

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA GOSPODARKI I PRACY¹⁾

z dnia 30 lipca 2004 r.

w sprawie przyjęcia strategii wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004—2006

Na podstawie art. 17 ust. 6 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206) zarządza się, co następuje:

¹⁾ Minister Gospodarki i Pracy kieruje działem administracji rządowej — rozwój regionalny, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki i Pracy (Dz. U. Nr 134, poz. 1428).

§ 1. Przyjmuje się strategię wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004—2006, stanowiącą załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Gospodarki i Pracy: *J. Hausner*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy
z dnia 30 lipca 2004 r. (poz. 1827)

STRATEGIA WYKORZYSTANIA FUNDUSZU SPÓJNOŚCI na lata 2004—2006

1. WPROWADZENIE	12210
1.1. Fundusz Spójności jako instrument rozwoju	12210
1.2. Wstępna ocena doświadczeń w zakresie wykorzystania Funduszu ISPA jako prekursora Funduszu Spójności	12214
1.3. Główne kierunki wykorzystania Funduszu Spójności w Polsce w latach 2004—2006	12217
1.4. Ramy finansowe Strategii	12218
2. STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU	12221
2.1. Diagnoza i analiza SWOT sektora transportu	12221
2.1.1. Tendencje zmian w strukturze transportu Polski	12221
2.1.2. Sieć kolejowa	12224
2.1.3. Duże porty morskie	12225
2.1.4. Stan istniejącej sieci dróg kołowych	12227
2.1.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	12229
2.1.6. Drogi wodne śródlądowe	12230
2.1.7. Lotniska	12230
2.1.8. Transport kombinowany	12231
2.1.9. Analiza SWOT sektora transportu	12232
2.1.10. Obecne wsparcie sektora transportu ze środków Unii Europejskiej	12236
2.2. Podstawy polityki transportowej	12236
2.3. Priorytetowe inwestycje wspierane przez Fundusz Spójności	12245
2.3.1. Priorytetowe obszary Funduszu Spójności na lata 2004—2006	12245
2.3.2. Główne projekty transportowe wspierane przez Fundusz Spójności	12246
2.3.2.1. Projekty modernizacji linii kolejowych	12246
2.3.2.2. Projekty budowy autostrad	12248
2.3.2.3. Projekty budowy dróg ekspresowych	12249
2.3.2.4. Projekty przebudowy dróg krajowych	12249
2.4. Efekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne działań przewidywanych w ramach strategii Funduszu Spójności w sektorze transportu	12249
2.5. Zasady finansowania	12250
3. STRATEGIA OCHRONY ŚRODOWISKA W ŚWIETLE PRIORYTETÓW POLITYKI SPÓJNOŚCI	12252
3.1. Diagnoza sytuacji w głównych obszarach interwencji Funduszu Spójności w sektorze środowiska w Polsce	12252
3.1.1. Tendencje ogólne	12252
3.1.2. Gospodarka wodno-ściekowa	12252
3.1.3. Zagospodarowanie odpadów	12257
3.1.4. Jakość powietrza	12258
3.1.5. Analiza SWOT dziedziny ochrony środowiska i gospodarki wodnej	12261
3.2. Ramy polityki ekologicznej	12263
3.2.1. Administracja ekologiczna	12263
3.2.2. Główne kierunki polityki ekologicznej państwa	12266
3.2.3. System finansowania ochrony środowiska	12267

3.3. Priorytety Funduszu Spójności w ochronie środowiska	12270
3.3.1. Główne priorytety Funduszu Spójności w ochronie środowiska w latach 2004–2006	12271
3.3.2. Kryteria wyboru projektów proponowanych do wsparcia z Funduszu Spójności w sektorze ochrony środowiska	12273
3.3.3. Główne zadania proponowane do wsparcia przez Fundusz Spójności w ochronie środowiska	12276
3.3.3.1. Poprawa jakości wód powierzchniowych	12276
3.3.3.2. Polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia	12277
3.3.3.3. Zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego	12278
3.3.3.4. Racjonalizacja gospodarki odpadami	12279
3.3.3.5. Ochrona powierzchni ziemi	12281
3.3.3.6. Poprawa jakości powietrza	12282
3.4. Oczekiwane efekty realizacji przedsięwzięć wspieranych przez Fundusz Spójności w ochronie środowiska	12282
3.5. Strategia finansowania	12284
4. SYSTEM ZARZĄDZANIA I KONTROLI FUNDUSZU SPÓJNOŚCI	12289
4.1. Uwagi ogólne	12289
4.2. Instytucja Zarządzająca	12290
4.3. Instytucja Płatnicza i certyfikacja wydatków	12290
4.4. Instytucje Pośredniczące	12291
4.5. Podmiot odpowiedzialny za realizację	12291
4.6. Audyt wewnętrzny	12292
4.7. Kontrola 15 %	12292
4.8. Deklaracja zamknięcia pomocy (art. 13—15 rozporządzenia Komisji nr 1386/2002)	12292
4.9. Raportowanie o nieprawidłowościach	12292
ANEKS 1 SEKTOR TRANSPORTU	12295
ANEKS 2 SEKTOR ŚRODOWISKA	12308

1. WPROWADZENIE

1.1. Fundusz Spójności jako instrument rozwoju

Zgodnie z postanowieniami Traktatu z Maastricht (TUE), a następnie Traktatu Amsterdamskiego (TA), jednym z podstawowych celów Wspólnoty jest harmonijny rozwój¹. W dążeniu do niego Unia uznaje za konieczne prowadzenie i wspieranie działań zwiększających jej gospodarczą i społeczną spójność, co oznacza zmniejszanie różnic w poziomie rozwoju gospodarczego oraz dysproporcji w warunkach życia ludzi w jej krajach członkowskich oraz regionach. Ma to decydujący wpływ na pogłębianie procesu integracji państw Europy.

Podstawowym instrumentem w dążeniu do osiągnięcia spójności w ramach UE - wyrażanej najczęściej stopniem zróżnicowania w poziomie PKB *per capita*, bezrobocia oraz szeroko pojmowanej jakości życia - jest europejska polityka regionalna i polityka spójności wraz z istniejącymi w ich ramach funduszami. Zasadniczą funkcją tej polityki jest funkcja redystrybucyjna - przemieszczanie dochodów z państw (regionów) silniejszych gospodarczo do słabszych. Interwencja finansowa dokonywana na rzecz określonych regionów ma charakter dotacji szczególnego przeznaczenia (celowej). Jej celem wiodącym jest zwiększenie produktywności i konkurencyjności słabszych regionów, a głównymi narzędziami tej polityki są:

- fundusze strukturalne: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejski Fundusz Społeczny (EFS), Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej (EFOGR), Finansowy Instrument Sterowania Rybołówstwem (FISR),
- Fundusz Spójności (FS)²: instrument komplementarny w stosunku do wyżej wymienionych funduszy strukturalnych, jednak o pierwszorzędym znaczeniu z punktu widzenia spójności społecznej i gospodarczej Wspólnoty jako całości. Ma on na celu wsparcie dla krajów, w których PNB *per capita* nie przekracza 90% średniej dla Unii Europejskiej.

Pomocy z tych instrumentów UE mogą towarzyszyć kredyty Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Uzasadnieniem dla rozwojowych interwencji wspólnotowych jest wskazany w TUE związek między polityką spójności a unią gospodarczą i walutową: jeśli państwa uboższe mają pomyślnie funkcjonować w ramach unii ekonomicznej i walutowej i zwiększać swoją konkurencyjność, to muszą intensywnie inwestować w rozwój społeczno-gospodarczy. Gospodarka i rozwój społeczny opierają się w dużej mierze na infrastrukturze, rządy muszą zatem wspierać jej rozbudowę i modernizację. Jednym z głównych kierunków interwencji państwa w tym zakresie jest rozwijanie infrastruktury publicznej, w tym transportowej i ochrony środowiska, do czego rządy wykorzystują przede wszystkim środki budżetowe. Aby jednak państwa mogły sprostać kryteriom konwergencji³, ich deficyty budżetowe i dług publiczny nie mogą przekroczyć określonego poziomu. Jednym z kluczowych narzędzi umożliwiających rozwiązanie tego dylematu jest utworzony na mocy Traktatu z Maastricht Fundusz Spójności - mechanizm przemieszczania środków z państw bogatszych do najbiedniejszych, z przeznaczeniem na rozwój infrastruktury publicznej w tych państwach. Warunkiem jego

¹ Art. 158 TA.

² Podstawa prawna: rozporządzenie Rady (WE) Nr 1164/1994 z dnia 16 maja 1994 r. ustanawiające Fundusz Spójności (Dz. Urz. WE L 130 z 25.05.1994, z późn. zm.).

³ Zgodnie z art. 104 c TEU.

otrzymywania jest stworzenie programu konwergencji⁴ przez państwo będące potencjalnym beneficjentem wsparcia z tego instrumentu.

Przedsięwzięcia wspomagane przez Fundusz Spójności w słabiej rozwiniętych krajach Unii Europejskiej mają przyczyniać się do rozwoju i modernizacji infrastruktury transportu i środowiska, a przez to - zarówno do realizacji celów europejskiej polityki transportowej⁵ i ekologicznej⁶, jak i celów polityki spójności, której celem jest zmniejszanie dysproporcji ekonomicznych i społecznych między poszczególnymi państwami. Takie rozumienie interwencji wspólnotowej w tym obszarze odzwierciedla też filozofię zrównoważonego rozwoju, w szczególności zwiększanie produktywności i konkurencyjności gospodarki głównie poprzez rozwój infrastruktury transportowej, lecz zarazem nie ze szkodą dla środowiska i jego zasobów, a przez to - kosztem przyszłych pokoleń.

Alokacja środków z Funduszu Spójności jest dokonywana na podstawie kryteriów obiektywnych: liczby ludności, PNB na jednego mieszkańca, powierzchni kraju oraz zidentyfikowanych deficytów infrastruktury w danym kraju - odbiorcy wsparcia. Pomoc z Funduszu wraz z transferami z funduszy strukturalnych nie powinna przekroczyć 4% PKB kraju - beneficjenta.

Kategoriemi interwencji wspomaganych przez Fundusz Spójności mogą być obecnie⁷:

W obszarze infrastruktury transportowej (grupa kategorii interwencji 31):

- linie kolejowe (kategoria interwencji 311)
- drogi krajowe (kategoria interwencji 3121)
- drogi regionalne/lokalne (kategoria interwencji 3122)
- drogi ekspresowe i autostrady (kategoria interwencji 313)
- lotniska (kategoria interwencji 314)
- drogi wodne (kategoria interwencji 316)
- transport miejski (kategoria interwencji 317)
- transport multimodalny (kategoria interwencji 318)
- inteligentne systemy transportowe (kategoria interwencji 319).

W obszarze infrastruktury środowiskowej i wodnej (grupa kategorii interwencji 34):

- urządzenia w zakresie ochrony powietrza (kategoria interwencji 341)
- infrastruktura służąca zapobieganiu hałasowi (kategoria interwencji 342)
- odpady komunalne i przemysłowe (kategoria interwencji 343)

⁴ Zgodnie z art.104 c TEU.

⁵ Określonej w rozdz. V TA, art. 70.

⁶ Jej główne zasady zostały zdefiniowane w rozdz. XIX TA, art. 174. Zadania szczegółowe określono w kolejnych programach Wspólnoty na rzecz środowiska (Environmental Action Programme – EAP) oraz w ustawodawstwie wtórnym (dyrektywy i rozporządzenia).

⁷ Na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) Nr 1386/2002 z dnia 29 lipca 2002 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia rady Nr 1164/94 w zakresie systemów zarządzania i kontroli pomocy przyznanej z Funduszu Spójności oraz procedury dokonywania korekt finansowych. Kwalifikowalność poszczególnych wydatków w ramach Funduszu Spójności określa art. 3 rozporządzenia 1164/1994 przywołanego w odnośniku 2.

- woda pitna (zbiorniki, uzdatnianie, przechowywanie, sieci dystrybucji) (kategoria interwencji 344)
 - kanalizacja i oczyszczanie ścieków (kategoria interwencji 345)
 - urządzenia przeciwpowodziowe,
- a ponadto:
- infrastruktura energetyczna, w tym produkcja, dostawa energii (kategoria interwencji 33),
 - odnawialne źródła energii, w tym energia słoneczna, wiatrowa, wodna, z biomasy (kategoria interwencji 332).

Środki Funduszu mogą być także przeznaczone na *pomoc techniczną* (kategoria interwencji 41): przygotowanie projektów, ich wdrażanie, monitoring, ewaluację, studia towarzyszące, informację dla społeczeństwa (kategorie interwencji odpowiednio 411- 415).

Infrastruktura transportowa, ułatwiają wymianę handlową oraz przepływ siły roboczej, odgrywa szczególnie ważną rolę w poprawie konkurencyjności regionów oraz w zmniejszaniu różnic regionalnych i lokalnych, co wpływa na ogólny wzrost gospodarczy. Aby wzrost gospodarczy utrzymywał się w długim okresie, konieczne są również trwałe warunki środowiskowe. Jeżeli bowiem wzrost ten wywiera szkodliwy wpływ na środowisko, to w konsekwencji spowoduje on ograniczenie rozwoju. Jakość środowiska naturalnego, dostępność i stan związanej z tym infrastruktury (np. sieci dystrybucji wody) są też kluczowymi elementami jakości życia ludzi, a przez to oddziałują na spójność społeczną. Realizacja polityki ekologicznej stwarza również szanse na generowanie miejsc pracy, tak sezonowych, jak i trwałych oraz wywiera efekty dystrybucyjne w wymiarze geograficznym i społecznym. Tak więc dostępność zasobów naturalnych oraz środki podejmowane w celu ochrony środowiska są czynnikami determinującymi długoterminową produktywność i efektywność gospodarek, a w konsekwencji - spójność ekonomiczną i społeczną.

W związku z ograniczonymi zasobami finansowymi państwa kwestią zasadniczą dla konkurencyjności gospodarki jest trafna i efektywna alokacja tych zasobów, czyli właściwe określenie strategicznych kierunków wsparcia przez dane państwo – wspomagane transferami europejskimi - inwestycji rozwojowych i modernizacyjnych w obu dziedzinach będących przedmiotem interwencji w ramach polityki spójności. Zagadnieniami o kluczowym znaczeniu są przy tym:

- i. osiągnięcie niezbędnej równowagi między pro wzrostową aktywnością ekonomiczną a dbałością o środowisko
- ii. instytucjonalna zdolność administracji oraz odbiorców transferów do ich efektywnego wykorzystania.

Strategiczne kierunki alokacji funduszy pomocowych Unii Europejskiej wyznacza Narodowy Plan Rozwoju na lata 2004-2006 (NPR), zaś ich praktyczne wykorzystanie określają programy operacyjne dla funduszy strukturalnych oraz niniejszy dokument programowy dla Funduszu Spójności. Dokument ten, przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej w ścisłej współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i Ministerstwem Środowiska, prezentuje proponowane przez stronę polską kierunki i indykatywne przedsięwzięcia do wsparcia przez Fundusz Spójności w obydwu obszarach będących przedmiotem interwencji z tego instrumentu. Będzie on podstawą do negocjowania z Unią Europejską zakresu przedmiotowego i wysokości tego wsparcia, które w wypadku Funduszu Spójności wyrażają się w drodze decyzji Komisji Europejskiej, podejmowanych w odniesieniu do indywidualnych projektów.

Ze względu na komplementarność Funduszu Spójności w stosunku do instrumentów strukturalnych kwestią niezwykle istotną jest właściwa koordynacja całego wsparcia wspólnotowego na poziomie krajowym w ramach zintegrowanego, wdrażanego w spójnych strukturach instytucjonalnych programu, jakim jest NPR⁸.

