnikiem monitorowania działania w postaci wskaźnika rezultatu będzie zmniejszenie liczby wypadków drogowych na obszarze, którego dotyczy będzie działanie.

Wskaźniki monitorowania przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2003)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych — częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	— zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych — spadek liczby rannych	5,6 tys. 63 tys.	4,2 tys. 59 tys.	Statystyka brd Komenda Główna Policji Państwowej (KG PP)
Wskaźnik rezultatu	— zmniejszenie liczby wypadków drogowych	51 tys.	47 tys.	Statystyka brd KG PP
Wskaźnik oddziaływania	— zmniejszenie ciężkości wypadków	11	9	KRBRD

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	36,0	27,0	9,0			

Wyniki konsultacji społecznych

W działaniu tym występują dwa rodzaje projektów dotyczących wyposażenia w urządzenia sygnalizacji dróg krajowych oraz związanych z monitorowaniem ruchu drogowego na drogach krajowych.

Konsultacje z administracją publiczną:

Wyniki konsultacji wskazują na duże oczekiwania, że pomoc w ramach tego działania poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ma to nastąpić dzięki instalacjom i zakupowi wyposażenia. Z drugiej zaś strony oczekuje się istotnej poprawy bezpieczeństwa ruchu na głównej sieci drogowej. Stąd wnioskuje się, aby projekty były skoncentrowane na sieci dróg krajowych tworzących przyszłą transeuropejską sieć drogową.

Konsultacje ze społeczeństwem:

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

Konsultacje z ekspertami zewnętrznymi:

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

Przeptyw dokumentów dotyczących realizacji projektów w ramach działania 2.3. SPOT: „Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” (odpowiedzialność poszczególnych instytucji)

Wnioski składane przez	Składane (przedkładane) do	Kontrola transakcji (100 %) Ocena, wybór projektów	Kontrola transakcji (100 %) Kontrola realizacji projektów (w tym monitoring), weryfikacja i potwierdzanie płatności	Kontrola Pogębiona 5 %	Kontrola Systemu
Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Komisja Europejska	Instytucja Płatnicza składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Instytucji Płatniczej (Minister Finansów)
Instytucja Zarządzająca SPOT (Minister Infrastruktury)	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów)	Instytucja Zarządzająca składa zweryfikowany wniosek o środki	Instytucja Płatnicza (Minister Finansów, Departament do Spraw Obsługi Funduszy Pomocowych)	Biuro Międzynarodowych Relacji Skarbowych (Minister Finansów)	Biuro Audytu Wewnętrznego Instytucji Płatniczej (Minister Finansów)
Beneficjenci końcowi: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego	Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich Ministerstwa Infrastruktury we współpracy z innymi departamentami Ministerstwa Infrastruktury oraz podległymi jednostkami weryfikuje wnioski i przekazuje je do Zespołu Roboczego, a następnie do Komitetu Sterującego	Instytucja Zarządzająca podpisuje Umowę o dofinansowanie projektu z beneficjentem końcowym. Instytucja Zarządzająca weryfikuje zgłoszone wnioski projektów, Komitet Sterujący rekomenduje wnioski projektów, a Minister Infrastruktury podejmuje ostateczną decyzję o przyjęciu wniosku do realizacji		Urzędy Kontroli Skarbowej	Audyt systemu przez audytora zewnętrznego lub audyt wewnętrzny

r

8) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”, w podrozdziale 3.7. Działanie 3.1. „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT” część „Opis działania” otrzymuje brzmienie:

„Opis działania

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

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

- wsparcie zatrudnienia wyodrębnionych pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz zatrudnienie personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym,
- zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania (np.: komputery, serwery, monitory, oprogramowanie, faksy, kopiarki, drukarki, skanery), wyposażenia biurowego oraz materiałów biurowych i eksploatacyjnych na potrzeby pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz pracowników beneficjentów końcowych zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firm dostarczających powyższy sprzęt.

