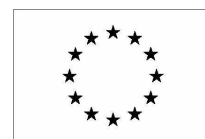




**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**MINISTERSTWO
ROZWOJU
REGIONALNEGO**



UNIA EUROPEJSKA

Program Operacyjny INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013

Szczegółowy opis priorytetów

Dokument opracowany na podstawie programu operacyjnego zatwierdzonego przez Komisję Europejską decyzją z dnia 7 grudnia 2007 r. oraz uchwałą Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 2008 r.

Wersja 1.1

Warszawa, 28 marca 2008 r.

Priorytet VII: Transport przyjazny środowisku

SZCZEGÓŁOWY OPIS

W ramach priorytetu wsparcie uzyskają następujące formy transportu:

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

Realizacja priorytetu służyć będzie zwiększeniu udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego (transport kolejowy, morski, transport publiczny w obszarach metropolitalnych, intermodalny, wodny śródlądowy), co będzie prowadzić do lepszego zrównoważenia systemu transportowego, zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego). W ramach priorytetu realizowane będą projekty budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej, znajdującej się przede wszystkim w sieci TEN-T, zgodnie z decyzją Parlamentu i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE), jak również projekty modernizacji i zakupu taboru kolejowego oraz niezbędnego wyposażenia. W ramach osi priorytetowej mogą być realizowane również inne projekty mające na celu zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego i polepszenie jakości usług, a w szczególności modernizacja dworców kolejowych, w zakresie zgodnym z regulacjami rozporządzenia Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego Fundusz Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1164/94¹.

Działania inwestycyjne w ramach priorytetu obejmą w szczególności projekt priorytetowy 23, który na terenie Polski stanowi linia kolejowa Gdańsk – Warszawa – Katowice – granica państwa. Do końca 2015 roku cała polska część projektu priorytetowego 23 będzie dostosowana do wymaganych parametrów minimum 160 km/godz.

W przypadku europejskiego projektu priorytetowego 27, obejmującego na terenie Polski linię kolejową E75 Warszawa – Białystok – Suwałki – granica państwa, jego realizacja dostosowana będzie do tempa inwestycji w pozostałych zainteresowanych państwach. W pierwszej kolejności działania inwestycyjne podjęte będą na odcinkach Warszawa – Tłuszcz oraz Suwałki – granica państwa.

Wybór przewidywanych do finansowania projektów z zakresu modernizacji linii kolejowych jest przeprowadzony na podstawie analiz istniejącego stanu utrzymania linii kolejowych w Polsce oraz obecnych i prognozowanych potoków ruchu na sieci kolejowej. Ponadto pod uwagę brane jest położenie danego odcinka w sieci TEN-T lub w ciągu, zidentyfikowanych w projekcie Strategii Rozwoju Transportu oraz Strategii dla sektora kolejowego do 2013 r., najważniejszych szlaków kolejowych, mających znaczący wpływ na poprawę dostępu do

¹ Dz. Urz. UE L 210 z 31.07.2006, str. 79.

regionów oraz największych aglomeracji, a także połączeń międzynarodowych i międzyregionalnych. Istotnym czynnikiem jest również dojrzałość projektów do realizacji.

Władze polskie zapewnią środki finansowe niezbędne do utrzymania na odpowiednim poziomie infrastruktury zmodernizowanej z wykorzystaniem środków unijnych. Możliwość zapewnienia środków na utrzymanie będzie uwzględniana na etapie wyboru projektów.

Priorytetowe ciągi kolejowe, na których skupione zostaną wysiłki inwestycyjne to:

- **linia E65/CE65** – wchodząca w skład projektu priorytetowego 23;
- **linia E20/CE20** – wchodząca w skład Osi Północnej;
- **linia E30/CE30** – wchodząca w skład Osi Centralnej;
- **linia E59**
- **linia CE 59**
- **linia kolejowa E75** – objęta projektem priorytetowym 27;
- **linia Warszawa – Łódź**
- **linia Psary – Kozłów – Kraków**
- **linia kolejowa nr 8** – Warszawa – Radom – Kielce.

W ramach priorytetu oprócz projektów dotyczących inwestycji w tradycyjne elementy infrastruktury w sektorze kolejowym, realizowane będą inwestycje w zakresie zarządzania informacjami, systemami operacyjnymi i logistycznymi w celu podniesienia jakości obsługi klienta w krótkim okresie. Jednym z priorytetowych działań w tym obszarze jest zapewnienie interoperacyjności polskiego transportu kolejowego, stosownie do regulaminu Wspólnoty w sprawie zastosowań telematycznych w transporcie towarowym (TAF TSI). Ponadto wsparciem objęte będą inwestycje mające na celu wdrożenie systemów GSM-R i ERTMS w Polsce.

Ponadto w ramach priorytetu realizowane będą projekty dotyczące transportu morskiego, które przyczynią się do utworzenia połączeń typu „autostrady morskie” wychodzących z polskich portów zlokalizowanych w sieci TEN-T, z uwzględnieniem wytycznych zawartych w planie rozwoju autostrad morskich na Morzu Bałtyckim. Wsparciem w ramach transportu morskiego objęte będą cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście), wchodzące w skład sieci TEN-T oraz cztery porty znajdujące się poza tą siecią (Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg). Na porty znajdujące się poza siecią TEN-T zostanie przeznaczony maksymalnie 15% alokacji przewidzianej na wsparcie transportu morskiego.

W obszarze transportu publicznego wspierane będą głównie projekty rozbudowy sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, linii tramwajowych, metra) i trolejbusowych oraz zakup i modernizacja taboru, budowa i rozbudowa stacji i węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu, w tym projekty typu „parkuj i jedź” oraz systemy telematyczne poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego. W ramach osi priorytetowej przewiduje się też realizację projektów w zakresie budowy terminali kontenerowych i centrów logistycznych.

Inwestycje w zakresie żeglugi śródlądowej obejmą przede wszystkim projekty dotyczące modernizacji urządzeń wodnych, w celu dostosowania górnej i środkowej Odry do III klasy drogi wodnej, co oznacza drogę wodną regionalną o najwyższych parametrach. Klasa drogi wodnej oznaczana jest na podstawie wielkości statków lub zestawów pchanych, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi na danej drodze wodnej, wg określonych w polskich przepisach parametrów eksploatacyjnych, takich jak: minimalne wymiary szlaku wodnego, kanału, śluz żeglownych, i in. Inwestycje przewidywane do realizacji w ramach Programu będą powiązane

z realizowanymi ze środków krajowych projektami na górnej i środkowej Odrze. W ten sposób zapewniona zostanie możliwość prowadzenia żeglugi na całej długości tej rzeki.