W związku z przystąpieniem do Unii Europejskiej Polska jest odbiorcą zarówno funduszy strukturalnych, jak i Funduszu Spójności. Wg ustaleń szczytu UE w Kopenhadze w grudniu 2002 r. na zobowiązania UE (commitments) z tego ostatniego instrumentu w latach 2004 – 2006 przewiduje się 3 733,3 mln euro (w cenach z 1999 r.), z czego w roku 2004 – 1277,6 mln euro; w roku 2005 – 1051,9 mln euro; w roku 2006 – 1403,8 mln euro⁹; współfinansowanie krajowe ma wynieść 1129,5 mln euro. Z tych zobowiązań na działania w obszarze infrastruktury transportu wstępnie alokuje się 1866,7 mln euro, a w obszarze ochrony środowiska 1866,6 mln euro. Natomiast rzeczywiste transfery (płatności) z tego instrumentu miałyby (wstępnie) wynosić: w r. 2004 – ok. 26 mln euro, w r. 2005 - ok. 295 mln euro, w r. 2006 – ok. 529 mln euro, tj. łącznie ok. 849 mln euro.

Wymienione środki będą przeznaczone na duże projekty lub grupy projektów, tworzących spójną całość, które w znaczący sposób wpłyną na rozwój sieci transportu transeuropejskiego i na poprawę stanu środowiska, zbliżając go do standardów wyznaczonych przez ekologiczne *acquis communautaire*, i których budżet będzie nie mniejszy niż 10 mln euro.

Działania finansowane w ramach Strategii wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006 nie będą, co do zasady, stanowiły pomocy publicznej, w szczególności w sektorze transportu. Nie wyklucza to jednocześnie przedstawienia w ramach niniejszej Strategii działań stanowiących pomoc publiczną.

⁸ Zob. Komisja Europejska 2000, fundusze strukturalne i ich koordynacja z Funduszem Spójności oraz Trybunał Obrachunkowy, Raport specjalny Nr 15/2000 w sprawie Funduszu Spójności wraz z odpowiedziami Komisji (Dz. Urz. WE C 279 z 2.10. 2000).

⁹ Prognoza Komisji Europejskiej z grudnia 2002 r., cytowane za Urzędem Komitetu Integracji Europejskiej.

1.2. Wstępna ocena doświadczeń w zakresie wykorzystania Funduszu ISPA jako prekursora Funduszu Spójności

W latach 2000-2003 kraje kandydujące do członkostwa w Unii Europejskiej mogły korzystać ze środków przyznanych w ramach funduszu przedakcesyjnego ISPA - prekursora Funduszu Spójności. Pomoc wspólnotowa w ramach ISPA przekazywana była na realizację celów określonych w następujących dokumentach:

- Partnerstwo dla Członkostwa,
- Narodowy Program Przygotowania do Członkostwa,
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1267/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiające Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej (ISPA) (Dz. Urz. WE L 161 z 26.06.1999),
- narodowe programy poprawy stanu środowiska oraz sieci infrastruktury transportowej.

Fundusz ISPA, obok podstawowego celu, jakim jest współfinansowanie inwestycji w zakresie wspierania infrastruktury ochrony środowiska i transportu, miał również za zadanie przygotować administrację publiczną do efektywnej absorpcji środków, które Polska i pozostałe kraje akcesyjne będą otrzymywać z Funduszu Spójności po przystąpieniu do Unii Europejskiej.

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, w sektorze *środowiska* z funduszu ISPA były współfinansowane w pierwszej kolejności inwestycje przyczyniające się do wdrożenia najbardziej kosztownych dyrektyw ekologicznych UE w następujących obszarach:

- poprawa jakości wody i zaopatrzenie w wodę pitną,
- gospodarka ściekowa,
- zagospodarowanie odpadów,
- jakość powietrza.

Beneficjentami programu są jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki komunalne.

W sektorze *transportu* wsparcie wspólnotowe otrzymują przedsięwzięcia przyczyniające się do rozwoju transeuropejskich sieci TEN (na sieci TINA)¹⁰ i integrujące przestrzeń Polski z przestrzenią europejską.

Skala przedsięwzięć realizowanych w ramach funduszu ISPA musiała być wystarczająco duża, by realizacja projektu wywierała znaczący wpływ na sytuację w obszarze ochrony środowiska i transportu. Mając to na uwadze przyjęto, że zasadniczo całkowity koszt przedsięwzięcia nie może być niższy niż 5 mln euro. Od tego warunku odstąpić można było w wyjątkowych i należycie uzasadnionych przypadkach.

Według indykatywnej alokacji budżetu ISPA przedstawionej przez Komisję Europejską wysokość wsparcia dla Polski z tego Funduszu została określona w przedziale 30-37% (312 – 384,8 mln euro rocznie) z przeznaczeniem na sektor środowiska i transportu w równej wielkości.

¹⁰ TENs - Trans European Network(s) (Sieci Transeuropejskie); TINA -Transport Infrastructure Needs Assessment (Ocena Potrzeb w zakresie Infrastruktury Transportowej).

Ochrona środowiska

Zgodnie ze „Strategią wykorzystania Funduszu ISPA jako uzupełniającego instrumentu polityki ekologicznej Państwa”¹¹ za priorytetowe były uznawane inwestycje w obszarze gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami i ochrony jakości powietrza.

W przypadku gospodarki wodno-ściekowej szczególnie popierane były projekty zgłaszane przez miasta o tzw. równoważnej liczbie mieszkańców (RLM)¹² co najmniej 100 000, w drugiej kolejności przez miasta o równoważnej liczbie mieszkańców 50 000 – 100 000 i mniejsze, oraz przez związki gmin (umożliwia to bowiem tworzenie większych, bardziej kompleksowych projektów, o większym budżecie - łatwiejszych do obsługi i nadzorowania, a poza tym wspierających współpracę jednostek samorządowych). Za priorytetowe w tym obszarze uznawane były inwestycje:

- w zakresie gromadzenia, oczyszczania i usuwania ścieków, prowadzące do uregulowania gospodarki wodno-ściekowej,
- zapewniające zaopatrzenie ludności w wodę pitną o jakości zgodnej z wymaganiami Unii Europejskiej,
- służące ochronie wód powierzchniowych i podziemnych wykorzystywanych jako źródła wody pitnej; w związku z tym możliwe są również inwestycje mające na celu rekultywację zanieczyszczonej gleby wpływającej na jakość wód podziemnych,
- służące ochronie wód szczególnie wrażliwych na eutrofizację, inwestycje ograniczające odprowadzanie ścieków bezpośrednio do jezior i rzek oraz służące ochronie wód granicznych.

Spośród wszystkich projektów inwestycyjnych w sektorze ochrony środowiska, zatwierdzonych przez Komisję Europejską do końca 2002 r., 25 stanowią inwestycje w sektorze gospodarki wodno-ściekowej. Projekty te są realizowane w miastach będących największymi producentami ścieków w Polsce, takimi jak Warszawa, Łódź, Kraków, Poznań, Wrocław, Toruń, Bydgoszcz, Katowice i inne miasta Górnego Śląska, jak również w niektórych mniejszych miastach, jak np. Olsztyn, Suwałki, Brzeg, Bolesławiec, Przemyśl. Ośrodki takie jak np. Wrocław, Opole, Białystok dzięki wsparciu z tego instrumentu zostaną wyposażone również w nowe bądź zmodernizowane systemy uzdatniania wody pitnej.

W zakresie gospodarki odpadami środki z funduszu ISPA mogły być przede wszystkim przeznaczone na:

- realizację inwestycji w największych aglomeracjach, zgodnie z istniejącymi w nich programami gospodarki odpadami, w tym odpadami niebezpiecznymi,
- inwestycje na terenach, gdzie istniejące składowiska odpadów stwarzają zagrożenia dla wód podziemnych oraz
- inwestycje na terenach, gdzie wyczerpuje się pojemność składowiska.

¹¹ Wg wersji zatwierdzonej w maju 2001 r. przez Ministerstwo Środowiska.

¹² RLM – równoważna liczba mieszkańców. 1 MR oznacza ładunek organiczny ulegający rozkładowi biologicznemu, wyrażony pięciodniowym biochemicznym zapotrzebowaniem na tlen (BZT5), w ilości 60 g tlenu na dzień.

Do miast, którym zostały przyznane środki z Funduszu ISPA na realizację inwestycji w obszarze gospodarki odpadami stałymi, należą: Gdynia, Kraków, Wrocław, Łódź, Radom i Kalisz.

Pomimo tego, iż „Strategia Wykorzystania Funduszu ISPA jako uzupełniającego instrumentu polityki ekologicznej państwa” jako priorytet wymieniała również inwestycje związane z ochroną powietrza, w ramach ISPA nie zatwierdzono żadnego projektu z tej dziedziny.

Do końca 2002 r. Komisja Europejska zaakceptowała w sektorze środowiska łącznie 32 projekty inwestycyjne i 1 projekt pomocy technicznej na łączną kwotę z ISPA blisko 929 mln euro. Memoranda finansowe podpisane do końca 2002 r. opiewają na kwotę 704 963 429 euro. Realizacja większości projektów zatwierdzonych do wsparcia z Funduszu ISPA będzie kontynuowana w ramach Funduszu Spójności.

Dzięki prowadzonym inwestycjom oczekiwać należy znaczącego rozwoju infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, usprawnienia oczyszczania ścieków, a przez to, w średnim okresie, polepszenia jakości wód powierzchniowych, w tym zwłaszcza ujmowanych jako źródło wody do picia dla mieszkańców. W szczególności efektem działań w tym obszarze powinno być znaczne zmniejszenie zrzutów zanieczyszczeń z największych aglomeracji odprowadzających ścieki do Wisły i Odry. Powstaną również kompleksowe systemy zagospodarowania odpadów komunalnych obsługujące znaczną liczbę ludności. W dłuższym okresie działania te umożliwią realizację niektórych priorytetowych zadań wskazanych w Polityce Ekologicznej Państwa.

Transport

Podstawą wyboru priorytetowych przedsięwzięć realizowanych w ramach ISPA w sektorze transportu były założenia:

- „Polityki transportowej państwa na lata 2001-2015”,
- „Programu dostosowania sieci drogowej Polski do standardów Unii Europejskiej”,
- „Narodowej Strategii Sektora Transportu (Fundusz ISPA)”.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) 1267/99 realizacja projektów inwestycyjnych w ramach ISPA służyć miała integracji infrastruktury transportowej krajów kandydujących do UE z Sieciami Trans-europejskimi (TENs) Unii Europejskiej. Narodowa Strategia Sektora Transportu (Fundusz ISPA) stanowiła, iż projekty kwalifikujące się do ISPA musiały być zlokalizowane na szlakach komunikacyjnych o międzynarodowym znaczeniu, które po przystąpieniu do UE stały się częścią TEN.

Wykaz szlaków komunikacyjnych dla wszystkich krajów kandydujących, zwany siecią TINA, uzgodniony został przez wszystkie zainteresowane kraje i zatwierdzony przez Komisję w czerwcu 1999 r. Podstawowym elementem tej sieci są połączenia w ramach Paneuropejskich Korytarzy Transportowych ustanowionych na Konferencjach na Krecie (1994) oraz w Helsinkach (1997). Przez terytorium Polski przebiegają cztery Korytarze Paneuropejskie. Projekty usytuowane w tych Korytarzach będą priorytetami inwestycyjnymi w latach 2000-2006.

W sektorze transportu w ramach ISPA 2000-2002 zatwierdzono łącznie 19 projektów, w tym 6 na pomoc techniczną. Wkład środków pomocowych ISPA to ok. 1 123 mln euro. Priorytet „infrastruktura kolejowa” obejmuje 10 projektów, w tym 7 inwestycyjnych, zaś priorytet „infrastruktura drogowa” –

9 projektów, w tym 7 inwestycyjnych. Memoranda finansowe podpisane do końca 2002 r. opiewają na kwotę 1 050 121 999 euro.

Programowanie i realizacja ISPA były dla Polski cennym doświadczeniem w kontekście zbliżającego się członkostwa w Unii Europejskiej i potrzeby przygotowania się do absorpcji znacznie większych środków Funduszu Spójności. Doświadczenia z lat 1999-2002 pokazały, że procedury związane z ubieganiem się o środki i realizację projektów współfinansowanych z ISPA zostały wprowadzone przez polską administrację. Niemniej wymagają one jeszcze dopracowania. Należy też wspomnieć o dobrej współpracy ze strukturami Komisji Europejskiej odpowiedzialnymi za politykę regionalną w zakresie programowania i finansowania projektów.

Wdrożone procedury ISPA, mimo iż opracowane w oparciu o specyfikę administracji polskiej i pomocy przedakcesyjnej, w dużej mierze wzorowane były na zasadach rządzących Funduszem Spójności. Powstały odpowiednie struktury i procedury wewnętrzne w resortach odpowiedzialnych za zarządzanie ISPA, tj.: Ministerstwie Finansów, Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Ministerstwie Środowiska oraz w Ministerstwie Infrastruktury. Podobne procedury są wprowadzane w jednostkach wdrażających ISPA, tj.: Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, odpowiedzialnym za projekty środowiskowe, jak i w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sektorze transportu.

1.3. Główne kierunki wykorzystania Funduszu Spójności w Polsce w latach 2004-2006

Wiodącym celem interwencji realizowanych w ramach Funduszu Spójności w latach 2004-2006 jest wsparcie działań na rzecz zwiększenia konkurencyjności polskiej gospodarki i dążenia do spójności społeczno-gospodarczej w ramach poszerzonej Wspólnoty. Działania te są zgodne z celem strategicznym Narodowego Planu Rozwoju, którym jest *rozwijanie konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zdolnej do długofalowego, harmonijnego rozwoju, zapewniającej wzrost zatrudnienia i poprawę spójności społecznej, ekonomicznej i przestrzennej z Unią Europejską na poziomie regionalnym i krajowym*.

Infrastruktura obydwu finansowanych przez ten Fundusz sektorów stanowi podstawę, na której opiera się potencjalny wzrost gospodarczy i rozwój społeczny. Jej rozbudowa i modernizacja ma podstawowe znaczenie dla lokalizowania działalności gospodarczej, w tym bezpośrednich inwestycji zagranicznych, wraz z towarzyszącym przyrostem miejsc pracy, oraz dla polepszenia jakości życia mieszkańców. Poprawa połączeń pomiędzy ośrodkami może przyczynić się do zwiększenia mobilności przestrzennej mieszkańców, co z kolei ma kluczowe znaczenie w procesie restrukturyzacji obszarów przemysłowych i wiejskich. Wszystko to w konsekwencji powinno prowadzić do podwyższenia konkurencyjności gospodarki Polski w Europie i zacieśnienia spójności społeczno-gospodarczej w ramach UE.

Fundusz Spójności wspiera działania implementujące oś Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006 „Tworzenie warunków dla zwiększania poziomu inwestycji, promowanie zrównoważonego rozwoju i spójności przestrzennej”.

Koncentrować się one będą na:

- rozwoju sieci transportowych: sieci drogowej (przede wszystkim autostrad i dróg głównych) oraz sieci kolejowej (linii o podstawowym i międzynarodowym znaczeniu, usytuowanych w paneuropejskich korytarzach transportowych), w istotnym stopniu poprawiających położenie tranzytowe kraju i dostępność poszczególnych regionów, co przyczyni się do wzmocnienia spójności przestrzeni polskiej z europejską,

- rozwoju infrastruktury ochrony środowiska mającej największy wpływ na poprawę sytuacji ekologicznej kraju, a dzięki temu - na znaczące polepszenie stanu środowiska i jakości życia ludzi w ramach rozszerzonej Unii Europejskiej.