Czynność 2: Usługi dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT, w ramach której realizowane będą następujące zadania:

- usługi dla Komitetu Monitorującego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnej firmy, która byłaby odpowiedzialna za wszystkie kwestie związane z pracami Komitetu Monitorującego (np.: wynajem powierzchni biurowej, tłumaczenia dokumentów i symultaniczne, koszty transportu, wyżywienia i zakwaterowania stałych członków komitetu, zaproszonych ekspertów i gości reprezentujących instytucje lub ich oddziały mające siedzibę poza miejscem posiedzenia Komitetu),
- usługi dla Komitetu Sterującego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnej firmy, która byłaby odpowiedzialna za wszystkie kwestie związane z pracami Komitetu Sterującego (wynajem powierzchni biurowej, tłumaczenia dokumentów i symultaniczne, koszty transportu, wyżywienia i zakwaterowania stałych członków Komitetu, zaproszonych ekspertów i gości reprezentujących instytucje lub ich oddziały mające siedzibę poza miejscem posiedzenia Komitetu),
- wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór kancelarii prawnej oraz konsultantów i ekspertów (kancelaria prawna byłaby odpowiedzialna za wszystkie kwestie prawne, kontraktowe i przetargowe związane z projekta-

mi SPOT, a także z całym programem, natomiast konsultanci i eksperci byłiby niezbędni do wszelkich typów ekspertyz, opinii i prac studialnych). W ramach tego zadania przewiduje się również finansowanie kosztów funkcjonowania Instytucji Zarządzającej SPOT, w zakresie realizacji programu, w tym pokrywanie kosztów opłat bieżących oraz kosztów utrzymania pracowników,

- audyt, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnej firmy zewnętrznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie audytu oraz wsparcie Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Infrastruktury,
- szkolenia w ramach zarządzania projektami SPOT dla pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz pracowników beneficjentów końcowych zaangażowanych we wdrażanie SPOT (m.in.: cykl życia projektu, zasady i procedury zamówień publicznych, analiza ryzyka, transport i środowisko), w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej dla komponentu szkoleniowego,
- wymiana doświadczeń, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za organizację spotkań z pracownikami Jednostki Zarządzającej oraz beneficjentów końcowych w celu wymiany doświadczeń (warsztaty, studium przypadku, dyskusje) — wynajem powierzchni biurowej, wyżywienie i zakwaterowanie, transport oraz zapewnienie tłumaczy dla zaproszonych ekspertów i uczestników,
- szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przygotowania dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnej firmy, która byłaby odpowiedzialna za przeprowadzenie studiów oraz szkoleń dla pracowników Ministerstwa Infrastruktury oraz beneficjentów końcowych,
- ocena SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór konsultantów i ekspertów odpowiedzialnych za sporządzanie ekspertyz, opinii i prac studialnych,
- ewaluacja ex ante programów operacyjnych z sektora transportu na lata 2007—2013, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór konsultantów i ekspertów odpowiedzialnych za sporządzenie ewaluacji ex ante,
- ocena oddziaływania na środowisko programów operacyjnych z sektora transportu na lata 2007—2013, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór konsultantów i ekspertów odpowiedzialnych za sporządzenie oceny,
- wsparcie dla procesu przygotowania programów operacyjnych z sektora transportu na lata 2007—2013 obejmujące organizację seminariów, konferencji i warsztatów oraz przygotowanie niezbędnych ekspertyz, opinii i prac.”;

9) w rozdziale 4 „Opis podsumowujący sposób wdrażania działań SPOT”, w części „Zarządzanie finansowe projektami” tabela 6 „Podział zadań w ramach Ministerstwa Infrastruktury w zakresie wdrażania działań SPOT” otrzymuje brzmienie:

Tabela 6. Podział zadań w ramach Ministerstwa Infrastruktury w zakresie wdrażania działań SPOT