Planowane jest przygotowanie koncepcji rozwoju śródlądowych dróg wodnych, uwzględniającej Europejskie Porozumienie o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (AGN) i skoordynowanej z harmonogramem inwestycji na europejskiej sieci dróg wodnych, a zwłaszcza na terenie Niemiec i krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Polska przygotowuje we współpracy ze stroną niemiecką plan dalszego zagospodarowania Odry.

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

Dla stworzenia w Polsce zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego niezbędne jest:

- utrzymanie wysokiego udziału transportu kolejowego w ogólnym przewozie osób i ładunków. Wymaga to poważnych inwestycji na liniach kolejowych oraz wspierania działań w zakresie unowocześnienia taboru kolejowego,
- zwiększenie udziału transportu morskiego w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej, szczególnie w obszarze Morza Bałtyckiego,
- wspieranie w obszarach metropolitalnych alternatywnych w stosunku do transportu indywidualnego form transportu,
- wspieranie rozwoju transportu intermodalnego,
- zmniejszenie regresu żeglugi śródlądowej.

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

OPIS DZIAŁAŃ

DZIAŁANIE 7.1. : ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO

SZCZEGÓŁOWY OPIS DZIAŁANIA		
1.	Nazwa programu operacyjnego	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
2.	Numer i nazwa priorytetu	VII. Transport przyjazny środowisku
3.	Nazwa Funduszu	Fundusz Spójności
4.	Instytucja Zarządzająca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych
5.	Instytucja Pośrednicząca (jeśli dotyczy)	Ministerstwo Infrastruktury Departament Funduszy UE 2007-2013
6.	Instytucja Pośrednicząca II stopnia / Instytucja Wdrażająca (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) - państwowa jednostka budżetowa podległa Ministrowi Infrastruktury

7.	Instytucja Certyfikująca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Instytucji Certyfikującej
8.	Instytucja pośrednicząca w certyfikacji (jeśli dotyczy)	
9.	Instytucja odpowiedzialna za otrzymywanie płatności dokonywanych przez KE	Ministerstwo Finansów
10.	Instytucja odpowiedzialna za dokonywanie płatności na rzecz beneficjentów (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT)
11.	Numer i nazwa działania	7.1. Rozwój transportu kolejowego
12.	Opis działania	<p>Cel działania: <i>Poprawa stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią, oraz poprawa obsługi pasażerów w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie kolejowym.</i></p> <p>Działanie pozwoli na polepszenie parametrów technicznych linii kolejowych, w tym zwiększenie prędkości pociągów i zwiększenie nośności torów. Poprawa stanu technicznego linii kolejowych zwiększy dostępność transportu kolejowego w wymiarze międzynarodowym i usprawni połączenia między największymi miastami kraju. Cel ten obejmuje także powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej, likwidację ograniczeń prędkości, modernizację części sieci kolejowej tworzącej układ AGC/AGTC i dostosowanie linii kolejowych do wymogów interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolejowego.</p> <p>Poprawa obsługi pasażerów przyczyni się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w pracy przewozowej transportu publicznego. Celem działania jest również zapewnienie nowoczesnego taboru kolejowego do przewozów pasażerskich, w tym zakup lokomotyw. Ponadto realizowane będą inne zadania inwestycyjne związane z podniesieniem jakości obsługi podróży, w tym modernizacja dworców kolejowych.</p> <p>Działanie dotyczy modernizacji najważniejszych linii kolejowych, zarówno zlokalizowanych w sieci TEN-T jak i poza tą siecią, oraz zakupu nowoczesnego taboru kolejowego i modernizacji taboru istniejącego, wykorzystywanego w międzynarodowych i międzyregionalnych przewozach pasażerskich, a także modernizacji dworców kolejowych w zakresie zgodnym z zakresem wsparcia Funduszu Spójności.</p> <p>Efektom realizacji projektów w ramach tego działania będzie poprawa standardu technicznego linii, w tym zwiększenie nośności do 22,5 ton/oś, zmniejszenie kosztów eksploatacji i utrzymania oraz poprawa szybkości i jakości usług kolejowych. W ramach</p>

		<p>działania przewiduje się realizację między innymi następujących projektów²:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. modernizacja linii E65/ CE65, 2. modernizacja linii E75, 3. modernizacja linii E20/CE20, 4. modernizacja linii E59/CE59, 5. modernizacja linii E30/CE30, 6. modernizacja linii Psary-Kraków, 7. modernizacja linii nr 8 Warszawa – Radom – Kielce, 8. zakończenie modernizacji linii Warszawa – Łódź. <p>W ramach działania będą też finansowane prace przygotowawcze do budowy w Polsce linii dużych prędkości. Wspierane będą też działania w zakresie interoperacyjności kolei oraz zarządzania informacjami, systemami operacyjnymi i logistycznymi. Dzięki unowocześnieniu taboru, zarówno lokomotyw jak i wagonów pasażerskich, możliwe będzie zwiększenie prędkości handlowej, poprawa komfortu podróżowania i częstotliwości kursowania pociągów oraz uzyskanie dostępności pociągów dla osób niepełnosprawnych.</p> <p>Przewidywane inwestycje w zakresie modernizacji ogólnodostępnej infrastruktury dworców kolejowych zapewnią poprawę obsługi oraz zwiększenie bezpieczeństwa podróży.</p>
13.	Komplementarność z innymi działaniami i priorytetami	Działanie komplementarne z działaniami w ramach regionalnych programów operacyjnych (tabor dla połączeń regionalnych, modernizacja regionalnej sieci kolejowej)
14.	Przykładowe rodzaje projektów	<ol style="list-style-type: none"> 1. modernizacja linii kolejowych, 2. interoperacyjność linii kolejowych, 3. prace przygotowawcze do budowy linii dużych prędkości, 4. zakup składów całopociagowych 5. zakup nowych wagonów pasażerskich do przewozów międzynarodowych i międzyregionalnych, 6. zakup nowych lokomotyw jedno i wielosystemowych dla międzynarodowych i międzyregionalnych przewozów pasażerskich 7. modernizacja wagonów pasażerskich i elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz lokomotyw dla przewozów pasażerskich. 8. modernizacja infrastruktury dworców kolejowych. 9. przygotowanie dokumentacji projektowej.
15.	Klasyfikacja kategorii interwencji funduszy strukturalnych	
	a	Temat priorytetowy
		16 – Kolej 17 – Kolej (sieci TEN-T) 19 – Tabory kolejowe (sieci TEN-T) 18 – Tabory kolejowe (poza siecią TEN-T)
	b	Forma finansowania
		01 - Pomoc bezzwrotna

² Numery linii kolejowych zgodnie z umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC. Wykaz odcinków realizowanych na E65/CE65 i pozostałych liniach kolejowych jest zawarty w Indykatywnym wykazie projektów indywidualnych dla POIiŚ.