W swej znacznej części kierunki te będą kontynuacją działań prowadzonych w ramach funduszu ISPA.

1.4. Ramy finansowe Strategii

Na podstawie aktualnych oszacowań, uwzględniających indykatywne propozycje przedsięwzięć przedstawionych do wsparcia z Funduszu Spójności w realizację „Strategii...” w latach 2004 –2006 zostanie zaangażowanych ogółem 4862,8 mln euro, w tym 3733,3 mln euro z Funduszu Spójności oraz 1129,5 mln euro krajowych środków publicznych (tabela 1.4.1.). Współfinansowanie krajowe inwestycji ukierunkowanych na realizację celów polityki spójności zapewni budżet państwa (w odniesieniu do transportu), środki własne przedsiębiorstw komunalnych pochodzące z opłat taryfowych wnoszonych przez gospodarstwa domowe i firmy (infrastruktura ochrony środowiska), dotacje jednostek samorządu terytorialnego, preferencyjne pożyczki i kredyty oraz dotacje pozabudżetowych funduszy ekologicznych (w ochronie środowiska), kredyty banków komercyjnych i międzynarodowych instytucji finansowych.

W tabeli 1.4.2. na podstawie indykatywnych list projektów przeznaczonych do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności (ujęto wyłącznie listy ogólne) przedstawiono udział środków na inwestycje transportowe i ochrony środowiska w latach 2004-2006. Procentowa alokacja środków na sektory przedstawia się następująco:

- transport ogółem – ok. 50% środków pochodzących z Funduszu Spójności,
- ochrona środowiska i gospodarka wodna ogółem – ok. 50% środków pochodzących z Funduszu Spójności.

Tabela 1.4.1
Indykatorywna tablica finansowa dla Funduszu Spójności 2004-2006 wg sektorów i priorytetów w mln euro (zobowiązania) - wg cen 1999 r.

Sektor wsparcia	Koszty ogółem	Fundusz Spójności	Współfinansowanie	
			krajowe	Srodki prywatne
Modernizacja linii kolejowych	941,2	800,0	141,2	
Budowa autostrad	982,3	834,7	147,6	
Budowa dróg ekspresowych	188,2	160,6	27,6	
Modernizacja dróg krajowych	84,5	71,4	13,1	
Transport ogółem	2196,2	1866,7	329,5	
Poprawa jakości wód powierzchniowych oraz polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia	1898,5	1331,4	567,1	
Racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi	520,1	364,7	155,4	
Poprawa jakości powietrza	182,1	127,7	54,4	
Zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego	65,9	42,8	23,1	
Srodowisko ogółem	2666,6	1866,6	800,0	
Transport + Srodowisko ogółem	4862,8	3733,3	1129,5	

Indykatorywna tablica finansowa dla Funduszu Spójności 2004-2006 wg sektorów i priorytetów w mln euro (zobowiązania) - wg cen bieżących*

Sektor wsparcia	Koszty ogółem	Fundusz Spójności	Współfinansowanie	
			krajowe	Srodki prywatne
Modernizacja linii kolejowych	1053,4	895,4	158,0	
Budowa autostrad	1099,4	934,2	165,2	
Budowa dróg ekspresowych	210,6	179,7	30,9	
Modernizacja dróg krajowych	94,7	80,0	14,7	
Transport ogółem	2458,1	2089,3	368,8	
Poprawa jakości wód powierzchniowych oraz polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia	2125,0	1490,3	634,7	
Racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi	582,1	408,2	173,9	
Poprawa jakości powietrza	203,8	142,9	60,9	
Zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego	73,8	47,9	25,9	
Srodowisko ogółem	2984,7	2089,3	895,4	
Transport + Srodowisko ogółem	5442,8	4178,6	1264,2	

** Stan na grudzień 2003 r.

Tabela 1.4.2
Indykatorywna tablica finansowa dla Funduszu Spójności 2004-2006 wg sektorów i lat w mln euro (zobowiązania) - wg cen 1999 r.

Sektor wsparcia	Koszty ogółem	Fundusz Spójności	Współfinansowanie krajowe	Środki prywatne	Inne
Transport ogółem (2004-2006)	2196,2	1866,7	329,5		
2004	751,6	638,8	112,8		
2005	618,8	526,0	92,8		
2006	825,8	701,9	123,9		
Środowisko ogółem (2004-2006)	2666,6	1866,6	800		
2004	912,6	638,8	273,8		
2005	751,3	525,9	225,4		
2006	1002,7	701,9	300,8		
Transport + Środowisko ogółem (2004-2006)	4862,8	3733,3	1129,5		
2004	1664,2	1277,6	386,6		
2005	1370,1	1051,9	318,2		
2006	1828,5	1403,8	424,7		

Indykatorywna tablica finansowa dla Funduszu Spójności 2004-2006 wg sektorów i lat w mln euro (zobowiązania) - wg cen bieżących *

Sektor wsparcia	Koszty ogółem	Fundusz Spójności	Współfinansowanie krajowe	Środki prywatne	Inne
Transport ogółem (2004-2006)	2458,1	2089,3	368,8		
2004	832,2	707,3	124,9		
2005	688,6	585,3	103,3		
2006	937,3	796,7	140,6		
Środowisko ogółem (2004-2006)	2984,7	2089,3	895,4		
2004	1010,5	707,3	303,2		
2005	836,1	585,3	250,8		
2006	1138,1	796,7	341,4		
Transport + Środowisko ogółem (2004-2006)	5442,8	4178,6	1264,2		
2004	1842,7	1414,6	428,1		
2005	1524,7	1170,6	354,1		
2006	2075,4	1593,4	482,0		

* Stan na grudzień 2003 r.

2. STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU

2.1. Diagnoza i analiza SWOT sektora transportu

Głównym przejawem niedostatecznego stanu finansowania infrastruktury transportowej w Polsce jest chronicznie niski udział nakładów na nią w wartości PKB. W najwyżej rozwiniętych krajach OECD udział ten kształtuje się na poziomie 1-2%, podczas gdy w Polsce w latach dziewięćdziesiątych nie przekraczał 0,5-0,7%, mimo istnienia ogromnych zaległości inwestycyjnych i konieczności przejściowego zwiększenia tego udziału do poziomu znacznie wyższego niż w krajach wysoko rozwiniętych.

2.1.1. Tendencje zmian w strukturze transportu Polski

Szczegółowa analiza polskiego sektora transportowego ukazuje znaczącą liczbę nieprawidłowości, głównie są to:

- zmiany w strukturze gałęziowej transportu, prowadzące do systematycznego wzrostu udziału transportu samochodowego,
- tendencja do nadmiernego wykorzystywania w handlu międzynarodowym transportu lądowego, przy regresie znaczenia drogi morskiej i stagnacji wykorzystania drogi powietrznej,
- ograniczenie zastosowania nowych technologii transportowych, zwłaszcza w zakresie transportu multimodalnego i technik zarządzania ruchem.

W Polsce w latach dziewięćdziesiątych nastąpiły, znane przedtem głównie w krajach UE, zmiany w strukturze gałęziowej systemu transportowego. Ich przejawem jest dominacja na rynku transportu samochodowego oraz motoryzacji indywidualnej. W Polsce do czynników sprzyjających wzrostowi konkurencyjności transportu samochodowego należy powszechny dostęp do publicznej infrastruktury utrzymywanej w całości z budżetu państwa. Jej koszt szacunkowo stanowi 5-10% kosztów działalności firm przewozowych¹³. Tymczasem za pomocą systemu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej można racjonalnie i skutecznie regulować intensywność ruchu na poszczególnych kategoriach dróg lub na całej sieci. Podstawowa trudność polega na przejściu, w sposób społecznie akceptowalny, od systemu nieodpłatnej do systemu powszechnie płatnej infrastruktury transportowej, tak jak to zakłada się we wspólnej polityce transportowej UE. Jest to możliwe w wyniku zastąpienia istniejących podatków i opłat nowoczesnym systemem taryfikacji zmiennej (głównie kilometrowej). Trudne jest natomiast doskonalenie starego systemu poprzez wprowadzanie dodatkowych (kolejnych) opłat i obciążeń parafiskalnych, celem zwiększenia źródeł finansowania rozwoju infrastruktury.

Zmiany w strukturze gałęziowej transportu są problemem nie tylko Polski, lecz także Unii Europejskiej. Udział towarowego transportu drogowego wzrósł głównie przez przejęcie rynków dotychczas obsługiwanych przez kolej, natomiast indywidualny transport samochodowy przejął prawie połowę pasażerów korzystających dotychczas z autobusów i kolei.

W tym samym czasie rozwój sieci transportowej był niewystarczający w stosunku do poziomu rozwoju transportu. Natężenie ruchu towarowego wzrosło ze 184 tys. tkm do 300 tys. tkm (tona x kilometr), a w transporcie pasażerskim wzrosło z 525 tys. paskm do 760 tys. paskm (pasażer x kilometr), przy jednoczesnym zmniejszeniu długości linii kolejowych o 5100 km.

W wyniku tych zmian pod koniec lat dziewięćdziesiątych na sieci drogowej utworzyły się wąskie gardła, wydłużając czas transportu, pogarszając efektywność transportu i zwiększając zewnętrzne koszty operacji transportowych na środowisko. Zmniejszony poziom użytkowania kolei

¹³ W 2001 r. w firmach samochodowych eksploatujących co najmniej 25 pojazdów powyżej 2 t, wykonujących przewozy krajowe i międzynarodowe, struktura kosztów działalności była następująca: 1) paliwa i smary 32-37%, 2) wynagrodzenia z pochodnymi 22-23%, 3) usługi obce 13-19%, 4) pozostałe (w tym opłaty infrastrukturalne) 26-28% (J. Burniewicz, K. Szałucki: Wpływ członkostwa w Unii Europejskiej na transport w Polsce. Opracowanie dla UKIE (2003).

spowodował także zwiększenie kosztów jednostkowych transportu i pogorszył sytuację finansową Polskich Kolei Państwowych (PKP). Zmniejszenie popytu w zakresie transportu drogowego na korzyść kolei mogłoby polepszyć sytuację ekonomiczną obu tych gałęzi.

Mimo tych negatywnych tendencji polski transport samochodowy pozostawał stosunkowo konkurencyjny wobec przewoźników z UE. Nie przyczyniała się do tego w żadnej mierze jakość polskiej infrastruktury drogowej, lecz niższe koszty wynagrodzeń: w 2001 r. 1 godzina pracy była w Polsce warta 4 euro, podczas gdy w Niemczech 29 euro. Efektem niższego kosztu siły roboczej, ale i niższej wartości 1 tkm przewozów była bardzo niska wydajność pracy w polskim transporcie drogowym: zaledwie 17 tys. euro na 1 zatrudnionego, podczas gdy w większości państw członkowskich UE przekraczała 100 tys. euro na 1 zatrudnionego. Jakość polskich dróg stanowi poważną barierę w dążeniu do poprawy produktywności polskiego transportu samochodowego. Obecna przewaga kosztowa polskich przewozów drogowych nad przewozami konkurentów z UE szybko stopnieje przy utrzymaniu się dotychczasowego tempa wzrostu intensywności ruchu towarowego na 1 km sieci. O ile w UE w latach 1990-2000 intensywność ta wzrosła o 40%, to w Polsce intensywność ta wzrosła o 59 % pomimo znacznego pogorszenia się stanu jakości dróg. Znikomy jej odsetek stanowią autostrady i drogi ekspresowe (w 2001 r. łącznie jedynie 0,22%, podczas gdy w UE 1,58%).

Istniejąca w Polsce sieć kolejowa, w obecnym stanie, nie stanowi atrakcyjnej alternatywy ani wobec drogowego transportu ładunków, ani wobec motoryzacji indywidualnej i przewozów autobusowych. Taką alternatywą byłaby w sytuacji nadania jej wyższych parametrów eksploatacyjnych (prędkość w ruchu pasażerskim powyżej 160 km/h, w ruchu towarowym powyżej 120 km/h) i przy większej dostępności przestrzennej sieci. Nie jest możliwe poprawienie walorów sieci kolejowej w obu aspektach, realna jest jedynie koncentracja wysiłku modernizacyjnego na wybranych liniach, w kolejności wynikającej z wielkości natężenia ruchu i długości tras łączących poszczególne aglomeracje: im większe natężenie i im krótsza trasa - tym wcześniej można dokonać modernizacji i tym większy będzie efekt. Dokonanie przesunięcia części przewozów samochodowych ładunków i osób na transport kolejowy między aglomeracjami miejskimi jest dodatkowo uwarunkowane technicznymi warunkami pogodzenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na liniach o podwyższonych parametrach.

Mimo spadku wielkości przewozów kolejowych w Polsce w latach 1990-2001, potoki przewozów między aglomeracjami miejskimi są nadal bardzo duże, co stwarza możliwość efektywnego wykorzystania modernizowanych linii kolejowych. Priorytetowo muszą być traktowane te linie kolejowe (lub ich odcinki), które po modernizacji mogą przejąć dużą część przewozów dotychczas realizowanych na równoległych połączeniach drogowych.

Drugim negatywnym kierunkiem zmian w strukturze gałęziowej polskiego transportu jest zmniejszanie się roli transportu morskiego w obsłudze polskiego handlu zagranicznego i tranzytu. Wynika to z jednej strony ze zmian w kierunkach geograficznych wymiany handlowej (wzrost roli wymiany z UE, zwłaszcza Niemcami), z drugiej strony wynika ze słabości konkurencyjnej polskich łądowo-morskich łańcuchów przewozowych. Konkurencyjność tych łańcuchów jest zdeterminowana średnim kosztem i średnim czasem przemieszczenia 1 tony ładunku „od drzwi do drzwi” między punktami nadania i odbioru np. pomiędzy eksporterami i importerami. Koszt jednostkowy i czas operacji przewozu statkami morskimi jest w przypadku Polski i konkurencyjnych relacji UE porównywalny, natomiast strona polska przegrywa konkurencję z powodu nadmiernie długiego czasu operacji portowo-łądowych i relatywnie wysokich kosztów wykonania tych operacji.

Istnieje więc problem: jak przesunąć część samochodowych przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego, wykonywanych przez granice łądowe, na łądowo-morskie łańcuchy przewozowe, których głównym ogniwem są polskie porty morskie? Czy wystarczą do tego inwestycje w infrastrukturze głównych portów morskich?

Z tabeli 2.1 wynika, że w latach 1995-2001 przewozy samochodowe ładunków polskiego handlu zagranicznego przez granice łądowe wzrosły o 13,5 mln ton (średnio +9,4% rocznie), podczas gdy

przewozy kolejowe przez granice lądowe zmalały o 7,6 mln ton, a morskie zmalały o 3,4 mln ton. Wynika z tego wniosek, że około 2,5 mln ton wynosił nowy popyt wygenerowany przez transport samochodowy, a 11,0 mln ton wyniosło przesunięcie popytu na transport samochodowy z innych gałęzi.

Tabela 2.1. Struktura gałęziowa przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego w latach 1995-2001

Podział wg gałęzi w %	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Samochodowe przez granice lądowe	15,5	17,5	19,8	20,4	24,0	24,8	25,5
Kolejowe przez granice lądowe	37,9	34,1	31,3	33,1	28,7	31,0	30,3
Wodne śródlądowe przez granice lądowe	3,0	2,9	2,3	1,8	2,0	2,8	2,5
Rurociągowo przez granice lądowe	10,6	11,4	12,6	12,7	13,5	13,2	12,8
Morskie	33,0	33,9	34,0	32,0	31,8	28,2	28,9
Lotnicze	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1
RAZEM:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Transport - wyniki działalności. GUS, Warszawa 1997-1992; Roczniki Statystyczne GUS 1997-2002.