Jednostka/ciało	Zadania
1	2
<p>Zespoły Robocze</p>	<ul style="list-style-type: none"> • udzielanie pozytywnej lub negatywnej rekomendacji odnośnie do współfinansowania dla każdego wniosku złożonego o współfinansowanie ze środków funduszy strukturalnych w ramach SPOT • przygotowywanie dla beneficjenta końcowego ewentualnych zaleceń w sprawie uzupełnienia wniosku lub aplikacji złożonych dla projektów proponowanych do współfinansowania z funduszy strukturalnych w ramach SPOT • przedstawianie opinii w sprawie sprawozdań z realizacji projektów oraz działania w ramach SPOT • zgłaszanie wniosków dotyczących realizacji poszczególnych projektów realizowanych w ramach SPOT • opracowywanie propozycji przesunięć środków funduszy strukturalnych pomiędzy poszczególne działania lub priorytety w ramach SPOT, które zostają następnie zgłoszone Przewodniczącemu Komitetu Monitorującego do spraw SPOT
<p>Jednostka Zarządzająca Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich</p>	<ul style="list-style-type: none"> • udział w procesie weryfikacji wniosków dla projektów zgłoszonych przez beneficjenta końcowego • przeprowadzenie oceny finansowej wniosku, w tym ocenianie, czy właściwie zostały przedstawione koszty kwalifikowane projektu • przeprowadzanie oceny ekonomiczno-technicznej wniosków złożonych w ramach Priorytetu 3 • przeprowadzanie oceny wniosków w zakresie zgodności ze strategiami oraz oceny ekonomiczno-technicznej w ramach działania 1.3 • weryfikacja wniosków projektów zgłaszanych przez beneficjentów końcowych: dokonywanie formalnej oceny składanych wniosków (czy spełniają warunki Programu) • przygotowywanie listy zaopiniowanych i rekomendowanych wniosków do zatwierdzenia przez Ministra Infrastruktury • koordynacja całości działań związanych z wyborem projektów • współpraca z Departamentem Programowania i Strategii przy przygotowaniu decyzji w sprawie realokacji środków w ramach programu, przedkładanie ich do zatwierdzenia Komitetowi Monitorującemu, a następnie Komisji Europejskiej • przygotowanie umowy o dofinansowanie projektu z beneficjentami końcowymi projektów zaakceptowanych przez Ministra Infrastruktury • udział w pracach komisji przetargowych • przeprowadzanie kontroli ex ante zamówień publicznych • prowadzenie bieżącego monitoringu realizacji programu • prowadzenie sekretariatu Komitetu Monitorującego • koordynacja spraw związanych z Komitetem Sterującym, w tym prowadzenie Sekretariatu Komitetu Sterującego • przygotowywanie rocznych sprawozdań i przekazywanie ich Ministerstwu Gospodarki i Pracy po zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący • przygotowanie i wdrożenie systemu monitorowania • przygotowywanie okresowych sprawozdań z wdrażania programu na podstawie informacji przekazywanych przez beneficjentów końcowych • przeprowadzanie bieżącej kontroli projektów na podstawie otrzymanych sprawozdań monitoringowych (dotyczących przestrzegania procedur monitoringu itp.), dokonywanie okresowej analizy ryzyka powodzenia programu • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji

1	2
	<ul style="list-style-type: none"> • opracowywanie wieloletnich i rocznych prognoz wydatków w ramach programu • przygotowywanie wniosków dla Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych o wypłatę środków beneficjentom końcowym na podstawie zweryfikowanych faktur • obsługa systemu SIMIK • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu • obsługa Zespołu Roboczego SPOT do spraw Priorytetu 3 — Pomoc Techniczna • prowadzenie rejestru kontraktów • współpraca z beneficjentami końcowymi przy wdrażaniu projektu • upowszechnianie informacji/kampanie informacyjne na temat działań SPO i dostępności środków, rozpowszechnianie informacji na temat interwencji i osiągnięć funduszy strukturalnych — SPO, promocja programu, organizacja seminariów i szkoleń dla uczestników procesu zarządzania, jak też dla odbiorców pomocy, promocja partnerstwa • udział w pracach zespołów roboczych • udział w pracach Komitetu Sterującego • udział w pracach Komitetu Monitorującego
Departament Programowania i Strategii	<ul style="list-style-type: none"> • przygotowanie dokumentów programowych • przygotowywanie Uzupelnień Programów wraz z ewaluacją ex ante • współpraca z Krajową Jednostką Ewaluacji w procesie ewaluacji końcowej projektu • aktualizowanie bazy danych na temat potencjalnych projektów Ministra Gospodarki i Pracy • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu • przygotowywanie ocen dla dokumentów programowych na okres 2007—2013
Departamenty merytoryczne	<ul style="list-style-type: none"> • współpraca z Departamentem Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich w zakresie przygotowania i oceny potencjalnych projektów • obsługa systemu SIMIK • udział w pracach komisji przetargowych • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu • opiniowanie dokumentacji przetargowej i kontraktowej przekazywanej przez Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich • udział w pracach zespołów roboczych • obsługa zespołów roboczych SPOT • dokonywanie oceny ekonomiczno-technicznej projektów • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji • udział w kontrolach i wizytach kontrolnych na miejscu w zakresie przygotowania i realizacji projektów współfinansowanych w ramach SPO Transport
Departament Budżetu i Analiz Ekonomicznych	<ul style="list-style-type: none"> • nadzór nad zachowaniem przez instytucje biorące udział we wdrażaniu pomocy oddzielnego systemu rachunkowości dla środków wspólnotowych oraz odpowiedniego kodu księgowego • obsługa systemu SIMIK • obsługa rachunków bankowych związanych z realizacją SPOT na poziomie Ministerstwa Infrastruktury • archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu • weryfikacja pod względem księgowym złożonych przez beneficjentów końcowych wniosków o refundację, które zostały wcześniej potwierdzone przez Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich • dokonywanie przelewów na rachunki beneficjentów końcowych • przygotowywanie okresowych zestawień płatności • przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji

1	2
Departament Kontroli	<ul style="list-style-type: none">• koordynacja działań kontrolnych podejmowanych z ramienia Ministerstwa Infrastruktury związanych z realizacją projektów współfinansowania z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej w zakresie planowania, programowania, analiz i sprawozdawczości• organizowanie i prowadzenie kontroli zgodnie z planem, a także — w miarę potrzeb — kontroli doraźnych• obsługa systemu SIMIK• opracowanie rocznych planów kontroli w wyżej wymienionym zakresie• przeprowadzanie kontroli zgodnie z planem, a także — w miarę potrzeb — kontroli doraźnych• przygotowywanie raportów z przeprowadzonych kontroli• opracowywanie i przedkładanie ministrowi okresowych sprawozdań z działalności kontrolnej• współpraca z Biurem Audytu Wewnętrznego w zakresie działań związanych z kontrolą funduszy strukturalnych• archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu• przygotowanie informacji pokontrolnych w postaci: protokołów, raportów, sprawozdań, notatek
Biuro Audytu Wewnętrznego	<ul style="list-style-type: none">• przygotowanie i wdrożenie systemu audytu• opracowanie rocznych planów audytu• przeprowadzanie audytu systemu i procedur• archiwizacja dokumentacji w zakresie zadań departamentu• przygotowanie raportów o nieprawidłowościach stwierdzonych w trakcie realizacji

10) w rozdziale 5 „Plan finansowy SPOT” tabela 7. „Szacunkowa tabela finansowa dla SPO Transport w euro w cenach 2004 r. wg priorytetów i działań w latach 2004—2006” otrzymuje brzmienie:

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

Priorytety / działania / poddziałania / duże projekty programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne						Prywatne*		
			Ogółem	Wkład wspólnotowy			Krajowy wkład publiczny**				
				EFRR	Euro-pejski Fundusz Społeczny (EFS)	Euro-pejski Fundusz Orientacji i Gwarantowania Rolnej (EFOiGR)	Finansowy Instrument Sterowania (FISR)	Ogółem		Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego
Priorytet 1. Zrównoważony gąteźowy rozwój transportu		568 250 000,00	426 100 000,00					142 150 000,00	115 450 000	26 700 000,00	11 901 887,00
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	376 816 067,00	282 600 000,00					94 216 067,00	83 716 067,00	10 500 000,00	
Poddziałania:											
1.1.1. Przebudowa linii kolejowych	311	266 676 567,00	200 000 000,00					66 676 567,00	66 676 567,00		
1.1.2. Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych	311	110 139 500,00	82 600 000,00					27 539 500,00	17 039 500,00	10 500 000,00	
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315 312 316 318	159 833 383,00	119 800 000,00					40 033 383,00	23 833 383,00	16 200 000,00	
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	31 600 550,00	23 700 000,00					7 900 550,00	7 900 550,00		11 901 887,00
Poddziałania:											
1.3.1. Budowa centrów logistycznych	318	17 333 363,00	13 000 000,00					4 333 363,00	4 333 363,00		6 500 000,00