	c	Typ obszaru	00 - Nie dotyczy
	d	Działalność gospodarcza	11 – Transport
	e	Lokalizacja	NUTS 1 – PL
16.	Lista wydatków kwalifikowalnych w ramach działania (jeśli dotyczy)		Zgodnie z „Wytocznymi w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach PO Infrastruktura i Środowisko” oraz odpowiednim programem pomocy publicznej
17.	Beneficjenci		
	a	Typ beneficjentów	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PKP PLK S.A., ▪ Przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich, ▪ PKP S.A., ▪ Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o., ▪ Samorządy województw
	b	Grupy docelowe (osoby, instytucje, grupy społeczne bezpośrednio korzystające z pomocy) (jeśli dotyczy)	
18.	Tryb przeprowadzania naboru i oceny wniosków o dofinansowanie		Szczegółowe informacje dotyczące trybu i zasad naboru oraz oceny wniosków dostępne są w rozdziale I pkt 4 niniejszego dokumentu oraz w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów” oraz w załączniku nr 2 „Organizacja systemu oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”.
	a	Tryb przeprowadzania naboru wniosków o dofinansowanie	Realizowane będą projekty indywidualne zgodnie z listą umieszczoną w zał. 6 Szczegółowego opisu priorytetów. Pozostałe projekty będą wybierane w ramach procedury konkursowej.
	b	Tryb oceny wniosków o dofinansowanie	<p>W przypadku projektów indywidualnych, w tym o kosztach całkowitych powyżej 50 mln euro oraz konkursowych ocena dokonywana jest w oparciu o kryteria zawarte w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów”.</p> <p>Ostateczną decyzję w sprawie dofinansowania projektu podejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Komisja Europejska – w przypadku projektów o kosztach całkowitych powyżej 50 mln euro dla projektów dot. sieci TEN-T oraz powyżej 25 mln euro dla pozostałych projektów; ▪ Minister Infrastruktury (instytucja pośrednicząca) - w przypadku projektów o kosztach całkowitych do 50 mln euro dla projektów dot. sieci TEN-T oraz do 25 mln euro dla pozostałych projektów. <p>Instytucją podpisującą umowę o dofinansowanie projektu jest CUPT</p>
Część finansowa			
19.	Alokacja finansowa na działanie ogółem		7 137,31 mln euro
20.	Wkład ze środków unijnych na działanie		4 862,96 mln euro
21.	Wkład ze środków publicznych krajowych na działanie		1 874,35 mln euro
22.	Przewidywana wielkość środków prywatnych na działanie		400,00 mln euro

23.	Maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu (%)	70,00% ³ dla projektów dotyczących budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej oraz dla projektów dotyczących wdrożenia ERTMS. ⁴ 50% dla projektów dotyczących zakupu i modernizacji taboru kolejowego (alokacja z Funduszu Spójności na zakup taboru wynosi 400,00 mln euro).
24.	Minimalny wkład własny beneficjenta (%) (jeśli dotyczy)	50% dla projektów dotyczących zakupu i modernizacji taboru kolejowego 30% dla pozostałych projektów
25.	Pomoc publiczna (jeśli dotyczy)	Dla projektów dotyczących budowy i modernizacji ogólnodostępnych linii kolejowych – brak pomocy publicznej. Wsparcie będzie udzielane w oparciu o rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (do 2.12.2007 r.) oraz rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 1370/2007 (od 3.12.2007 r.) Szczegółowe kwestie są w trakcie uzgodnień z Komisją Europejską.
26.	Dzień rozpoczęcia kwalifikowalności wydatków	W przypadku projektów związanych z pomocą publiczną zgodnie z programami pomocy publicznej, dla pozostałych projektów 1 stycznia 2007 r.
27.	Minimalna / Maksymalna wartość projektu (jeśli dotyczy)	Minimalna wartość projektu – 40 mln PLN
28.	Minimalna / Maksymalna kwota wsparcia (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
29.	Forma płatności	W przypadku, gdy beneficjentem jest państwowa jednostka budżetowa - korzysta ona ze środków znajdujących się w jej planie finansowym i nie otrzymuje fizycznie płatności. W każdym innym przypadku beneficjent otrzymuje płatność w formie dotacji rozwojowej jako refundację poniesionych i udokumentowanych wydatków kwalifikowalnych lub w formie zaliczki. Możliwość udzielenia dofinansowania w formie zaliczki oraz wysokość ewentualnej zaliczki będzie rozpatrywana indywidualnie przez instytucję wdrażającą na etapie zawierania umowy o dofinansowanie z beneficjentem. Instytucja wdrażająca przy określaniu zasad udzielenia zaliczki będzie kierowała się zapisami rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie wydatków

³ W zależności od wyników rozmów z przedstawicielami Komisji Europejskiej na temat sposobu uwzględniania luki finansowej dla projektów kolejowych, poziom dofinansowania może w przyszłości zostać ustalony na wyższym poziomie.

⁴ Wartość wydatków kwalifikowanych dla projektów z 70% stopą dofinansowania nie może przekroczyć 6337,31 mln euro.

		związanych z realizacją programów operacyjnych, <i>Wytucznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie trybu dokonywania płatności i rozliczeń</i> oraz będzie miała na względzie ogólne przesłanki zawarte we wzorze umowy o dofinansowanie.
30.	Wysokość udziału cross-finansingu (%)	Nie dotyczy

DZIAŁANIE 7.2. : ROZWÓJ TRANSPORTU MORSKIEGO

SZCZEGÓŁOWY OPIS DZIAŁANIA		
1.	Nazwa programu operacyjnego	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
2.	Numer i nazwa priorytetu	VII. Transport przyjazny środowisku
3.	Nazwa Funduszu	Fundusz Spójności
4.	Institucja Zarządzająca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych
5.	Institucja Pośrednicząca (jeśli dotyczy)	Ministerstwo Infrastruktury Departament Funduszy UE 2007-2013
6.	Institucja Pośrednicząca II stopnia / Institucja Wdrażająca (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) - państwowa jednostka budżetowa podległa Ministrowi Infrastruktury
7.	Institucja Certyfikująca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Instytucji Certyfikującej
8.	Institucja pośrednicząca w certyfikacji (jeśli dotyczy)	
9.	Institucja odpowiedzialna za otrzymywanie płatności dokonywanych przez KE	Ministerstwo Finansów
10.	Institucja odpowiedzialna za dokonywanie płatności na rzecz beneficjentów (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT)
11.	Numer i nazwa działania	7.2. Rozwój transportu morskiego
12.	Opis działania	<p>Cel działania: <i>Zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego.</i></p> <p>Działaniem objęte będą cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście), wchodzące w skład sieci TEN-T. Wsparciem mogą zostać również objęte cztery porty znajdujące się poza tą siecią, tj. Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg. Na porty znajdujące się poza siecią TEN-T zostanie przeznaczony maksymalnie 15% alokacji działania.</p> <p>Działanie dotyczy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowy, przebudowy lub modernizacji dróg i linii kolejowych, łączących porty morskie z krajową siecią transportową oraz infrastruktury drogowej i kolejowej na terenie portów, • budowy lub przebudowy nabrzeży, basenów i