Zwiększenie udziału drogi morskiej w obsłudze polskiego handlu zagranicznego będzie możliwe jedynie poprzez wygenerowanie nowego popytu na przewozy w nowoczesnych łańcuchach lądowo-morskich, zwłaszcza z wykorzystaniem technologii transportu kombinowanego pozwalającej na przyspieszenie realizacji dostaw ładunków „od drzwi do drzwi”. Nierealne jest natomiast przesunięcie części ładunków przewożonych samochodami bezpośrednio przez granice lądowe. Nie będą zainteresowani taką zmianą kierunku działalności przewoźnicy drogowi, gdyż w przewozach międzynarodowych uzyskują wpływy wyższe (o 30-50% na pojazd/km) niż w krajowych przewozach do portów morskich. Na skutek akcesji do UE w 2004 r. i zniesieniu obowiązku uzyskiwania zezwoleń zagranicznych, rynki przewozów samochodowych przez granice lądowe staną się jeszcze bardziej atrakcyjne niż obecnie.

Aby zwiększyć konkurencyjność polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, konieczne jest skrócenie czasu pobytu statków w relacji reda-reda. Obecny stan infrastruktury dostępu do portów od strony morza pozwala na obsługę statków z prędkością około 6,5 godz. na 1000 ton. Modernizacja tej infrastruktury w latach 2004-2006 pozwoliłaby na zwiększenie tej prędkości, obniżając wskaźnik czasu obsługi do 6,0 godz. na 1000 ton.

Równie ważna jest infrastruktura dostępu do portów morskich od strony lądu pozwalająca na skrócenie operacji pomocniczych do kilkunastu godzin: linie kolejowe o podwyższonych parametrach (dostosowane do logistycznego systemu świadczenia usług), autostrady i drogi ekspresowe.

Trzecim negatywnym czynnikiem w strukturze polskiego systemu transportowego jest nienadążanie za światowymi tendencjami rozwoju technologii transportu intermodalnego. O konkurencyjności systemu transportowego kraju na arenie międzynarodowej decyduje w coraz większej mierze stosowanie coraz bardziej zaawansowanych rozwiązań integrujących operacje poszczególnych gałęzi i oferowanie klientom usług „przy jednym okienku”, stosując jedną cenę za całą operację „od drzwi do drzwi”. Eksport towarów jest hamowany przez taki system transportowy, w którym w ograniczonym zakresie stosowane są kontenery, ograniczona jest liczba terminali intermodalnych, sieć kolejowa nie jest dostosowana do ruchu pociągów o podwyższonej skrajni, procesy przewozu nie są optymalizowane i sterowane za pomocą technik telematycznych oraz satelitarnych. Brak tych rozwiązań wydłuża czas dostaw towarów i sprzyja powstawaniu nadmiernego zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków.

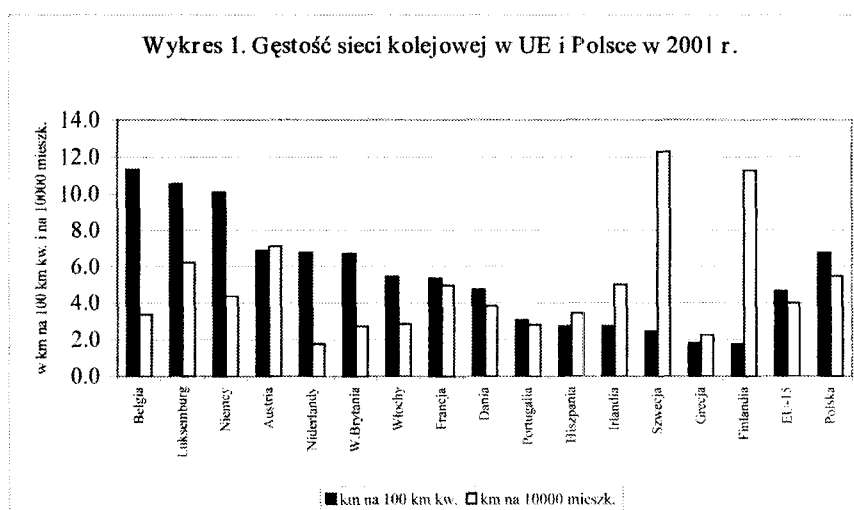
W Polsce przewozy intermodalne ograniczają się do stosowania klasycznej już na świecie technologii kombinowanej z użyciem standardowych kontenerów. Jednak nawet ta klasyczna już technologia nie rozwija się z oczekiwaną dynamiką. Dowodzi tego niski udział przewozów kontenerowych w przewozach ładunków ogółem, pokazujący ogromny dystans dzielący w tym zakresie Polskę od UE. Z uwagi na niekompletność danych, trudno dokonać precyzyjnego porównania roli transportu kombinowanego w Polsce i UE. Nawet niepełne dane wskazują na to, że rola ta w Polsce jest wielokrotnie mniejsza niż w UE, mimo że w latach 1995-2001 została prawie dwukrotnie zwiększona. Tempo tych zmian w latach 2004-2006 musi być przyspieszone i, aby tego dokonać, niezbędne są inwestycje w zakresie dostosowania do przewozów kombinowanych linii kolejowych, budowy dodatkowych terminali kontenerowych i centrów logistycznych. Rozwojowi transportu kombinowanego po akcesji do UE będzie towarzyszyć przyspieszenie zmian w strukturze wytwarzania i wymiany wyrobów przemysłowych. Zwiększy się odsetek towarów wysoko przetworzonych, a więc wymagających przewozów w kontenerach. Według różnych szacunków po 2015 r. wolumen ładunków w kontenerach może się zwiększyć 5-7-krotnie.

Głównymi uwarunkowaniami infrastrukturalnymi rozwoju transportu kombinowanego w Polsce są:

- dostosowanie wybranych linii kolejowych do wymaganych międzynarodowych parametrów transportu kombinowanego,
- modernizacja istniejących oraz budowa nowych terminali transportu kombinowanego dla zwiększania niezbędnej powierzchni składowej i lepszego wyposażenia w ciężki sprzęt przeładunkowy.

2.1.2. Sieć kolejowa

Stan techniczny całej polskiej sieci kolejowej jest jedną z przyczyn małej atrakcyjności oferty kolejowej na rynku i spadku przewozów. Nie ma na to wpływu też fakt, że pod względem ilościowym polska sieć kolejowa znacznie lepiej się prezentuje od sieci w UE. Mimo że w ciągu ostatnich 20 lat sieć ta ulegała wyraźnej i stałej redukcji, jej gęstość w Polsce w 2001 r. ($6,8 \text{ km}/100 \text{ km}^2$) znacznie przewyższała średnią gęstość w UE ($4,6 \text{ km}/100 \text{ km}^2$). Gęstość sieci kolejowej w UE i Polsce obrazuje wykres 1. Jednakże, o ile sieć linii normalnotorowych zmniejszyła się w UE w latach 1980-2000 ze 165,2 tys. km do 150,3 tys. km (o 9%), to w Polsce w tym czasie zmalała z 24,4 tys. km do 20,1 tys. km (o 17,3%). W Polsce nadal jeszcze utrzymuje się relatywnie wysoki udział kolei w przewozach lądowych ładunków: w 2001 r. 33,1% pracy przewozowej, podczas gdy w UE odsetek ten spadł do 11,6%. Natomiast w przewozach pasażerskich udział polskiej kolei w 2001 r. obniżył się do 10,3%, a więc do poziomu niewiele wyższego niż w UE (6,3%).



Źródło: Rocznik Statystyczny GUS 2001.

Dylematem polskiej polityki transportowej jest sposób zwiększenia atrakcyjności oferty kolejowej na rynku i zakres pomocy publicznej w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej. Doświadczenia UE z lat 1990-2001 w tym zakresie nie są zbyt budujące: mimo znacznej modernizacji infrastruktury (linie kolejowe dużej prędkości, terminale transportu kombinowanego itd.) udział kolei w podziale rynku nie przestał się obniżać. Kapitałochłonne inwestycje w infrastrukturę kolejową muszą więc być powiązane z innymi instrumentami regulacyjnymi systemu transportowego, wymuszającymi zmiany w kierunku rozwoju gałęzi konkurencyjnych wobec transportu samochodowego i motoryzacji indywidualnej.

Pozostawienie polskiej infrastruktury kolejowej w obecnym stanie wpłynie niekorzystnie na wszelkie próby zmiany równowagi gałęziowej w sektorze transportu. Obecne natężenie ruchu na pewnych połączeniach wskazuje na konieczność przesunięcia ruchu z transportu drogowego do transportu kolejowego. Powyższe połączenia to:

- droga ekspresowa S 7 (Gdańsk – Warszawa) i linia kolejowa E 65 (Gdynia – Warszawa),
- droga ekspresowa S 8 (Warszawa – Piotrków) i linia kolejowa E 65 (Warszawa – Katowice),
- droga ekspresowa S 7 (Warszawa – Radom) i linia kolejowa Warszawa – Radom (poza siecią TEN-T).

W stosunku do wielu państw członkowskich UE, polska infrastruktura kolejowa ma znacznie gorsze cechy eksploatacyjne: ograniczona jest liczba odcinków pozwalających na kursowanie pociągów z prędkością powyżej 100 km/h, użytkowana jest przestarzała trakcja elektryczna 3000 V prądu stałego¹⁴. Tory i rozjazdy wymagają modernizacji; w stanie dobrym znajduje się jedynie 22,9% torów i 19,7% rozjazdów. Natomiast w stanie dostatecznym jest 37,5% torów i 42,2% rozjazdów, a w niezadowolającym stanie jest aż 39,6% torów i 38,1% rozjazdów.

Ze złego stanu infrastruktury kolejowej wynika zagrożenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów. Zachodzi więc konieczność ograniczania prędkości (w rozkładzie jazdy 2002/2003 wprowadzono 4110 stałych ograniczeń prędkości na głównych liniach), przez co pogarsza się oferta przewozowa kolei. W rozkładzie jazdy 2002/2003, w ruchu pasażerskim tylko 4,5% ogólnej długości torów czynnych było dostosowanych do prędkości 120-160 km/h, 40% - do prędkości 80-120 km/h, 42,8% - do prędkości 64-80 km/h, zaś 12,7% - poniżej 40 km/h.

Z linii objętych umowami międzynarodowymi, jedynie ciąg E20 jest w znacznym stopniu zmodernizowany. Dostosowanie stanu technicznego pozostałych linii objętych tymi umowami do wyżej wymienionych parametrów następować będzie sukcesywnie, a aktualnie prace są skoncentrowane na wschodnim odcinku E20 oraz zachodnim odcinku E30.

Polska infrastruktura kolejowa o znaczeniu regionalnym i lokalnym jest szczególnie zdegradowana technicznie, ale w tej części rynku kolejowego popyt jest niewielki. Głównym problemem jest niedostosowanie kolei do obsługi dużych potoków pasażerskich występujących między dużymi aglomeracjami, a zwłaszcza między Warszawą i takimi miastami jak: Łódź, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Szczecin. Jeszcze bardziej problem ten dotyczy połączeń wymienionych aglomeracji pomiędzy sobą i w tych relacjach kolej nie stanowi konkurencji dla transportu drogowego. Znaczna część podróżnych woli korzystać z samochodu osobowego niż z kolejowej oferty przewozowej, zwłaszcza w sytuacji, gdy konieczna jest podróż z przesiadkami. Sytuacja może ulec odwróceniu jedynie wówczas, gdy linie kolejowe w tych relacjach pozwolą na znaczne skrócenie czasu przejazdu pociągów i uzyskanie prędkości handlowej powyżej 100 km/h. Potrzeba modernizacji sieci kolejowej w tych relacjach wynika także z obserwowanego utrzymywania się dużego popytu na przejazdy pociągami intercity i ekspresowymi.

2.1.3. Duże porty morskie

Polska w ciągu minionego półwiecza rozwinęła cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk, Gdynię, Szczecin i Świnoujście. W stosunku do portów Europy

¹⁴ Nowoczesna trakcja z mniejszymi stratami energii wykorzystuje 25kV lub 15kV prądu zmiennego.

północno-zachodniej wszystkie polskie porty mają gorszą pozycję konkurencyjną z powodu usytuowania w znacznym oddaleniu od głównych szlaków transoceanicznych. W celu poprawy tej niekorzystnej, z punktu widzenia konkurencyjności, sytuacji polskich portów morskich, niezmiernie istotne jest zbudowanie infrastruktury portowej dostosowanej do obrotu towarowego i nowych technologii przewozowych oraz polepszenie dostępu do portów zarówno od strony morza, jak i od strony lądu. 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 UE oraz przyjętą strategią rozwoju portów morskich Wspólnoty, w której ważne miejsce zajmuje stosowanie nowych technologii i systemów multimodalnych, pozwalających zaoferować załodowcom usługę zintegrowaną, wykonaną przez jednego operatora. Obecnie polskim portom morskim brakuje odpowiedniej infrastruktury i w krótkim okresie powyższy rozwój może zostać wstrzymany.

Dostęp do portów morskich obejmuje infrastrukturę portową, infrastrukturę zapewniającą dostęp od strony morza oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp od strony lądu. W obsłudze transportowej polskich portów morskich dominującą pozycję zajmuje transport kolejowy. Wszystkie duże porty krajowe mają dość dobre połączenia kolejowe z resztą kraju oraz z krajami sąsiedzkimi. Prowadzone i planowane prace modernizacyjne na magistralach kolejowych wiodących do portów morskich pozwolą na podniesienie jakości usług i przyspieszenie obsługi statków i ładunków w portach. Znacznie gorzej wygląda sytuacja w zakresie połączeń transportem drogowym. Nie ma dziś bezkolizyjnego dostępu do portów dla ciężkiego transportu samochodowego. Transport wodny śródlądowy odgrywa pewną rolę tylko w obsłudze portów Szczecina i Świnoujścia. Rysującą się perspektywa szerszego wykorzystania drogi wodnej Szczecin – Berlin oraz podjęcie realizacji „Programu dla Odry 2006” stwarza możliwości oferowania usług transportu morsko-rzeczno-godnego z punktem przeładunkowym w porcie Szczecin.

Zapewnienie i zwiększenie trwałej konkurencyjności polskim portom wymaga ciągłej realizacji przedsięwzięć w infrastrukturze portowej, takich jak: modernizacja torów wodnych i podejściowych, kotwicowisk, stałych i pływających znaków nawigacyjnych, latarni i radiolatarni morskich oraz systemów radionawigacyjnych, falochronów zewnętrznych, przebudowa wejść do portów, umocnienia brzegów torów wodnych, przebudowa i modernizacja nabrzeży portowych, stworzenie systemu kierowania ruchem statków i systemów referencyjnych DGPS, oraz poprawy stanu połączeń kolejowych i drogowych do portów.

Przeładunki w portach morskich Polski w latach dziewięćdziesiątych cechowała stagnacja, a od 1997 r. tendencja spadkowa. Ich wielkość ulegała co roku znacznym wahaniom, oscylując w przedziale 47-50 mln ton. Trzykrotnie wzrosła liczba statków zawijających do portów (wzrost z 10,4 do 32,3 tys. jednostek). Temu wzrostowi ruchu statków towarzyszył ograniczony wzrost długości nabrzeży przeładunkowych.