1.3.2. Budowa terminali kontenerowych	318	14 267 187,00	14 267 187,00	10 700 000,00				3 567 187,00	3 567 187,00		5 401 887,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		971 295 967,00	971 295 967,00	728 284 465,00				243 011 502,00	138 095 072,00	104 916 430,00	
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121 312 313	516 379 520,00	516 379 520,00	387 284 464,49				129 095 055,51	129 095 055,51		
Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	3121	418 916 430,00	418 916 430,00	314 000 000,00				104 916 430,00		104 916 430,00	
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319	36 000 017,00	36 000 017,00	27 000 000,51				9 000 016,49	9 000 016,49		
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT	41	12 000 050,00	12 000 050,00	9 000 000,00				3 000 050,00	3 000 050,00		
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	41	9 333 353,00	9 333 353,00	7 000 000,00				2 333 353,00	2 333 353,00		
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	41	2 666 697,00	2 666 697,00	2 000 000,00				666 697,00	666 697,00		
Ogółem SPO Transport		1 551 546 017,00	1 551 546 017,00	1 163 384 465,00				388 161 552,00	256 545 122,00	131 616 430,00	11 901 887,00
Całkowite związane z EFRR		1 551 546 017,00	1 551 546 017,00	1 163 384 465,00				388 161 552,00	256 545 122,00	131 616 430,00	11 901 887,00
Całkowite związane z EFS											
Całkowite związane z EFOIGR											
Całkowite związane z FISR											

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

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

*** Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 1685/2000/WE ustanawiające szczególne zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999/WE w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działanie współfinansowane z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 1445/2003/WE, rozporządzenie Komisji (WE) 448/04/WE w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

**** Podane w dokumentach obejmujących krajowy wkład publiczny, w priorytecie 2 oraz w rubryce Ogółem SPOT, udziały w wielkościach współfinansowania krajowego z budżetów: państwa i jednostek samorządu terytorialnego (j.s.t.) różnią się od tych udziałów podanych w tych samych kolumnach tabeli finansowej Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, w wersji z grudnia 2003 r. przyjętej w dniu 15 stycznia 2004 r. przez Komisję Europejską. Różnica wynika z przesunięcia w priorytecie 2: „Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” części środków (51 mln euro) EFRR z działania 2.1. „Budowa i przebudowa dróg krajowych” do działania 2.2. „Usprawnienia przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu”. W wyniku tego przesunięcia nastąpiło również przesunięcie odpowiedniej części środków współfinansowania krajowego (17,3 mln euro) z budżetu państwa do budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

2004		7 384 332,00	7 384 332,00	5 537 922,00			1 846 410,00	1 846 410,00		2 780 971,00
2005		10 548 752,00	10 548 752,00	7 911 507,00			2 637 245,00	2 637 245,00		3 973 164,00
2006		13 667 466,00	13 667 466,00	10 250 571,00			3 416 895,00	3 416 895,00		5 147 752,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		971 295 967,00	971 295 967,00	728 284 465,00			243 011 502,00	138 095 072	104 916 430,00	
2004		226 887 189,36	226 887 189,36	170 136 218,17			56 750 971,19	32 254 671,19	24 496 300,00	
2005		324 249 492,73	324 249 492,73	243 117 701,87			81 131 790,86	46 099 490,86	35 032 300,00	
2006		420 159 284,91	420 159 284,91	315 030 544,96			105 128 739,95	59 740 909,95	45 387 830,00	
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121 312 313	516 379 520,00	516 379 520,00	387 284 464,49			129 095 055,51	129 095 055,51		
2004		120 652 240,23	120 652 240,23	90 489 139,17			30 163 101,06	30 163 101,06		
2005		172 378 013,64	172 378 013,64	129 283 451,64			43 094 562,00	43 094 562,00		
2006		223 349 266,13	223 349 266,13	167 511 873,68			55 837 392,45	55 837 392,45		
Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	3121	418 916 430,00	418 916 430,00	314 000 000,00			104 916 430,00		104 916 430,00	
2004		97 868 680,00	97 868 680,00	73 372 380,00			24 496 300,00		24 496 300,00	
2005		139 851 780,00	139 851 780,00	104 819 480,00			35 032 300,00		35 032 300,00	
2006		181 195 970,00	181 195 970,00	135 808 140,00			45 387 830,00		45 387 830,00	
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319	36 000 017,00	36 000 017,00	27 000 000,51			9 000 016,49	9 000 016,49		

Całkowite związane z EFOiGR																			
Całkowite związane z FISR																			

- * Podane kwoty środków prywatnych nie stanowią elementu planu finansowego, są to szacunkowe wielkości udziału prywatnego w projektach uzyskujących pomoc publiczną.
- ** Istnieje możliwość uzyskania środków z puli 200 mln euro pożyczek EBI na pokrycie części publicznego wkładu krajowego.
- *** Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem nr 448/04 w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *K. Opawski*