		<p>kanałów w portach morskich,</p> <ul style="list-style-type: none"> • inwestycji infrastrukturalnych związanych z uruchomieniem autostrad morskich, • modernizacji torów wodnych, falochronów i wejść do portów morskich, • zakupu sprzętu i taboru związanego z obsługą i poprawą bezpieczeństwa polskiego obszaru morskiego. 	
13.	Komplementarność z innymi działaniami i priorytetami	Działanie komplementarne z działaniami w ramach regionalnych programów operacyjnych (lokalne i regionalne porty morskie oraz regionalne porty rzeczne), działaniem w ramach PO Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich na lata 2007-2013 (porty rybackie).	
14.	Przykładowe rodzaje projektów	<ol style="list-style-type: none"> 1. budowa lub przebudowa dróg prowadzących do portów, 2. budowa i modernizacja linii kolejowych prowadzących do portów, 3. budowa lub przebudowa nabrzeży portowych, basenów portowych, kanałów portowych, falochronów portowych, i wejść do portów, 4. modernizacja torów wodnych, 5. zakup taboru, sprzętu i wyposażenia związanego z poprawą stanu bezpieczeństwa, 6. utworzenie systemu łączności operacyjnej i śledzenia jednostek ratowniczych oraz systemów teleinformatycznych na potrzeby autostrad morskich, 7. utworzenie krajowego systemu bezpieczeństwa żeglugi, 8. budowa infrastruktury terminali portowych, 9. budowa lub modernizacja dróg kołowych i kolejowych w portach. 10. przygotowanie dokumentacji projektowej. 	
Klasyfikacja kategorii interwencji funduszy strukturalnych			
15.	a	Temat priorytetowy	16 – Kolej 17 – Kolej (sieci TEN-T) 22 – Drogi krajowe 26 – Transport multimodalny 27 – Transport multimodalny (sieci TEN-T) 30 – Porty
	b	Forma finansowania	01 – Pomoc bezzwrotna
	c	Typ obszaru	00 – nie dotyczy
	d	Działalność gospodarcza	11 – Transport
	e	Lokalizacja	NUTS 2 – PL, województwa: PL62 - warmińsko-mazurskie, PL63 - pomorskie, PL42 zachodniopomorskie
16.	Lista wydatków kwalifikowalnych w ramach działania (jeśli dotyczy)	Zgodnie z „Wytocznymi w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach PO Infrastruktura i Środowisko”	
17.	Beneficjenci		

	a	Typ beneficjentów	<ol style="list-style-type: none"> 1. zarządy portów morskich – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg, 2. ww. miasta portowe (jednostki samorządu terytorialnego), 3. urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, 4. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), 5. PKP PLK S.A., 6. GDDKiA.
	b	Grupy docelowe (osoby, instytucje, grupy społeczne bezpośrednio korzystające z pomocy) (jeśli dotyczy)	
18.	Tryb przeprowadzania naboru i oceny wniosków o dofinansowanie		Szczegółowe informacje dotyczące trybu i zasad naboru oraz oceny wniosków dostępne są w rozdziale I pkt 4 niniejszego dokumentu oraz w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów” oraz w załączniku nr 2 „Organizacja systemu oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”.
	a	Tryb przeprowadzania naboru wniosków o dofinansowanie	Realizowane będą projekty indywidualne zgodnie z listą umieszczoną w zał. 6 Szczegółowego opisu priorytetów. Pozostałe projekty będą wybierane w ramach procedury konkursowej.
	b	Tryb oceny wniosków o dofinansowanie	<p>W przypadku projektów indywidualnych, w tym o kosztach całkowitych powyżej 25 mln euro oraz projektów konkursowych ocena dokonywana jest w oparciu o kryteria zawarte w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów”.</p> <p>Ostateczną decyzję w sprawie dofinansowania projektu podejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Komisja Europejska – w przypadku projektów o kosztach całkowitych powyżej 50 mln euro dla projektów dot. sieci TEN-T oraz powyżej 25 mln euro dla pozostałych projektów; ▪ Minister Infrastruktury (instytucja pośrednicząca) - w przypadku projektów indywidualnych i konkursowych o kosztach całkowitych do 50 mln euro dla projektów dot. sieci TEN-T oraz do 25 mln euro dla pozostałych projektów. <p>Instytucją podpisującą umowę o dofinansowanie projektu jest CUPT.</p>
Część finansowa			
19.	Alokacja finansowa na działanie ogółem		713,94 mln euro
20.	Wkład ze środków unijnych na działanie		606,85 mln euro
21.	Wkład ze środków publicznych krajowych na działanie		107,09 mln euro
22.	Przewidywana wielkość środków prywatnych na działanie		0
23.	Maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu (%)		85%

24.	Minimalny wkład własny beneficjenta (%) (jeśli dotyczy)	15 %
25.	Pomoc publiczna (jeśli dotyczy)	Brak pomocy publicznej
26.	Dzień rozpoczęcia kwalifikowalności wydatków	1 stycznia 2007 r.
27.	Minimalna / Maksymalna wartość projektu (jeśli dotyczy)	Minimalna wartość projektu – 20 mln PLN
28.	Minimalna / Maksymalna kwota wsparcia (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
29.	Forma płatności	<p>W przypadku, gdy beneficjentem jest państwowa jednostka budżetowa - korzysta ona ze środków znajdujących się w jej planie finansowym i nie otrzymuje fizycznie płatności. W każdym innym przypadku beneficjent otrzymuje płatność w formie dotacji rozwojowej jako refundację poniesionych i udokumentowanych wydatków kwalifikowalnych lub w formie zaliczki .</p> <p>Możliwość udzielenia dofinansowania w formie zaliczki oraz wysokość ewentualnej zaliczki będzie rozpatrywana indywidualnie przez instytucję wdrażającą na etapie zawierania umowy o dofinansowanie z beneficjentem. Instytucja wdrażająca przy określaniu zasad udzielenia zaliczki będzie kierowała się zapisami rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie wydatków związanych z realizacją programów operacyjnych, <i>Wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie trybu dokonywania płatności i rozliczeń</i> oraz będzie miała na względzie ogólne przesłanki zawarte we wzorze umowy o dofinansowanie.</p>
30.	Wysokość udziału cross-finansingu (%)	Nie dotyczy