Przeładunki w Polsce cechuje stabilizacja obrotów w zakresie wolumenu ilościowego. W 2001 r. wielkość obrotów przeładunkowych w polskich portach morskich wyniosła 47,5 mln ton, co oznacza spadek o ok. 0,2% w porównaniu z rokiem poprzednim. Najbardziej spadły przeładunki węgla kamiennego, ropy naftowej i jej przetworów oraz drewna, czyli ładunków masowych, stanowiących ponad 75% obrotów portowych. Pozytywnym zjawiskiem o charakterze strukturalnym są rosnące przeładunki drobnicy (o ponad 12%) i kontenerów. Polskie porty morskie handlowe nie posiadają odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej sprawne funkcjonowanie w łańcuchach lądowo-morskich, w związku z czym są mniej konkurencyjne niż duże porty morskie w Europie północno-zachodniej. Tak więc dla uzyskania wydajnej poprawy ich funkcjonowania, w tym zwłaszcza skrócenia czasu operacji w transportowych łańcuchach lądowo-morskich, jest niezbędne:

- usprawnienie dostępu od strony morza,
- unowocześnienie infrastruktury wewnątrz portów,
- usprawnienie dostępu kolejowego i drogowego.

W wyniku tego rodzaju działań zostanie zrekompensowane stosunkowo znaczne oddalenie polskich portów morskich od szlaków oceanicznych i powstanie szansa zaspokajania przez nie potrzeb w zakresie transportu morskiego dla państw sąsiadujących z Polską niemających dostępu do morza (Czechy, Słowacja, Białoruś), a także dalej położonych.

2.1.4. Stan istniejącej sieci dróg kołowych

Polska posiada sieć drogową niedostosowaną do obecnej liczby pojazdów i natężenia ruchu. W Polsce liczba pojazdów mechanicznych na 1 km sieci dróg utwardzonych w latach 1999-2001 zbliżyła się znacznie do średniego wskaźnika w UE, a tempo wzrostu ruchu drogowego wynosiło w tym czasie +5,6% rocznie, podczas gdy w UE +4,5% rocznie. Oznacza to, że po 2010 r. w Polsce intensywność eksploatacji jednego kilometra sieci drogowej będzie wyższa niż w Unii, przy znacznie gorszym stanie technicznym.

Największym mankamentem polskiej sieci drogowej jest niewielki udział autostrad i dróg ekspresowych w sieci. W 2003 r. składało się na nią zaledwie 405 km autostrad i 226 km dróg ekspresowych¹⁵, co stanowiło 0,25% sieci dróg o twardej nawierzchni. Odsetek ten w UE w 2001 r. wynosił średnio 1,31%. Istniejąca w Polsce sieć autostrad i dróg ekspresowych ma rozproszony charakter, nie zapewnia ciągłości ruchu na żadnej z międzynarodowych tras tranzytowych (ilustruje to mapa 1).

Ten stan rzeczy powoduje znaczne utrudnienia w ruchu, zwiększenie liczby wypadków i uciążliwości ekologicznej. Jest to jaskrawy przykład braku spójności przestrzeni gospodarczej kraju, zniechęcającego czynnika dla inwestorów zagranicznych, zmniejszenie warunków mobilności społeczeństwa mającej szczególne znaczenie w warunkach wysokiego bezrobocia.

Poważnym problemem do rozwiązania jest zła jakość sieci drogowej, niezgodna z normami i parametrami technicznymi obowiązującymi we Wspólnocie. Od 1990 r. w ramach Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN) stan techniczny nawierzchni na drogach krajowych jest monitorowany. Ocenia się, że w 2001 r. z ogólnego stanu sieci drogowej tylko 29% było w stanie dobrym, 37% w stanie zadowalającym, a 34% w stanie złym. Pogarszający się stan mostów oceniany jest na 2,8 w skali od 0 do 5. Dużym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu są koleiny powstające w wyniku zbyt dużego obciążenia dróg spowodowane przez przeciążone samochody.

W ostatnich latach rośnie długość odcinków dróg wymagających zabiegów w zakresie wzmocnień (najbardziej kosztownych). Udało się natomiast powstrzymać przyrost ilościowy w zakresie skoleinowania nawierzchni drogowych i ogólnie negatywnej oceny jej stanu. Niemniej jednak potrzeby remontowe na sieci drogowej, wyrażone w nakładach finansowych, stale rosną i wynoszą obecnie ok. 3,2 mld zł, w zakresie prac natychmiastowych, oraz ok. 7,8 mld zł w ciągu kilku lat.

Długość dróg krajowych, wymagających niezwłocznego remontu, wynosi obecnie ok. 5 500 km, z czego ok. 1 400 km wymaga wzmocnienia, ok. 2 900 km wyrównań oraz ok. 1 200 km zabiegów powierzchniowych. Najważniejsze są wzmocnienia i wyrównania nawierzchni drogowych. Również stan techniczny mostów jest ogólnie niezadowalający i wymaga stałego zwiększania środków na roboty remontowe, odnowy i wzmocnienia tych obiektów.

W ostatnich latach wszystkie nowo budowane odcinki dróg krajowych w Polsce, jak również większość remontowanych nawierzchni, projektuje się pod kątem przenoszenia nacisków 115 kN/oś, zgodnie z normą UE. W miarę budowy kolejnych odcinków autostrad, dróg ekspresowych i wzmocnień, liczba odcinków nawierzchni dostosowanych do tych nacisków stopniowo rośnie i na koniec 2001 r. wyniosła 445,6 km (2,6% sieci dróg krajowych GDDKiA), w tym 355 km dróg sieci TEN-T (7% długości tej sieci), gdzie w pierwszym rzędzie będzie dopuszczony ruch tranzytowy o takich naciskach na oś. W pierwszej kolejności wzmacniane są odcinki dróg o największym ruchu samochodów ciężarowych.

¹⁵ Transport – wyniki działalności w 2002 r. GUS 2003, s. 68; dane GDDKiA z sierpnia 2003 r.

W latach 1990-2001 liczba samochodów osobowych w Polsce podwoiła się z 5,3 do 11 mln pojazdów. W tym samym czasie liczba samochodów ciężarowych zwiększyła się o 80% (z 1,1 do 2,1 mln). Przeciętny roczny przebieg samochodów systematycznie rośnie (około 2,5% rocznie), jest to wynik zwiększonego poziomu bogactwa oraz nowych form aktywności zawodowej. Obecny poziom natężenia ruchu na drogach krajowych nie jest rozmieszczony równomiernie. Na 4200 km dróg krajowych natężenie ruchu wynosi około 10 tys. pojazdów dziennie. Prognozy natężenia ruchu przeprowadzone przez administrację drogową wskazują, że przed 2020 r. AADT natężenie ruchu powyżej 10 tys. pojazdów dziennie będzie występowało na odcinkach o długości powyżej 8 tys. km.

Mapa 1. Sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce w 2003 r.



Najważniejsze działania mające za cel polepszenie stanu sieci dróg mogą być zdefiniowane w sposób następujący:

- budowa sieci dróg o kontrolowanym dostępie (autostrady i drogi ekspresowe),
- utwardzenie nawierzchni w stopniu wystarczającym do obsługi samochodów z ładunkiem o nacisku na oś 115 kN, przede wszystkim szlaki w ramach sieci TEN, a później drogi główne, na których występuje duży ruch ciężkich pojazdów,
- budowa obwodnic miast i miasteczek położonych wzdłuż dróg krajowych,
- renowacja nawierzchni dróg i mostów.

2.1.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Pomimo znaczącej poprawy w ostatnich latach, wypadki drogowe ciągle są w Polsce znaczącym obciążeniem zarówno w aspekcie humanitarnym, jak i społecznym i gospodarczym. W Polsce liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach na 100 tys. mieszkańców wynosi 14, podczas gdy ten sam współczynnik w UE wynosi 11. Również śmiertelność wypadków jest bardzo wysoka: na polskich drogach średnio w 100 wypadkach ginie 10 osób, podczas gdy w UE tylko 3. Całkowite koszty społeczne są bardzo wysokie i są szacowane na 2,1 % PKB.

Tabela 2.2. Wypadki drogowe w Polsce i UE w latach 1995-2001

Wskaźniki śmiertelności	Polska		UE-15	
	1995	2001	1995	2001
Liczba śmiertelnych wypadków	6 900	5 534	44 015	40 500
Liczba śmiertelnych wypadków na 100000 ludności	17,9	14,2	12	11
Liczba śmiertelnych wypadków na 100 km sieci drogowej	3,4	2,5	1,4	1,0
Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków	12	10	6	3

Źródło: *Transport - wyniki działalności. GUS, Warszawa 1995-2001; Roczniki Statystyczne GUS 1995-2001.*

Głównymi przyczynami wypadków drogowych są:

- nieuwaga części kierowców i pieszych,
- kiepski stan techniczny pojazdów,
- kiepski stan techniczny sieci drogowej.

Od roku 1993 istnieje Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której zadaniem jest doradzanie Rządowi RP w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego. KRBRD jest ciałem interdyscyplinarnym złożonym z wszystkich obszarów administracji państwowej zajmujących się bezpieczeństwem drogowym. Ciało wykonawcze KRBRD, sekretariat KRBRD znajdujący się w Ministerstwie Infrastruktury, posiada w swoich kompetencjach inicjowanie, koordynowanie i monitorowanie ogólnokrajowych działań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotyczy to przede wszystkim wcielania w życie Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Na poziomie regionalnym istnieje struktura regionalnych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego, wprowadzających w życie regionalne działania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego pod nadzorem KRBRD. Struktura ta istnieje we wszystkich 16 województwach, a w jej skład wchodzi jednostki administracyjne.

Przyjęcie Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przez Rząd w 2001 r. było podstawą wspólnych działań mających za zadanie zwiększenie bezpieczeństwa drogowego w zintegrowany sposób. Program utorował drogę do zmniejszenia liczby wypadków lub ofiar śmiertelnych poprzez regularne działania w systemie bezpieczeństwa drogowego, bazując na metodycznym podejściu. Program zawiera w sobie ilościowo określone cele zmniejszenia śmiertelności na drogach, ustanawia wachlarz działań mających za zadanie zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych na drogach i tworzy ogólne ramy działania. Program nawiązuje do Europejskiego Programu Działania Bezpieczeństwa na Drogach.

Pomimo wszystkich tych działań poziom liczby wypadków ciągle jest bardzo wysoki i wymaga dalszych działań.

2.1.6. Drogi wodne śródlądowe

Polska sieć dróg wodnych, na której istnieją możliwości żeglugowe, wynosiła w 2002 r. 3640 km, z czego na rzeki przypadało 2430 km, w tym sieć dróg eksploatowanych żeglownych rzek 1954 km. Żeglugowe znaczenie poszczególnych odcinków dróg wodnych jest bardzo zróżnicowane. Nie stanowią one jednolitego systemu komunikacyjnego, ale zbiór odrębnych i różnych pod względem jakości szlaków żeglugowych. Z uwagi na transportowe wykorzystanie największe znaczenie mają:

- Odrzańska Droga Wodna o długości 693,1 km, która składa się z: Kanału Gliwickiego (41 km), Kanału Kędzierzyńskiego (6,1 km), odcinka uregulowanej Odry od Koźła do Brzegu Dolnego (187 km), Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do Szczecina łącznie z Odrą Zachodnią (459 km),
- droga wodna Wisła-Odra pomiędzy Fordonem a Kostrzyniem (294 km), na którą składają się: Brda uregulowana (14 km), Kanał Bydgoski (25 km), Noteć uregulowana (138 km), Noteć swobodnie płynąca (49 km), Warta swobodnie płynąca (68 km).

Pozostałe drogi wodne lub ich odcinki mają znaczenie lokalne. Naturalne połączenia międzynarodowe polskich śródlądowych dróg wodnych z systemem dróg wodnych Zachodniej Europy to kanał Odra-Szprewa i kanał Odra-Hawela, a także poprzez Zalew Szczeciński. Poprzez Zalew Wiślany istnieje naturalne połączenie z systemem dróg wodnych Europy Wschodniej. Naturalne możliwości czynią możliwym zaliczenie rzeki Odry, drogi wodnej Odra-Wisła, rzeki Wisły od ujścia Brdy do Gdańska i rzeki Nogat do sieci europejskich dróg wodnych międzynarodowego znaczenia. Wprawdzie, wymienione drogi wodne nie spełniają aktualnie wymogów międzynarodowych, niemniej jednak podpisanie Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia (AGN) stworzy podstawę prawną do projektowania i realizacji programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

Główną przyczyną ograniczającą rozwój transportu wodnego śródlądowego jest zły stan infrastruktury dróg wodnych. Obecnie najwięcej przewozów odbywa się na Odrze. Znaczenie gospodarcze mają również przewozy w rejonie dolnej Wisły, Kanału Bydgoskiego, w rejonie Elbląga oraz Zalewu Wiślanego. Perspektywy rozwoju transportu wodnego śródlądowego są ściśle uzależnione od modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, a zwłaszcza Odrzańskiej Drogi Wodnej, która będzie rozwijana w ramach transeuropejskiej sieci transportowej. Ta gałąź transportu odegra ważną rolę w realizowanej przez UE strategii przenoszenia ładunków z transportu drogowego na inne gałęzie transportu, bardziej przyjazne dla środowiska, takie jak transport kolejowy lub żegluga morska bliskiego zasięgu.

2.1.7. Lotniska

Polska posiada ubogą sieć lotnisk przystosowanych do regularnych przewozów pasażerskich (ilustruje to mapa 2.), mimo że ich liczba w latach dziewięćdziesiątych wzrosła z 8 do 12. Do uprzednio obsługiwanych lotnisk w Warszawie, Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie i Wrocławiu dołączyły lotniska w Bydgoszczy, Łodzi, Zielonej Górze i Szymanach k. Olsztyna. Lotnisko w Warszawie im. Fryderyka Chopina ma już całkowicie wykorzystaną zdolność obsługi wciąż rosnącego ruchu. Lotnisko to, po zbudowaniu nowego terminalu pasażerskiego w latach 1990-1992, uzyskało zdolność przepustową 3,5 mln pasażerów rocznie, a już w 1998 r. odprawiono na nim 3,8 mln osób, natomiast w 2002 r. liczba ta przekroczyła 4,9 mln osób. W 2002 r. został rozstrzygnięty przetarg na budowę na tym lotnisku terminalu 2, który po oddaniu do użytku będzie mógł w 2010 r. obsłużyć rocznie 6,5 mln podróżnych.

W świetle rozwoju ruchu lotniczego w Europie konieczne jest utrzymanie roli portu lotniczego w Warszawie jako regionalnego portu przesiadkowego (huba) przy wsparciu portów lotniczych w Gdańsku, Krakowie i Katowicach. W związku z uzyskaniem członkostwa w UE i pełnym włączeniem polskiej przestrzeni powietrznej w obszar „jednolitego nieba” UE nastąpi potaniecie usług przewozowych w lotnictwie, wzrost popytu na te usługi, co pociągnie za sobą konieczność modernizacji infrastruktury istniejących regionalnych portów lotniczych.

Porty lotnicze przechodzą zmiany w kierunku ich usamodzielnienia i aktywizacji w regionach. Porty lotnicze (poza portem w Warszawie) przekazywane są w gestię samorządów lub innych podmiotów mieszanych, samorządowo-gospodarczych, w celu ich komercjalizacji.

Przyszłe funkcjonowanie tych portów będzie więc uzależnione od aktywności ich zarządów w pozyskiwaniu przewoźników i ich klientów. Po okresie stagnacji w drugiej połowie lat 90. obserwuje się wzrost ruchu pasażerskiego w połączeniach zarówno krajowych, jak i międzynarodowych. Liczba startów i lądowań wszystkich samolotów w ruchu krajowym i międzynarodowym wzrosła w latach 1995-2002 z 70 440 do 80 067, w tym w Krakowie z 1745 do 7058 operacji i w Poznaniu z 3340 do 6504 operacji. Na lotniskach w Warszawie i Katowicach dominują starty i lądowania międzynarodowe, na pozostałych lotniskach dominują loty krajowe, przy czym każde z lotnisk obsługuje ruch międzynarodowy.