DZIAŁANIE 7.3. : TRANSPORT MIEJSKI W OBSZARACH METROPOLITALNYCH

SZCZEGÓŁOWY OPIS DZIAŁANIA		
1.	Nazwa programu operacyjnego	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
2.	Numer i nazwa priorytetu	VII. Transport przyjazny środowisku
3.	Nazwa Funduszu	Fundusz Spójności
4.	Instytucja Zarządzająca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych
5.	Instytucja Pośrednicząca (jeśli dotyczy)	Ministerstwo Infrastruktury Departament Funduszy UE 2007-2013
6.	Instytucja Pośrednicząca II stopnia / Instytucja Wdrażająca (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) - państwowa jednostka budżetowa podległa Ministrowi Infrastruktury
7.	Instytucja Certyfikująca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Instytucji Certyfikującej

8.	Instytucja pośrednicząca w certyfikacji (jeśli dotyczy)	
9.	Instytucja odpowiedzialna za otrzymywanie płatności dokonywanych przez KE	Ministerstwo Finansów
10.	Instytucja odpowiedzialna za dokonywanie płatności na rzecz beneficjentów (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT)
11.	Numer i nazwa działania	7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych
12.	Opis działania	<p>Cel działania: <i>Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych.</i></p> <p>Działanie jest otwarte dla 9 obszarów metropolitalnych: katowickiego, trójmiejskiego, warszawskiego, wrocławskiego, toruńsko-bydgoskiego, łódzkiego, krakowskiego, szczecińskiego i poznańskiego.</p> <p>W ramach działania wspierane będą projekty promujące przyjazny środowisku system transportu publicznego. Preferowane będą projekty, dzięki którym nastąpi integracja podsystemów transportowych funkcjonujących na terenie obszaru metropolitalnego, oraz takie, które będą zgodne z aktualnymi zintegrowanymi planami rozwoju transportu publicznego.⁵</p> <p>Działania w zakresie promowania transportu publicznego powinny przyczynić się do zmniejszenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących od środków transportu.</p> <p>Wsparcie w ramach działania mogą otrzymać wyłącznie systemy przyjaznego środowisku transportu publicznego, to jest szybka kolej miejska, tramwaj, metro i trolejbus.</p>
13.	Komplementarność z innymi działaniami i priorytetami	Działanie komplementarne z działaniami w ramach regionalnych programów operacyjnych (do 100 mln PLN w obszarach metropolitalnych objętych działaniem 7.3 POiŚ, na pozostałych obszarach bez ograniczeń) i działaniem 2.1 <i>Systemy miejskiego transportu zbiorowego</i> w ramach drugiej osi priorytetowej <i>Wojewódzkie ośrodki wzrostu</i> w ramach PO Rozwój Polski Wschodniej (5 miast wojewódzkich Polski wschodniej).

⁵ Aktualny zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego oznacza, iż został przygotowany dla realizacji projektów w ramach tego działania. Plan taki musi obejmować lata 2007-2015. Akceptuje się tego typu dokumenty przygotowane w latach 2004-2006, uaktualnione na kolejny okres programowania, a także dokumenty strategiczne takie jak np. regionalne strategie rozwoju transportu, o ile integrują różne gałęzie transportu publicznego i kierują się zasadą zrównoważenia rozwoju transportu.

14.	Przykładowe rodzaje projektów	<p>1. Adaptacja, budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, tramwaju, metra) i trolejbusowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ budowa, przebudowa, rozbudowa układu torowego na trasach, pętlach, bocznicach oraz zajezdniach wraz z zakupem taboru, ▪ adaptacja sieci kolejowej do potrzeb miejskiego transportu publicznego, ▪ budowa, przebudowa, rozbudowa linii metra wraz z zakupem taboru, ▪ budowa, przebudowa, rozbudowa sieci energetycznej i podstacji trakcyjnych tramwajowych, trolejbusowych, ▪ wyposażenie dróg, ulic, torowisk w obiekty inżynieryjne i niezbędne urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego, ▪ wyposażenie dróg, ulic w infrastrukturą służącą obsłudze transportu publicznego (np. zatoczki, podjazdy, zjazdy) oraz pasażerów (np. przystanki, wysepki), ▪ modernizacja taboru szynowego i trolejbusowego, ▪ zakup taboru szynowego i trolejbusowego. <p>2. Budowa, przebudowa, rozbudowa przystanków, stacji i węzłów przesiadkowych – zintegrowanych z różnymi rodzajami systemów transportu, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ systemy parkingów dla samochodów „Parkuj i Jedź” („<i>Park & Ride</i>”) oraz dla rowerów („<i>Bike & Ride</i>”) przy krańcowych przystankach i węzłach przesiadkowych komunikacji zbiorowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów. <p>3. Projekty z zakresu telematyki poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ systemy sygnalizacji akustycznej, ▪ systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzanej przez autobusy, trolejbusy, tramwaje (sygnalizacja akomodacyjna), ▪ systemy dystrybucji i identyfikacji biletów, ▪ systemy nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego, ▪ systemy informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy <i>on-line</i>, ▪ systemy monitorowania bezpieczeństwa montowane na przystankach, peronach, stacjach, węzłach przesiadkowych, parkingach oraz w taborze. <p>4. przygotowanie dokumentacji projektowej.</p>
15.	Klasyfikacja kategorii interwencji funduszy strukturalnych	
a	Temat priorytetowy	52 – Promocja czystego transportu miejskiego
b	Forma finansowania	01 – Pomoc bezzwrotna
c	Typ obszaru	00 – Nie dotyczy

	d	Działalność gospodarcza	11 – Transport
	e	Lokalizacja	NUTS 3 – PL; obszary metropolitalne zlokalizowane na terenie następujących podregionów: <ul style="list-style-type: none"> • PL228, PL229, PL22A, PL22B, PL22C – katowicki OM, • PL633, PL634 – trójmiejski OM, • PL127, PL129, PL12A – warszawski OM, • PL514, PL518 – wrocławski OM, • PL613 - toruńsko-bydgoski OM, • PL113, PL114 – łódzki OM, • PL213, PL214 – krakowski OM, • PL424, PL425 – szczeciński OM • PL415, PL418 – poznański OM
16.		Lista wydatków kwalifikowalnych w ramach działania (jeśli dotyczy)	Zgodnie z „Wytocznymi w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach PO Infrastruktura i Środowisko” oraz odpowiednim programem pomocy publicznej
17.		Beneficjenci	
	a	Typ beneficjentów	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gminy i miasta na prawach powiatu leżące w 9 obszarach metropolitalnych lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne, ▪ związki i porozumienia jednostek samorządu terytorialnego ▪ przewoźnicy świadczący usługi w zakresie transportu pasażerskiego na podstawie odpowiednich umów, ▪ zarządcy dróg, ▪ zarządcy infrastruktury komunikacyjnej, ▪ zarządcy infrastruktury kolejowej, ▪ samorządy województw.,
	b	Grupy docelowe (osoby, instytucje, grupy społeczne bezpośrednio korzystające z pomocy) (jeśli dotyczy)	
18.		Tryb przeprowadzania naboru i oceny wniosków o dofinansowanie	Szczegółowe informacje dotyczące trybu i zasad naboru oraz oceny wniosków dostępne są w rozdziale I pkt 4 niniejszego dokumentu oraz w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów” oraz w załączniku nr 2 „Organizacja systemu oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”.
	a	Tryb przeprowadzania naboru wniosków o dofinansowanie	Realizowane będą projekty indywidualne zgodnie z listą umieszczoną w zał. 6 Szczegółowego opisu priorytetów. Pozostałe projekty będą wybierane w ramach procedury konkursowej.
	b	Tryb oceny wniosków o dofinansowanie	<p>W przypadku projektów indywidualnych, w tym o kosztach całkowitych powyżej 25 mln euro oraz w przypadku projektów konkursowych ocena dokonywana jest w oparciu o kryteria zawarte w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów”.</p> <p>Ostateczną decyzję w sprawie dofinansowania projektu podejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Komisja Europejska – w przypadku projektów o kosztach całkowitych powyżej 25 mln euro; ○ Minister Infrastruktury (instytucja pośrednicząca) - w przypadku projektów o kosztach całkowitych do 25 mln euro;

		Instytucją podpisującą umowę o dofinansowanie projektu jest CUPT
Część finansowa		
19.	Alokacja finansowa na działanie ogółem	3 863,38 mln euro
20.	Wkład ze środków unijnych na działanie	2 014,04 mln euro
21.	Wkład ze środków publicznych krajowych na działanie	1 849,34 mln euro
22.	Przewidywana wielkość środków prywatnych na działanie	0
23.	Maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu (%)	85% - dla projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. ⁶ 50% - dla pozostałych projektów
24.	Minimalny wkład własny beneficjenta (%) (jeśli dotyczy)	15% - dla projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. 50%, ale nie mniej niż wynika z programu pomocy publicznej (tabor) – dla pozostałych projektów
25.	Pomoc publiczna (jeśli dotyczy)	Wsparcie będzie udzielane w oparciu o rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludzie śródlądowej (do 2.12.2007 r.) oraz rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 1370/2007 (od 3.12.2007 r.). Szczegółowe kwestie są w trakcie uzgodnień z Komisją Europejską.
26.	Dzień rozpoczęcia kwalifikowalności wydatków	1 stycznia 2007 r. (infrastruktura) lub zgodnie z programami pomocy publicznej (tabor)
27.	Minimalna / Maksymalna wartość projektu (jeśli dotyczy)	Minimalna wartość kosztów całkowitych projektu w ramach działania – 100 mln PLN w zakresie projektów inwestycyjnych i zakupu taboru, natomiast w zakresie telematyki – 20 mln PLN.
28.	Minimalna / Maksymalna kwota wsparcia (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
29.	Forma płatności	W przypadku, gdy beneficjentem jest państwowa jednostka budżetowa - korzysta ona ze środków znajdujących się w jej planie finansowym i nie otrzymuje fizycznie płatności. W każdym innym przypadku beneficjent otrzymuje płatność w formie dotacji rozwojowej jako refundację poniesionych i udokumentowanych wydatków kwalifikowalnych lub w formie zaliczki.

⁶ Wartość wydatków kwalifikowanych dla projektów objętych 85% stopą dofinansowania nie może przekroczyć 235,29 mln euro. Po przekroczeniu tej kwoty, projekty realizowane przez PKP PLK S.A. będą mogły uzyskać dofinansowanie na poziomie 50%.

		Możliwość udzielenia dofinansowania w formie zaliczki oraz wysokość ewentualnej zaliczki będzie rozpatrywana indywidualnie przez instytucję wdrażającą na etapie zawierania umowy o dofinansowanie z beneficjentem. Instytucja wdrażająca przy określaniu zasad udzielenia zaliczki będzie kierowała się zapisami rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie wydatków związanych z realizacją programów operacyjnych, <i>Wytucznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie trybu dokonywania płatności i rozliczeń</i> oraz będzie miała na względzie ogólne przesłanki zawarte we wzorze umowy o dofinansowanie.
30.	Wysokość udziału cross-financingu (%)	Nie dotyczy

DZIAŁANIE 7.4. : ROZWÓJ TRANSPORTU INTERMODALNEGO

SZCZEGÓŁOWY OPIS DZIAŁANIA		
1.	Nazwa programu operacyjnego	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
2.	Numer i nazwa priorytetu	VII. Transport przyjazny środowisku
3.	Nazwa Funduszu	Fundusz Spójności
4.	Instytucja Zarządzająca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych
5.	Instytucja Pośrednicząca (jeśli dotyczy)	Ministerstwo Infrastruktury Departament Funduszy UE 2007-2013
6.	Instytucja Pośrednicząca II stopnia / Instytucja Wdrażająca (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) - państwowa jednostka budżetowa podległa Ministrowi Infrastruktury
7.	Instytucja Certyfikująca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Instytucji Certyfikującej
8.	Instytucja pośrednicząca w certyfikacji (jeśli dotyczy)	
9.	Instytucja odpowiedzialna za otrzymywanie płatności dokonywanych przez KE	Ministerstwo Finansów
10.	Instytucja odpowiedzialna za dokonywanie płatności na rzecz beneficjentów (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT)
11.	Numer i nazwa działania	7.4. Rozwój transportu intermodalnego
12.	Opis działania	<p>Cel działania: <i>Zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków.</i></p> <p>Działanie dotyczy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowy ogólnodostępnych terminali kontenerowych i centrów logistycznych na liniach kolejowych i w portach morskich⁷,

⁷ Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz Police, Darłowo, Kołobrzeg, Elbląg.

		<ul style="list-style-type: none"> wprowadzenia nowoczesnych technik zarządzania w terminalach i centrach. <p>Działanie to pozwoli na zwiększenie udziału transportu intermodalnego w przewozach ładunków ogółem.</p>	
13.	Komplementarność z innymi działaniami i priorytetami	Działanie komplementarne z podobnymi działaniami w ramach regionalnych programów operacyjnych (projekty poniżej 20 mln PLN).	
14.	Przykładowe rodzaje projektów	<ol style="list-style-type: none"> budowa lub rozbudowa infrastruktury wchodzącej w skład kolejowych lub morskich terminali kontenerowych, budowa lub rozbudowa infrastruktury wchodzącej w skład centrum logistycznego, zlokalizowanego w porcie morskim lub na linii kolejowej, zakup wyposażenia terminala/centrum służącego zarządzaniu, przygotowanie kompleksowej dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji przedsięwzięcia w ramach działania. 	
15.	Klasyfikacja kategorii interwencji funduszy strukturalnych		
	a	Temat priorytetowy	26 - Transport multimodalny 27 - Transport multimodalny (sieci TEN-T)
	b	Forma finansowania	01 - Pomoc bezzwrotna
	c	Typ obszaru	00 - Nie dotyczy
	d	Działalność gospodarcza	11 - Transport
	e	Lokalizacja	NUTS 1 - PL
16.	Lista wydatków kwalifikowalnych w ramach działania (jeśli dotyczy)	Zgodnie z „Wytocznymi w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach PO Infrastruktura i Środowisko” oraz odpowiednim programem pomocy publicznej	
17.	Beneficjenci		
	a	Typ beneficjentów	<ol style="list-style-type: none"> operatorzy terminali kontenerowych i centrów logistycznych, zarządy portów morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz Police, Darłowo, Kołobrzeg, Elbląg). przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego.
	b	Grupy docelowe (osoby, instytucje, grupy społeczne bezpośrednio korzystające z pomocy) (jeśli dotyczy)	
18.	Tryb przeprowadzania naboru i oceny wniosków o dofinansowanie	Szczegółowe informacje dotyczące trybu i zasad naboru oraz oceny wniosków dostępne są w rozdziale I pkt 4 niniejszego dokumentu oraz w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów” oraz w załączniku nr 2 „Organizacja systemu oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”.	
	a	Tryb przeprowadzania naboru wniosków o dofinansowanie	Realizowane będą projekty wybierane w ramach procedury konkursowej.