Mapa 2. **Polskie porty lotnicze w 2003 r.**



2.1.8. Transport kombinowany

Wspieranie rozwoju rentownego transportu kombinowanego jest ważnym elementem polityki transportowej państwa. Spowodowane jest to potrzebą ograniczania przewozów towarowych transportem drogowym ze względu na zły stan infrastruktury drogowej, zatłoczenie i aspekty ochrony środowiska.

Spełnienie wymogu krótkiego czasu dostawy w operacjach transportu kombinowanego zależy głównie od jakości infrastruktury liniowej i jakości terminali. Ze względu na duże zaległości w tym zakresie, wysiłki koncentrują się na liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących objętych Umową AGTC¹⁶. Podejmowane są sukcesywnie działania dostosowujące parametry linii kolejowych na głównych kierunkach tranzytowych do standardów tej umowy.

Istotnym problemem jest stan infrastruktury punktowej, tj. terminali transportu kombinowanego. W Umowie AGTC ujęte zostało 13 terminali transportu kombinowanego, tj.: w Gdańsku, Gdyni, Gliwicach, Krakowie, Łodzi, Małaszewiczach, Poznaniu, Pruszkowie, Sosnowcu, Szczecinie, Świnoujściu, Warszawie i Wrocławiu, jako priorytetowych dla sprawności systemu transportu

¹⁶ Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. (M.P. z 2004 r. Nr 3, poz. 50) (*European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC)*).

kombinowanego. Stan techniczny i wyposażenie tych terminali wymaga modernizacji lub rozbudowy. Jednakże prognozy odnoszące się do kierunków i natężeń przepływu materiałów i towarów w Polsce wskazują, że ta sieć terminali transportu kombinowanego jest niewystarczająca. Rozszerzenie przewozów kombinowanych na całe terytorium Polski jest możliwe przy funkcjonowaniu ok. 30 terminali oraz 6 - 8 regionalnych centrów logistycznych. Obok budowy nowych, inwestycje terminalowe będą polegały na usprzętowieniu dotychczas istniejących, co pozwoli na pełną, terminową i bezpieczną obsługę. Przewiduje się wybudowanie centrów logistycznych w regionach: warszawskim, poznańskim, gdańskim, szczecińskim, katowickim i rzeszowskim. Dla pełnej i optymalnej obsługi logistycznej kraju konieczne są dodatkowe centra dla regionu: wrocławskiego i olsztyńskiego. Nie oznacza to jednak, że nie będą powstawać inne, wygenerowane przez lokalny kapitał i administrację, centra logistyczne o mniejszym zasięgu obszaru obsługi i współpracujące z centrami regionalnymi.

Poza terminalami i centrami logistycznymi istotny wpływ na rozwój transportu intermodalnego ma również przystosowanie się dostawców i odbiorców przesyłek w jednostkach ładunkowych do tego rodzaju przewozu. Bez odpowiednich obszarów magazynowania, urządzeń przeładunkowych i innego specjalistycznego wyposażenia nie będą oni w stanie wysyłać i przyjmować przesyłek.

Niezależnie od rozbudowy sieci linii kolejowych i rozbudowy/budowy terminali i centrów logistycznych ważną kwestią jest zarządzanie ruchem kolejowym oraz interoperacyjność (techniczne dopasowanie) kolei z innymi uczestnikami łańcucha transportu intermodalnego, jak: operatorzy transportu kombinowanego i centrów logistycznych, administracja celna, służby weterynaryjne i fitosanitarne, właściciele terminali itd.

Polska podejmuje kroki w celu usprawnienia systemu przewozów intermodalnych, uznając ważność transportu intermodalnego i jego udział w operacjach importowo-eksportowych (w 2001 r. 31,4%).

Problematyka związana z rozwojem kolejowych usług transportu kombinowanego w kierunku Europy Wschodniej jest kluczowym tematem rozważań na forum międzynarodowym. Dotyczy to zarówno aspektów technicznych (wsparcie finansowe dla przedsięwzięć dot. bezpłatnych przeładunków), jak i kwestii prawnych, w szczególności odpowiedzialności za bezpieczeństwo przewozu przesyłek.

2.1.9. Analiza SWOT sektora transportu

Przed przeprowadzeniem analizy czterech bloków SWOT, należy najpierw dokonać ogólnego przeglądu najważniejszych tendencji mających związek z realizacją strategii rozwoju polskiej infrastruktury transportowej w perspektywie do 2013 r.

W latach dziewięćdziesiątych w polskim transporcie do najważniejszych tendencji zmian można było zaliczyć:

1. Zmniejszanie się transportochłonności gospodarki: w latach 1990-2000 wskaźnik liczby ton na 1000 USD PKB zmniejszył się z 27 do 15,7 (w UE z 2,0 do 1,9 ton);
2. Zwiększający się udział przewozów międzynarodowych w przewozach ogółem, zwłaszcza w relacjach z krajami członkowskimi UE: w latach 1995-2001 przewozy międzynarodowe wszystkimi środkami transportu liczone w tonach zwiększały się o 0,7% rocznie (samochodowe o 9,4% rocznie), podczas gdy przewozy ogółem (krajowe i międzynarodowe) zmniejszały się o 0,8% rocznie; udział międzynarodowego transportu ładunków w towarowym transporcie ogółem zwiększył się w tym okresie z 8,9 do 9,7%;
3. Wzrost liczby samochodów osobowych o 100%, których liczba na 1 km sieci drogowej wkrótce zbliży się do wskaźnika UE (42 pojazdy, w UE - 52 pojazdy);
4. Wzrost liczby samochodów ciężarowych i ciągników o 80%, których liczba na 1 km sieci drogowej wyniosła w 2001 r. 8 sztuk, więcej niż w UE (6 sztuk);
5. Przejmowanie przez transport samochodowy coraz większej masy ładunków od innych gałęzi (obecnie przewozi 80% masy towarowej i wykonuje 51% pracy przewozowej w tkm), nie generując własnego nowego popytu;

6. Utrzymywanie się kosztowej przewagi konkurencyjnej polskich przewoźników drogowych nad przewoźnikami UE (koszty niższe o około 20-30%), co wynika z dużych różnic w kosztach wynagrodzeń;
7. Spadek kolejowych przewozów pasażerskich z prawie 800 mln osób do 330 mln osób przy jednoczesnym zmniejszeniu częstotliwości kursowania pociągów;
8. Redukcja długości eksploatowanej sieci kolejowej, która w latach 1990-2001 uległa skróceniu z 26228 km do 21119 km, przy jednoczesnym zmniejszeniu jej obciążenia liniowego na 1 km sieci, przewozami towarowymi z 3185 tys. do 2268 tys. tkm/km i pasażerskimi z 1921 tys. do 1064 tys. paskm/km;
9. Istnienie linii kolejowych o bardzo dużym natężeniu przewozów pasażerskich między aglomeracjami miejskimi, co stwarza warunki do efektywnego inwestowania w te linie i przeniesienia części ruchu z przeciążonych dróg krajowych;
10. Wyraźny, ale wciąż zbyt mało dynamiczny wzrost przewozów kombinowanych, których wielkość w latach 1995-2001 wzrosła nieco więcej niż dwukrotnie;
11. Powstanie podstawowej struktury terminali transportu kombinowanego, pozwalających na stworzenie rozwiniętego systemu intermodalnego po dokonaniu pewnych inwestycji modernizacyjnych i stworzeniu kilku nowych terminali;
12. Zmniejszanie się udziału drogi morskiej w obsłudze polskiej wymiany handlowej: w latach 1995-2001 nastąpił jej spadek z 33,0% do 28,9%;
13. Postępująca zmiana struktury przeładunków w portach morskich, polegająca na zmniejszaniu wielkości ładunków masowych i wzroście ładunków drobnicowych, w tym kontenerowych;
14. Ponad dwukrotny wzrost ruchu granicznego, głównie samochodów osobowych i ciężarowych;
15. Bardzo duża dynamika wzrostu ruchu drogowego, wynosząca w latach 1995-2000 średnio 5,6 % rocznie, znacznie wyższa niż w UE (4,5%);
16. Wzrost liczby wypadków drogowych z 50,5 do 57,3 tys., przy zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych z 7,3 do 6,3 tys. osób; wskaźnik ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w 2001 r. był jednak wciąż wysoki: 14,2/100 000 mieszkańców, podczas gdy w UE wynosił zaledwie 11 osób/100 000 mieszkańców; śmiertelność (ofiary/100 wypadków) w 2000 r. wyniosła w Polsce 10, podczas gdy w krajach UE-15 wyniosła tylko 3;
17. Utrzymywanie się znacznego odsetka wypadków drogowych z powodu istnienia niebezpiecznych punktów na sieci drogowej, przebiegu tras tranzytowych przez miejscowości, braku nowoczesnego systemu informacji i telematyki drogowej;
18. Wzrost kosztów zewnętrznych transportu (zanieczyszczenie powietrza, hałas, negatywne oddziaływanie na klimat i krajobraz, wypadki, kongestia, odpady eksploatacyjne), które wzrosły w latach 1990-2001 z 5,4% do 6,2 % PKB);
19. Tworzenie przez transport oraz sektor związany bezpośrednio i pośrednio z motoryzacją coraz większego rynku pracy, obejmującego w 2001 r. około 1,7 mln osób (11,3% ogółu): 474 tys. osób posiadało własne firmy transportu samochodowego, 153 tys. pracowało w transporcie kolejowym, 84 tys. w pozostałych gałęziach transportu i 980 tys. w sektorze motoryzacyjnym¹⁷;
20. Zbyt wolny wzrost nakładów z budżetu państwa na inwestycje modernizacyjne i rozwojowe w transporcie: w latach 1999-2000 wzrosły one z 1036 mln euro do 1236 mln euro; stanowi to zaledwie 0,6% PKB, przy średnim wskaźniku w UE-15 wynoszącym 1,1%.

Przedstawiona w tabeli 2.3 analiza SWOT dla sektora transportu wskazuje na wysokie prawdopodobieństwo uzyskania pozytywnych efektów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych w wyniku usunięcia istniejących słabości i wykorzystania nowych szans.

¹⁷ Obliczenia i szacunki Katedry Badań Porównawczych Systemów Transportowych Uniwersytetu Gdańskiego (luty 2003).

Warunkiem powodzenia budowy i rozbudowy infrastruktury jest stosowanie skutecznych instrumentów regulujących system transportowy Polski, a zwłaszcza przeciwdziałanie uzyskiwaniu przewagi konkurencyjnej gałęzi transportu i grup przewoźników w oparciu o wypaczone warunki techniczne, socjalne, fiskalne i ekologiczne prowadzenia działalności gospodarczej.

Analiza SWOT wskazuje na szereg zalet cechujących polski system transportowy, który niewątpliwie zostanie wzmocniony dzięki pomocy Unii Europejskiej. Udział poszczególnych gałęzi transportu charakteryzuje wyższy niż w Unii Europejskiej udział transportu kolejowego. Sieć infrastruktury transportu jest dobrze rozwinięta. Wydatki przeznaczone na rozwój transportu ciągle się zwiększają. Stale rośnie konkurencyjność polskich przewoźników na międzynarodowych rynkach. Szanse polskiego sektora transportowego w kontekście szerszej Europy także rosną, a dzięki zmniejszonym kosztom transportu spowodują przyspieszony rozwój ekonomiczny, zwiększenie konkurencyjności oraz wypełnienie luki w rozwoju ekonomicznym.

Tabela 2.3. Analiza SWOT dla polskiego sektora transportu

<i>Mocne strony</i>	<i>Słabe strony</i>
<p><u>Struktura polskiego systemu transportowego:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - rozległy system sieci drogowej i kolejowej, - w dalszym ciągu dobry poziom równowagi pomiędzy transportem kolejowym a transportem drogowym, - znaczący wzrost ruchu transportowego 	<p><u>Struktura polskiego systemu transportowego:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wysoka liczba wypadków drogowych, - niska jakość infrastruktury (transport drogowy – nacisk na oś; transport kolejowy ograniczenia prędkości)
<p><u>Istniejąca infrastruktura:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wysoki odsetek odcinków sieci drogowej i kolejowej znaczenia międzynarodowego, - stosunkowo duża gęstość sieci kolejowej 	<p><u>Istniejąca infrastruktura:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - brak strategicznych dróg o wysokiej przepustowości, - brak linii kolejowych gwarantujących w ruchu pasażerskim prędkość ponad 160 km/h i ruchu towarowym ponad 120 km/h, - bardzo wysoki odsetek sieci drogowej o złej jakości nawierzchni, - duża liczba odcinków sieci drogowej będących „czarnymi punktami”
<p><u>Popyt na usługi transportowe:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków wysoko przetworzonych, - bardziej wyszukane potrzeby transportowe ludności, - niskie koszty przewoźników towarowych, - rosnące znaczenie kryterium czasu w przewozach i przejazdach pasażerskich 	<p><u>Popyt na usługi transportowe:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - szybki wzrost popytu na drogowe przewozy ładunków, - szybszy wzrost zapotrzebowania na motoryzację indywidualną niż na zbiorowy transport osób
<p><u>Finansowanie inwestycji:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - korzystanie z pomocy finansowej UE, - rosnąca świadomość wpływu rozwoju infrastruktury na wzrost gospodarczy 	<p><u>Finansowanie inwestycji:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - minimalne zainteresowanie kapitału prywatnego i zagranicznego inwestycjami transportowymi
<i>Szanse</i>	<i>Zagrożenia</i>
<p><u>Międzynarodowe:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - dostępność funduszy (zarówno ze środków Unii Europejskiej, jak i ze środków własnych), pozwalających na rozpoczęcie dużego programu rozbudowy infrastruktury, - poprawa konkurencyjności polskiej gospodarki i zdolność pozyskania inwestorów zagranicznych, - utrzymanie konkurencyjności polskiego sektora usług transportowych 	<p><u>Międzynarodowe:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wyzwania związane z dużym zasięgiem programu inwestycji, - ryzyko niewystarczającego poziomu absorpcji pomocy unijnej
<p><u>Makroekonomiczne:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - spowodowanie większego popytu wewnętrznego wynikającego ze zwiększenia poziomu inwestycji, - zmniejszenie różnic w poziomie rozwoju ekonomicznego regionów, - niwelowanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne poprzez np. budowanie obwodnic oraz ograniczenie natężenia ruchu 	<p><u>Makroekonomiczne:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - konflikty społeczne i ekologiczne lokalizacji inwestycji transportowych, - niemożność regulowania i kontrolowania użytkowników dróg

Sektorowe:	Sektorowe:
<ul style="list-style-type: none"> - poprawa warunków ekonomicznych i finansowych przedsiębiorstw transportowych, - zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu, - korzyści wynikające ze stosowania wysokich standardów Unii Europejskiej 	<ul style="list-style-type: none"> - zmiany w modelach transportowych, - niedostateczne przygotowanie projektów inwestycyjnych, - nieefektywność działań mających za zadanie zwiększenie bezpieczeństwa na drogach

2.1.10. Obecne wsparcie sektora transportu ze środków Unii Europejskiej

Programowanie i wcielenie w życie pomocy z funduszu ISPA było cennym doświadczeniem mającym na celu przygotowanie do korzystania z funduszy poakcesyjnych. Doświadczenia z lat 1999-2003 wskazują, że mechanizmy i procedury aplikowania oraz wcielania w życie projektów współfinansowanych przez Unię Europejską przebiegały w polskich warunkach całkiem dobrze, jednakże pewne usprawnienia ciągle są konieczne.