	b Tryb oceny wniosków o dofinansowanie	<p>W przypadku projektów konkursowych ocena dokonywana jest w oparciu o kryteria zawarte w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów”.</p> <p>Ostateczną decyzję w sprawie dofinansowania projektu podejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Komisja Europejska – w przypadku projektów o kosztach całkowitych powyżej 50 mln euro dla projektów dot. sieci TEN-T oraz 25 mln euro dla pozostałych projektów; ▪ Minister Infrastruktury (instytucja pośrednicząca) - w przypadku projektów o kosztach całkowitych do 50 mln euro dla projektów dot. sieci TEN-T oraz do 25 mln euro dla pozostałych projektów. <p>Instytucją podpisującą umowę o dofinansowanie projektu jest CUPT</p>
Część finansowa		
19.	Alokacja finansowa na działanie ogółem	252,18 mln euro
20.	Wkład ze środków unijnych na działanie	111,26 mln euro
21.	Wkład ze środków publicznych krajowych na działanie	0
22.	Przewidywana wielkość środków prywatnych na działanie	140,92 mln euro
23.	Maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu (%)	<p>50% - dla projektów obejmujących budowę i rozbudowę infrastruktury oraz prace projektowe i przygotowanie dokumentacji w tym zakresie⁸</p> <p>30% - dla projektów obejmujących zakupy sprzętu</p>
24.	Minimalny wkład własny beneficjenta (%) (jeśli dotyczy)	50%, ale nie mniej niż w programie pomocy publicznej
25.	Pomoc publiczna (jeśli dotyczy)	Pomoc publiczna udzielana będzie w oparciu o rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie pomocy na inwestycje w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013
26.	Dzień rozpoczęcia kwalifikowalności wydatków	zgodnie z programami pomocy publicznej
27.	Minimalna / Maksymalna wartość projektu (jeśli dotyczy)	Minimalna wartość projektu – 20 mln PLN
28.	Minimalna / Maksymalna kwota wsparcia (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
29.	Forma płatności	W przypadku, gdy beneficjentem jest państwowa jednostka budżetowa - korzysta ona ze środków znajdujących się w jej planie finansowym i nie otrzymuje fizycznie płatności. W każdym innym przypadku beneficjent otrzymuje płatność w formie dotacji rozwojowej jako refundację poniesionych i

⁸ Kwota wydatków kwalifikowanych dla projektów objętych 50% stopą dofinansowania nie może być wyższa niż 201,74 mln euro.

		udokumentowanych wydatków kwalifikowalnych lub w formie zaliczki . Możliwość udzielenia dofinansowania w formie zaliczki oraz wysokość ewentualnej zaliczki będzie rozpatrywana indywidualnie przez instytucję wdrażającą na etapie zawierania umowy o dofinansowanie z beneficjentem. Instytucja wdrażająca przy określaniu zasad udzielenia zaliczki będzie kierowała się zapisami rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie wydatków związanych z realizacją programów operacyjnych, <i>Wytucznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie trybu dokonywania płatności i rozliczeń</i> oraz będzie miała na względzie ogólne przesłanki zawarte we wzorze umowy o dofinansowanie.
30.	Wysokość udziału cross-financingu (%)	Nie dotyczy

DZIAŁANIE 7.5.: POPRAWA STANU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

SZCZEGÓŁOWY OPIS DZIAŁANIA		
1.	Nazwa programu operacyjnego	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
2.	Numer i nazwa priorytetu	VII. Transport przyjazny środowisku
3.	Nazwa Funduszu	Fundusz Spójności
4.	Instytucja Zarządzająca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych
5.	Instytucja Pośrednicząca (jeśli dotyczy)	Ministerstwo Infrastruktury Departament Funduszy UE 2007-2013
6.	Instytucja Pośrednicząca II stopnia / Instytucja Wdrażająca (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) - państwowa jednostka budżetowa podległa Ministrowi Infrastruktury
7.	Instytucja Certyfikująca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Departament Instytucji Certyfikującej
8.	Instytucja pośrednicząca w certyfikacji (jeśli dotyczy)	
9.	Instytucja odpowiedzialna za otrzymywanie płatności dokonywanych przez KE	Ministerstwo Finansów
10.	Instytucja odpowiedzialna za dokonywanie płatności na rzecz beneficjentów (jeśli dotyczy)	Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT)
11.	Numer i nazwa działania	7.5. Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych
12.	Opis działania	Cel działania: <i>Powstrzymanie regresu żeglugi śródlądowej poprzez inwestycje na drogach wodnych i poprawę warunków żeglugowych na istniejących drogach wodnych.</i> W ramach działania przewiduje się realizację inwestycji

		żeglugowych na górnej i środkowej Odrze. Rzeka Odra ma wymiar ponadregionalny, ponieważ obejmuje połączenie śródlądową drogą wodną Górnego i Dolnego Śląska z kompleksem portów Szczecin-Świnoujście. Śródlądowy transport wodny na rzece Odrze pozwala na transport ładunku (np. węgla) z Górnego Śląska do portów w Szczecinie i Świnoujściu i dalej do krajów skandynawskich i zachodnioeuropejskich.	
13.	Komplementarność z innymi działaniami i priorytetami	Działanie komplementarne z działaniami w ramach regionalnych programów operacyjnych (regionalne porty rzeczne)	
14.	Przykładowe rodzaje projektów	<ol style="list-style-type: none"> 1. modernizacja istniejącej zabudowy regulacyjnej rzeki Odry, 2. przebudowa przejść żeglownych, 3. udrożnienie toru wodnego, 4. ubezpieczenie brzegów wraz z robotami pogłębiarskimi, 5. zakup sprzętu do monitorowania ruchu statków uprawiających żeglugę na śródlądowych drogach wodnych. 6. przygotowanie dokumentacji projektowej. 	
15.	Klasyfikacja kategorii interwencji funduszy strukturalnych		
	a	Temat priorytetowy	31 – Śródlądowe drogi wodne (regionalne i lokalne)
	b	Forma finansowania	01 - Pomoc bezzwrotna
	c	Typ obszaru	00 - Nie dotyczy
	d	Działalność gospodarcza	11 - Transport
	e	Lokalizacja	NUTS 2 – PL, województwa: <ul style="list-style-type: none"> • PL22 - śląskie, • PL52 - opolskie, • PL51 - dolnośląskie, • PL43 - lubuskie
16.	Lista wydatków kwalifikowalnych w ramach działania (jeśli dotyczy)	Zgodnie z „Wytocznymi w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach PO Infrastruktura i Środowisko”	
17.	Beneficjenci		
	a	Typ beneficjentów	<ol style="list-style-type: none"> 1. zarządy gospodarki wodnej 2. urzędy żeglugi śródlądowej
	b	Grupy docelowe (osoby, instytucje, grupy społeczne bezpośrednio korzystające z pomocy) (jeśli dotyczy)	
18.	Tryb przeprowadzania naboru i oceny wniosków o dofinansowanie	Szczegółowe informacje dotyczące trybu i zasad naboru oraz oceny wniosków dostępne są w rozdziale I pkt 4 niniejszego dokumentu oraz w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów” oraz w załączniku nr 2 „Organizacja systemu oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”.	
	a	Tryb przeprowadzania naboru wniosków o dofinansowanie	Realizowane będą projekty indywidualne zgodnie z listą umieszczoną w zał. 6 Szczegółowego opisu priorytetów. Pozostałe projekty będą wybierane w ramach procedury konkursowej.

	b Tryb oceny wniosków o dofinansowanie	<p>W przypadku projektów indywidualnych, w tym o kosztach całkowitych powyżej 25 mln euro oraz projektów konkursowych ocena dokonywana jest w oparciu o kryteria zawarte w załączniku nr 1 „Kryteria wyboru projektów”.</p> <p>Ostateczną decyzję w sprawie dofinansowania projektu podejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Komisja Europejska – w przypadku projektów o kosztach całkowitych powyżej 25 mln euro; ▪ Minister Infrastruktury (instytucja pośrednicząca)- w przypadku projektów indywidualnych o kosztach całkowitych do 25 mln euro. <p>Instytucją podpisującą umowę o dofinansowanie projektu jest CUPT.</p>
Część finansowa		
19.	Alokacja finansowa na działanie ogółem	95,19 mln euro
20.	Wkład ze środków unijnych na działanie	80,91 mln euro
21.	Wkład ze środków publicznych krajowych na działanie	14,28 mln euro
22.	Przewidywana wielkość środków prywatnych na działanie	0
23.	Maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu (%)	85%
24.	Minimalny wkład własny beneficjenta (%) (jeśli dotyczy)	15%
25.	Pomoc publiczna (jeśli dotyczy)	Brak pomocy publicznej
26.	Dzień rozpoczęcia kwalifikowalności wydatków	1 stycznia 2007 r.
27.	Minimalna / Maksymalna wartość projektu (jeśli dotyczy)	Minimalna wartość projektu – 20 mln PLN.
28.	Minimalna / Maksymalna kwota wsparcia (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
29.	Forma płatności	<p>W przypadku, gdy beneficjentem jest państwowa jednostka budżetowa - korzysta ona ze środków znajdujących się w jej planie finansowym i nie otrzymuje fizycznie płatności. W każdym innym przypadku beneficjent otrzymuje płatność w formie dotacji rozwojowej jako refundację poniesionych i udokumentowanych wydatków kwalifikowalnych lub w formie zaliczki.</p> <p>Możliwość udzielenia dofinansowania w formie zaliczki oraz wysokość ewentualnej zaliczki będzie rozpatrywana indywidualnie przez instytucję wdrażającą na etapie zawierania umowy o dofinansowanie z beneficjentem. Instytucja wdrażająca przy określaniu zasad udzielenia zaliczki będzie kierowała się zapisami rozporządzenia Ministra</p>

		Rozwoju Regionalnego w sprawie wydatków związanych z realizacją programów operacyjnych, <i>Wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie trybu dokonywania płatności i rozliczeń</i> oraz będzie miała na względzie ogólne przesłanki zawarte we wzorze umowy o dofinansowanie.
30.	Wysokość udziału cross-finansingu (%)	Nie dotyczy

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 3 Indykatoryna tabela finansowa zobowiązań dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w podziale na priorytety i działania z przyporządkowaniem kategorii interwencji funduszy strukturalnych oraz zasadom *cross-financing* – priorytet VII.

Załącznik nr 3 Indykatorywna tabela finansowa zobowiązań dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w podziale na priorytety i działania z przyporządkowaniem kategorii interwencji funduszy strukturalnych oraz zasadom cross-financing (w euro)

Indykatorywna tabela finansowa zobowiązań dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w podziale na priorytety i działania z przyporządkowaniem kategorii interwencji funduszy strukturalnych oraz oznaczonymi działaniami podlegającymi cross-financing (w euro)														
Lata	Ogółem POiŚ	Środki publiczne (UE + krajowe)	Unia Europejska			Wkład krajowy					Cross-financing %	Pożyczki EBI	Kategorii interwencji	
			Ogółem	w tym		Krajowy wkład publiczny			Prywatne	Strategia lizbońska			Inne	
				EFRR	FS	Ogółem	Budżet państwa	Budżet jednostek samorządu terytorialnego						Inne ogółem
	1=2+10	2=3+6	3=4+5	4	5	6=7+8+9	7	8	9	10	11	12	13	14
Priorytet VII														
2007-2013	12 061 999 164	11 521 075 481	7 676 019 211		7 676 019 211	3 845 056 270	1 933 146 943	1 877 765 691	34 143 637	540 923 683		500 000 000		
Działanie 7.1													16, 17	18, 19
2007-2013	7 137 310 711	6 737 310 711	4 862 960 198		4 862 960 198	1 874 350 513	1 874 350 513			400 000 000		500 000 000		
Działanie 7.2													16, 17, 30	22
2007-2013	713 939 287	713 939 287	606 848 394		606 848 394	107 090 893	9 223 527	63 723 730	34 143 637					
Działanie 7.3													52	
2007-2013	3 863 378 040	3 863 378 040	2 014 041 961		2 014 041 961	1 849 336 079	35 294 118	1 814 041 961						
Działanie 7.4													26, 27	
2007-2013	252 179 222	111 255 539	111 255 539		111 255 539					140 923 683				
Działanie 7.5														31
2007-2013	95 191 905	95 191 905	80 913 119		80 913 119	14 278 786	14 278 786							