Kolejnym pozytywnym doświadczeniem jest dobra współpraca w programowaniu i zabezpieczaniu finansowym projektów z dziedziny pomocy technicznej. Ogólnie, proces przygotowania aplikacji dla takich projektów przebiegał raczej bez problemów.

Kadra wdrażająca projekty w życie została dobrze zapoznana z procedurami przygotowywania i postępowania z aplikacjami ISPA. Jednostki zarządzające projektami ewoluowały w ramach Ministerstwa Infrastruktury oraz w ramach jednostek będącymi beneficjentami (PKP PLK SA, GDDKiA). Wewnętrzne procedury operacyjne zostały przetestowane i usprawnione. Wszystkie te doświadczenia ułatwią proces wcielania w życie pomocy poakcesyjnej.

Jak ilustruje to poniższa tabela, w ostatnich kilku latach udział Unii Europejskiej w finansowaniu projektów infrastrukturalnych w Polsce systematycznie rośnie.

Tabela 2.4. Udział funduszy Unii Europejskiej w finansowaniu projektów infrastrukturalnych w Polsce

	2000	2001	2002	2003
w mln euro	338,2	275,8	434,9	614,8
w tym udział % UE	15,7	16,2	21,8	>30

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury.

Udział pomocy przedakcesyjnej Unii Europejskiej wzrósł z 16 % w 2000 r. do ponad 30 % w roku 2003. Pomocą objęte były projekty drogowe i kolejowe mniej więcej w równych proporcjach.

2.2. Podstawy polityki transportowej

Aktualna wspólna polityka transportowa UE kładzie nacisk na cztery kierunki działań:

- zrównoważenie gałęziowe rozwoju transportu i rozdzielanie wzrostu popytu globalnego na transport od wzrostu makroekonomicznego (przy wzroście PKB w UE do 2010 r. o 43% zakłada się ograniczenie wzrostu przewozów towarowych do 38% i pasażerskich do 21%¹⁸), promowanie transportu kolejowego i wodnego,

¹⁸ Biała Księga, Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje. COM (2001) 370 ostateczny. Bruksela 12.09.2001.

Wzrost produktu krajowego brutto UE	+43%
Wzrost popytu na przewozy samochodowe ładunków bez zmian w dotychczasowej polityce	+50%
Wzrost popytu na przewozy samochodowe ładunków w warunkach pełnego obciążenia użytkowników kosztami społecznymi transportu	+38%
Wzrost popytu na samochodowe przewozy osób bez zmian w dotychczasowej polityce	ponad 50%
Wzrost popytu na samochodowe przewozy osób w warunkach pełnego obciążenia użytkowników kosztami społecznymi transportu	+21%

- wyeliminowanie „wąskich gardeł” we wspólnotowej infrastrukturze transportowej i wprowadzenie „montażu finansowego” realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez stworzenie nowych źródeł finansowania (reasekuracja i współfinansowanie przez prywatnych inwestorów, większe zaangażowanie budżetu Wspólnoty, doprecyzowanie zasad partnerstwa publiczno-prywatnego),
- zwrócenie większej uwagi na użytkowników transportu (uświadamianie o kosztach zewnętrznych, rozwój pasażerskich systemów multimodalnych, ustalenie karty praw i obowiązków użytkownika transportu, oferta atrakcyjniejszych form transportu miejskiego),
- sprostanie w transporcie europejskim wyzwaniom globalnym (wspólne stanowisko UE na forum międzynarodowych organizacji transportowych), wypracowanie globalnych zasad dostępu do rynków lotniczych, jednolite zasady polityki państw w żegludze morskiej i rozwój globalnych „sieci inteligentnych” - w UE programu „Galileo”.

„Biała Księga” Komisji z września 2001 r. nie zawiera zaleceń inwestycyjnych dla krajów kandydujących, ale z chwilą uzyskania przez Polskę członkostwa w UE stały się te zalecenia również nakazem do uwzględnienia w polskiej polityce transportowej. Kierunki te powinny być również uwzględniane w realizowanych projektach transportowych, finansowanych zarówno z Funduszu Spójności, jak i z EFRR. Dotyczą one:

- tworzenia transeuropejskich sieci transportu (TEN-T),
- uwzględnienia przenoszenia przewozów ładunków z transportu drogowego na kolej i na transport morski,
- rozwijania transportu miejskiego, w celu zmniejszenia w przejazdach wykorzystania samochodów osobowych, w celu redukcji emisji tlenków węgla,
- zwiększonego wykorzystywania kapitału prywatnego w realizacji programów rozwoju transportu.

Polityka transportowa powinna być powiązana z jednej strony z polityką gospodarczą (ze względu na środki finansowe), a z drugiej z polityką zagospodarowania przestrzennego (ze względu na zarządzanie zagospodarowaniem przestrzennym).

Powyższe kierunki oznaczają, że projekty finansowane z Funduszu Spójności i z EFRR powinny spełniać następujące warunki:

- być zlokalizowane na takich odcinkach sieci transportowych, które będą tworzyć przyszłą transeuropejską sieć transportową,
- popierać zwiększanie przewozów koleją i drogą morską,
- ułatwiać obsługę transportową miast, poprzez wspieranie transportu miejskiego,
- wykorzystywać przy realizacji kapitał prywatny.

Jednocześnie, projekty transportowe powinny spełniać następujące cechy:

- służyć poprawie jakości transportu drogowego, w tym bezpieczeństwa ruchu,
- dotyczyć rewitalizacji kolei,
- usprawniać kontrolę ruchu lotniczego,
- usprawniać transport morski i transport śródlądowy,
- eliminować zatłoczenia („wąskie gardła”) w sieciach transportowych,
- usprawniać wykorzystywanie transportu zbiorowego przez użytkowników,
- służyć zwiększeniu roli UE wobec zjawisk globalnych w transporcie.

Wobec zapowiedzi, że w 2004 r. zostanie zrewidowany schemat kierunkowy transeuropejskich sieci transportowych TEN, obejmujący nowe kraje członkowskie, polska polityka inwestycyjna w transporcie do tego czasu opierać się będzie na własnej analizie sieci transportowej i wynikających z niej potrzeb podjęcia selektywnego programu rozwoju tej sieci.

W polskiej polityce transportowej zostały wyznaczone następujące priorytetowe obszary inwestowania w transporcie:

- sieć kolejowa w ramach układów AGC i AGTC,
- budowa autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi krajowe w ramach kierunków TEN-T,
- infrastruktura portów morskich i lotniczych,
- rozwój systemów transportu kombinowanego (w dalszej perspektywie multimodalnego),
- realizacja programu „Odra 2006”.

Od 1994 r. w polskiej polityce transportowej konsekwentnie jest kładziony duży nacisk na unowocześnienie infrastruktury kolejowej, stanowiącej główny środek transportu najbardziej przyjazny środowisku naturalnemu.

Celem strategicznym jest podniesienie konkurencyjności transportu kolejowego w ramach zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju poprzez:

- reformę strukturalną PKP,
- rozwój nowej infrastruktury kolejowej,
- obniżenie kosztów społecznych funkcjonowania transportu kolejowego.

Integralną częścią reformy transportu kolejowego są inwestycje w nowy tabor i inwestycje w rozwój infrastruktury kolejowej. Te pierwsze są podstawową domeną spółek przewozowych, ale nie wyklucza się wykorzystania środków z funduszy strukturalnych UE, w ramach SPO-T.

W ostatnich latach inwestycje w rozwój infrastruktury kolejowej były finansowane również ze środków pomocowych Unii Europejskiej, głównie z funduszu ISPA. Projekty ISPA obejmowały szereg inwestycji rozwojowych na głównych liniach kolejowych o znaczeniu międzynarodowym i międzyregionalnym.

Konieczność przyspieszenia programu przebudowy głównej sieci dróg w Polsce wynika nie tylko z jej stanu i oczekiwań społecznych, ale także z potrzeby pilnego jej dostosowania do standardów UE, w tym przede wszystkim do nacisków 115 kN/oś dopuszczanych w krajach zachodnioeuropejskich (obecnie w Polsce 80 i 100 kN/oś).

Niniejszy dokument zawiera nowe inicjatywy europejskie, w szczególności propozycję ustalenia listy projektów priorytetowych o znaczeniu europejskim. Obecnie lista zawiera następujące projekty:

- oś kolejową Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń,
- oś autostradową Gdańsk – Brno/Bratysława/Wiedeń,
- oś „Rail Baltica” Warszawa – Kaunas – Ryga – Talin.

Odcinki tych projektów są przewidziane do realizacji z udziałem finansowania z FS w obecnym okresie programowania.

Przedstawiona poniżej (w skróconej formie) strategia rozwoju i unowocześnienia polskiej infrastruktury transportowej na lata 2004-2006 i lata dalsze do 2013 r. nawiązuje do wspomnianych wcześniej dokumentów, w tym zwłaszcza do Strategii Gospodarczej Rządu RP ze stycznia 2002 r., polityki transportowej Unii Europejskiej, dokumentów resortu infrastruktury dotyczących polityki

transportowej oraz planów rozwoju infrastruktury w gałęziach należących do zakresu działania ministra infrastruktury.

Strategia ta bazuje głównie na środkach pomocowych Unii Europejskiej: Fundusz Spójności i EFRR, ale uwzględnia także kredyty MIF, udział budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i inne potencjalne źródła współfinansowania.

Główne cele rozwoju i modernizacji infrastruktury polskiego sektora transportowego

Cele Strategii

Podstawowym celem niniejszej strategii jest znaczna poprawa dostępności transportowej Polski; w pierwszej kolejności poprzez poprawę połączeń Warszawy ze stolicami europejskimi, a w drugiej kolejności poprzez poprawę połączeń z głównymi regionami kraju. Inwestycje realizujące ten cel pozwolą:

- zapewnić sprawne połączenia transportowe, służące intensyfikacji wymiany handlowej na Jednolitym Rynku,
- poprawić dostępność głównych aglomeracji miejskich w Polsce, stanowiących ważne ośrodki wzrostu gospodarczego,
- wspomagać rozwój regionów,
- poprawić bezpieczeństwo w transporcie, w tym wyeliminować wysokie koszty społeczne i ekonomiczne wypadków drogowych,
- obniżyć koszty środowiska wynikające ze zrównoważenia rozwoju sektora transportowego,
- umożliwić rozwój systemów intermodalnych oraz interoperacyjność systemu kolejowego.

Wszystkie projekty realizowane w ramach strategii mają spełniać kryterium efektywności ekonomicznej oraz minimalizować niekorzystne oddziaływanie na środowisko. Przyczynią się one do wzrostu konkurencyjności wewnątrztransportowej, spowodują wzrost konkurencyjności gospodarki Polski na Jednolitym Rynku i poprawią połączenie Polski z krajami Wspólnoty.

I. Rozwój połączeń lądowych i lotniczych stolicy i głównych ośrodków gospodarczych Polski z krajami Unii Europejskiej i krajami sąsiedzkimi dla zwiększenia wymiany handlowej oraz przyciągnięcia inwestorów zagranicznych

W okresie do 2013 r. rozwój ten będzie obejmował:

- budowę autostrady A-2, w II paneuropejskim korytarzu transportowym, łączącej aglomeracje miejskie Warszawy, Łodzi i Poznania z drogowym systemem transportowym Unii Europejskiej (przez połączenie z niemiecką autostradą nr 12 w Świecku) i Białorusi (przez połączenie z białoruską drogą magistralną M1 w Kukurykach);
- budowę autostrad A-4 i A-18, w III paneuropejskim korytarzu transportowym, zapewniających połączenie Krakowa, Katowic i Wrocławia z infrastrukturą drogową Unii Europejskiej (przez połączenie z niemieckimi autostradami nr 4 i nr 15 odpowiednio w Zgorzelcu i Olszynie) i Ukrainy (przez połączenie z ukraińską drogą M10 w Korczowej);
- budowę autostrady A-1, w VI paneuropejskim korytarzu transportowym, łączącej aglomeracje miejskie Gdańska, Torunia, Łodzi i województwa śląskiego z krajami regionu Morza Bałtyckiego (poprzez autostrady morskie) i z Republiką Czeską, Republiką Słowacji, Węgrami, Słowenią, Włochami (przez połączenie z czeską autostradą D47 w Gorzyczkach);

- przebudowę autostrady A-6 od Szczecina do zachodniej granicy państwa i połączenie jej z niemiecką autostradą nr 11 w Kołbaskowie;
- przebudowę drogi krajowej nr 8 w I paneuropejskim korytarzu transportowym do parametrów drogi ekspresowej łączącej Warszawę, Białystok z granicą litewską w Budzisku;
- budowę drogi ekspresowej S 22 w paneuropejskim korytarzu transportowym Ia łączącej Gdańsk z granicą rosyjską w Grzechotkach;
- przebudowę drogi krajowej nr 17 do parametrów drogi ekspresowej łączącej Warszawę i Lublin w kierunku granicy z Ukrainą;
- modernizację linii kolejowych leżących w paneuropejskich korytarzach transportowych oraz objętych międzynarodowymi umowami AGC/AGTC, w szczególności linii:
 - E 75 *Rail Baltica* (korytarz I) prowadzącej do granicy z Litwą,
 - E 20 (korytarz II) prowadzącej od granicy z Niemcami do granicy z Białorusią,
 - E 30 (korytarz III) prowadzącej od granicy z Niemcami do granicy z Ukrainą,
 - E 65 (korytarz VI) prowadzącej od granicy morskiej w Gdańsku do granicy z Republiką Czeską;
- modernizację i rozbudowę Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie do osiągnięcia maksymalnej możliwej przepustowości w okresie 2010 – 2015 r., około 10 – 15 mln pasażerów rocznie. Modernizacja i adaptacja lotnisk Gdańsk – Rębiechowo oraz Kraków - Balice do stanu, w którym będą mogły pełnić rolę lotnisk zapasowych dla transatlantyckiego ruchu obsługiwane przez port lotniczy Warszawa – Okęcie, oraz przystąpienie do budowy drugiego lotniska dla Warszawy.

W okresie 2004 – 2006, z finansowaniem do 2008 r., zostanie zrealizowane:

- połączenie autostradą A-2 Warszawy z zachodnią granicą państwa w Świecku. Od końca 2003 r. jest w eksploatacji 98 km odcinek autostrady od Poznania do Konina (wraz z autostradą obwodnicą Poznania). Odcinek od Poznania do granicy z Niemcami będzie budowany w systemie koncesyjnym. W roku 2004 przewiduje się oddanie do ruchu odcinka od Poznania do Nowego Tomysła, a w roku 2007 odcinka od Nowego Tomysła do granicy z Niemcami. Budowa odcinka autostrady od Konina do Łodzi zostanie zrealizowana w latach 2004 – 2005, a połączenie Warszawy z Łodzią (i zachodnią granicą państwa) zostanie zrealizowane w latach 2006 – 2007;
- połączenie autostradami A-4 i A-18 Tarnowa, Krakowa, Katowic i Wrocławia z Niemcami w Zgorzelcu i Olszynie (autostrady niemieckie nr 4 i nr 15). Od końca 2003 r. oddane zostały do użytku dwa fragmenty autostrady spełniające normy europejskie: od Wrocławia do Gliwic (Kleszczów) o długości 143 km i od Katowic do Krakowa o długości 88 km. W przebudowie znajduje się odcinek od Krzywej do Wrocławia o długości 92 km, który zostanie oddany do użytku w roku 2005. Odcinek ten finansowany jest z funduszu ISPA. Trwają prace budowlane w okolicach Gliwic nad połączeniem wspomnianych odcinków Katowice-Kraków i Gliwice (Kleszczów)-Wrocław. Prace te, finansowane z udziałem środków UE, zostaną zakończone w 2004 r. W 2004 r. planuje się rozpoczęcie budowy autostrady A-18 (dobudowa jezdni północnej) od Golnic do przejścia granicznego w Olszynie. W 2005 r. planuje się rozpoczęcie budowy odcinka A-4 od Krzyżowej (połączenie autostrad A-4 i A-18) do granicy niemieckiej w Zgorzelcu (połączenie z niemiecką autostradą nr 4). Odcinek ten planuje się finansować z Funduszu Spójności. Termin zakończenia jego budowy przewidziany jest na rok 2007. Również w 2005 r. rozpocznie się budowa odcinka A-4 Kraków – Tarnów, z terminem zakończenia w 2008 r. Efektem tych prac będzie funkcjonująca od końca 2008 r. autostrada o długości 483 km łącząca Tarnów ze Zgorzelcem i Olszyną;

- połączenie odcinkami autostrady A-1: Gdańska i Grudziądzka, autostrady A-2 z Łodzią i Częstochową oraz Gliwic z przejściem granicznym z Republiką Czeską w Gorzyczkach. Odcinek północny od Gdańska do Grudziądzka przewidziany jest do realizacji w systemie koncesyjnym. Zakończenie jego budowy planowane jest na rok 2007. W latach 2005 – 2008 zostaną wykonane:
 - odcinek autostrady łączący A-2 z Łodzią i Częstochową. Jest to odcinek o największym natężeniu ruchu w Polsce łączący oba ww. ośrodki miejskie z autostradą A-2. Na tym odcinku przystosowana zostanie do parametrów autostrady istniejąca droga dwujezdniowa od Piotrkowa Trybunalskiego do Częstochowy;
 - południowy fragment autostrady od Gliwic do przejścia granicznego z Republiką Czeską w Gorzyczkach (połączenie z czeską autostradą D-47);
- przebudowa autostrady A-6 od Szczecina do przejścia granicznego w Kołbaskowie (połączenie z autostradą niemiecką nr 11) w latach 2004 – 2005;
- budowa drogi ekspresowej S 8 od Warszawy do Wyszkowa, łącznie z obwodnicą Wyszkowa;
- budowa drogi ekspresowej S 22 łączącej Gdańsk z przejściem granicznym na rosyjskiej granicy w Grzechotkach;
- w okresie do 2006 r. na modernizowanych liniach kolejowych będzie prowadzone dostosowanie wybranych odcinków do wymogów UE (przystosowanie linii do jazdy pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h i towarowych z prędkością 120 km/h, przy nacisku 22,5 tony na oś) w szczególności na liniach:

E 75 *Rail Baltica* od granicy z Litwą przez Białystok do Warszawy (rozpoczęcie prac na *Rail Baltica*, Warszawa - Białystok),

E 20 od granicy z Niemcami przez Poznań – Warszawę – Terespol do granicy z Białorusią (zakończenie odcinka od Warszawy do granicy wschodniej) oraz CE 20 (rozpoczęcie modernizacji części obwodnicy Warszawy dla ruchu towarowego Łowicz-Skierniewice - Czachówek),

E 30 od granicy z Niemcami przez Wrocław – Opole – Katowice – Medykę do granicy z Ukrainą (rozpoczęcie modernizacji w Opolu w kierunku Gliwic),

E 65 Gdynia – Warszawa – Idzikowice – Zawiercie Katowice- Zebrzydowice, granica z Republiką Czeską (rozpoczęcie modernizacji w Warszawie w kierunku Działdowa).

Inwestycje podjęte w latach 2004-2006 umożliwią w efekcie kompleksową modernizację około 450 km linii kolejowych.

- modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku oraz infrastruktury dostępowej do rejonu nabrzeży i terenów rozwojowych miasta;
- modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (II etap), budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej w Szczecinie oraz infrastruktury dla Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w porcie w Szczecinie;
- modernizacja Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie oraz budowa Terminalu 2 na terenie tego portu, rozpoczęcie prac studialnych i projektowych dla drugiego lotniska w Warszawie (finansowanie ze środków Portów Lotniczych PPL).

II. Rozwój połączeń lądowych i lotniczych głównych aglomeracji miejskich, węzłów kolejowych i regionów kraju, w celu lepszego wykorzystania ich potencjału gospodarczego oraz zwiększenia konkurencji pomiędzy regionami

Ze względu na komplementarność następujące działania są włączone do pierwszej grupy:

- wzmocnienie możliwości gospodarczych głównych miast Polski: Warszawy, Łodzi, Poznania, Krakowa, Katowic, Gdańska, Wrocławia, Szczecina;
- wzmocnienie peryferyjnie usytuowanych wschodnich obszarów kraju;
- zwiększenie dostępności głównych lotnisk dla mieszkańców regionów Polski;
- zwiększenie dostępności głównych portów morskich.

Ponadto w okresie **do 2013 r.** rozwój będzie obejmować:

- budowę drogi ekspresowej S1 łączącej autostradę A-1 ze wschodnią obwodnicą aglomeracji katowickiej;
- budowę drogi ekspresowej S3 łączącej Szczecin, z autostradami A-2 i A-4;
- przebudowę drogi krajowej nr 5 do parametrów drogi ekspresowej łączącej: autostradę A-1 pomiędzy Poznaniem a Wrocławiem z autostradą A-4;
- przebudowę drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej łączącej Gdańsk, Warszawę, Kraków w kierunku granicy z Republiką Słowacką;
- przebudowę drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej łączącej Warszawę z autostradą A-1;
- modernizację linii kolejowych między głównymi węzłami kolejowymi kraju: Warszawa – Łódź, Wrocław – Szczecin (C-E 59), Warszawa – Lublin (linia nr 7), Poznań – Inowrocław (linia nr 353) oraz Katowice – Kluczbork – Poznań (linia nr 272); ponadto modernizacja linii kolejowych Psary – Kozłów – Kraków (linia nr 64) oraz Tunel – Sosnowiec (linia nr 62) usprawniających połączenie Warszawy odpowiednio z Krakowem i Katowicami;
- rozwój głównych regionalnych portów lotniczych w Gdańsku i w Krakowie oraz pozostałych dziesięciu portów regionalnych.

W okresie 2004 – 2006, z finansowaniem do 2008 r., zostanie zrealizowane:

- budowa drogi ekspresowej S-3 łączącej Szczecin z autostradą A-2;
- przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinkach: Gdańsk – Elbląg, Warszawa – Radom i Kraków – Rabka (Zakopane);
- budowa Trasy Kwiatkowskiego (III etap) w Gdyni. W realizacji tego przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie środków EFRR;
- budowa drogi ekspresowej S8 w aglomeracji warszawskiej;
- rekonstrukcja drogi nr 10 łączącej Warszawę z Toruniem;
- modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź ze środków EFRR oraz odcinków linii kolejowych na E 59 (AGC) Wrocław – Poznań – węzeł kolejowy Krzyż - Szczecin (Dąbie) – Świnoujście.

III. Przebudowa głównej sieci dróg w Polsce w celu dostosowania do standardu nacisku 11,5 tony/oś

Zadanie dostosowania części dróg krajowych do standardu Unii Europejskiej, zgodnego ze zobowiązaniem Polski zawartym w załączniku nr 2 Traktatu Akcesyjnego podpisanego między Polską a UE, będzie realizowane przez przebudowę dróg międzynarodowych, w tym odcinków leżących w korytarzach transportowych, których w perspektywie 10 lat nie przewidziano do przebudowy w standardzie autostrady lub drogi ekspresowej. Przebudowa zostanie przeprowadzona głównie na drogach krajowych nr 1, 2, 3, 4, 6, 8, 18, 50 i objmie do 2006 r. około 750 km dróg.

W okresie 2004 – 2006, z finansowaniem do 2008 r., będą realizowane następujące główne zadania:

- przebudowa drogi nr 1 od Torunia do Łodzi (144 km). Jest to odcinek, który będzie przekształcony w autostradę do 2013 r.;
- przebudowa drogi nr 2 od Warszawy do Terespoła (132 km). Jest to odcinek, który będzie przekształcony w autostradę do 2013 r.;
- przebudowa drogi nr 4 na odcinku Kraków – Tarnów (56 km). Na tym odcinku budowa autostrady będzie ukończona w 2008 r. Jednak z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu uznano, że rekonstrukcja drogi nr 4 na tym odcinku jest uzasadniona;
- przebudowa drogi nr 4 na odcinku Rzeszów – Radymno (70 km). Jest to odcinek, który będzie przekształcony w autostradę do 2013 r. Nie przewiduje się wykonywania rekonstrukcji drogi nr 4 na odcinku Tarnów – Rzeszów z uwagi na planowane zakończenie budowy autostrady A-4 na tym odcinku w 2010 r.;
- rekonstrukcja nawierzchni drogi nr 50 od Sochaczewa przez Mszczonów, Grójec do Mińska Mazowieckiego (140 km);
- przebudowa drogi nr 8 od miejscowości Wieluń do Piotrkowa Trybunalskiego.

Ponadto, w związku ze zobowiązaniem Polski, zawartym w traktacie akcesyjnym pomiędzy Polską a UE, udostępnienia z chwilą akcesji sieci dróg krajowych, określonych w załączniku nr I traktatu, dla ruchu pojazdów o nacisku 11,5 tony/oś, przewiduje się w okresie budżetowym 2007 – 2013 przebudowę kolejnych dróg krajowych nr 5, 7, 12, 17, do przenoszenia nacisku 11,5 tony/oś.

IV. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

Główne działania w tym zakresie skupiać się będą na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, co zamierza się zrealizować, obok budowy dróg bezkolizyjnych o wysokim standardzie, poprzez budowę obwodnic miast i miejscowości. Ruch tranzytowy (w tym szczególnie samochodów ciężarowych) przez zabudowę miejską powoduje duże zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców i wzrost wypadkowości. Planuje się, że w okresie budżetowym 2004 – 2006 powstanie około 60 obwodnic, zaś do roku 2013 łącznie 97 obwodnic. W ramach tych przedsięwzięć przewiduje się także przebudowę dróg krajowych (65 miast prezydenckich) w obrębie miast na prawach powiatu, których władze sprawują zarząd nad tymi drogami.

Przedsięwzięcia mające na celu poprawę infrastruktury drogowej będą wsparte poprzez działania bardziej wydajnego zarządzania i kontroli ruchu, w zakresie szkolenia kierowców jak również powszechnej edukacji i propagowania bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W Polsce największy odsetek wypadków drogowych ma miejsce poza terenami zabudowanymi, na sieci dróg krajowych, przenoszących 40% ruchu, a odpowiada to 40% wypadków śmiertelnych w skali kraju. Dlatego też konieczne są zintensyfikowane działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach krajowych, co spowoduje zmniejszenie kosztów wypadków.

W celu poprawienia w jak najszerszym stopniu bezpieczeństwa na drogach krajowych określono trzy działania, które mają być wcielone w życie przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, Komendę Główną Policji oraz Komendę Główną Straży Pożarnej.

Poprawa jakości infrastruktury dróg ma ogromne znaczenie ze względu na bezpośredni wpływ na redukcję liczby wypadków oraz ich drastyczności. Z tego względu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podejmie odpowiednie działania zapewniające bezpieczeństwo użytkownikom dróg. Będą one polegać między innymi na instalowaniu specjalnych barier oddzielających, trwałym znakowaniu dróg i zwracaniu szczególnej uwagi na zarządzanie „czarnymi punktami”.

Policja ze swojej strony będzie starała się poprawić sposób użytkowania dróg poprzez surowsze egzekwowanie przepisów prawa ruchu drogowego, takich jak: przestrzeganie limitów prędkości, zakazu jazdy pod wpływem alkoholu lub narkotyków oraz zwiększenie nadzoru ruchu. W związku

z tym planowany jest zakup odpowiedniego sprzętu (kamery do pomiaru prędkości jazdy, sprzęt do pomiaru zawartości alkoholu). Planuje się również ulepszenie krajowej bazy danych wypadków drogowych, która pozwoli na bardziej efektywny nadzór nad rozwojem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Działania Straży Pożarnej mają na celu zapewnienie szybszej i bardziej efektywnej pomocy służb ratowniczych w razie wypadków. Wpłyne to na zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych i negatywnych skutków powypadkowych. W tym celu planuje się zakup wielu nowoczesnych pojazdów ratowniczych. Wyżej wymienione zadania wynikają z Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który podkreśla znaczenie systemu ratownictwa.

Zgodnie z rekomendacjami zawartymi w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego *KRBRD* podejmie działania mające na celu wzrost świadomości społecznej, co przyczyni się do intensywniejszego wsparcia wdrożenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa drogowego (pasy bezpieczeństwa, ograniczenia prędkości, jazda po spożyciu alkoholu).

W transporcie kolejowym zastosowanie nowoczesnych rozwiązań i urządzeń zapewni wzrost bezpieczeństwa ruchu pociągów. Poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg kołowych przecinających linie kolejowe uzyskana zostanie przez modernizację przejazdów kolejowych i wyposażenie ich w nowoczesne urządzenia sygnalizacji, budowę dróg równoległych lub bezkolizyjnych przejazdów kolejowych.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa prowadzone będą także w transporcie morskim (utworzenie Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Żeglugi Morskiej oraz budowa systemu łączności operacyjnej dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, SAR), jak również w transporcie lotniczym (wdrożenie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego).

V. Rozwój infrastruktury portów morskich

Przedsięwzięcia związane z portami morskimi służyć będą wzmocnieniu do roku 2013 portów morskich jako węzłów transportowych, łączących transport lądowy z transportem morskim. Projekty w tej dziedzinie umożliwią:

- rozwój nowych systemów i powiązań międzygałęziowych, zmierzających do rozwinięcia multimodalnego systemu transportowego, oferującego przewozy „od drzwi do drzwi” i usługi logistyczne;
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi morskiej;
- poprawę dostępu do portów od strony morza i lądu;
- poprawę stanu infrastruktury portowej.

Zostaną w ten sposób stworzone warunki do poprawy funkcjonowania „autostrad morskich”, łączących porty polskie z portami krajów bałtyckich.

Pomiędzy polskimi portami morskimi nie istnieje właściwie konkurencja, ze względu na różny charakter specjalizacji i odległość między nimi (dwa główne kompleksy portowe), przez co obsługują różne regiony kraju.

VI. Rozwój infrastruktury transportu kombinowanego

Celem działania jest stworzenie sprawnego systemu przewozów ładunków różnymi gałęziami transportu poprzez budowę terminali transportu kombinowanego na bazie unowocześnionej infrastruktury kolejowej oraz dalszy ich rozwój w kierunku centrów logistycznych. Realizacja tych zamierzeń pozwoli zwiększyć udział w przewozach jednostek ładunkowych, a tym samym usprawnić proces przewozu i obniżyć koszty funkcjonowania transportu. Zapewni to lepszą integrację różnych gałęzi transportu, poprzez stworzenie łańcuchów transportowych łączących przewóz, czynności ładunkowe i usługi logistyczne. Regiony, w których powstaną terminale transportu intermodalnego i centra logistyczne, odniosą korzyści w postaci: stworzenia nowych miejsc pracy oraz wzrostu usług towarzyszących rozwojowi centrów logistycznych. Obecnie preferowanym jest terminal w Sławkowie (region śląski) na końcówce linii szerokotorowej LHS.

2.3. Priorytetowe inwestycje wspierane przez Fundusz Spójności

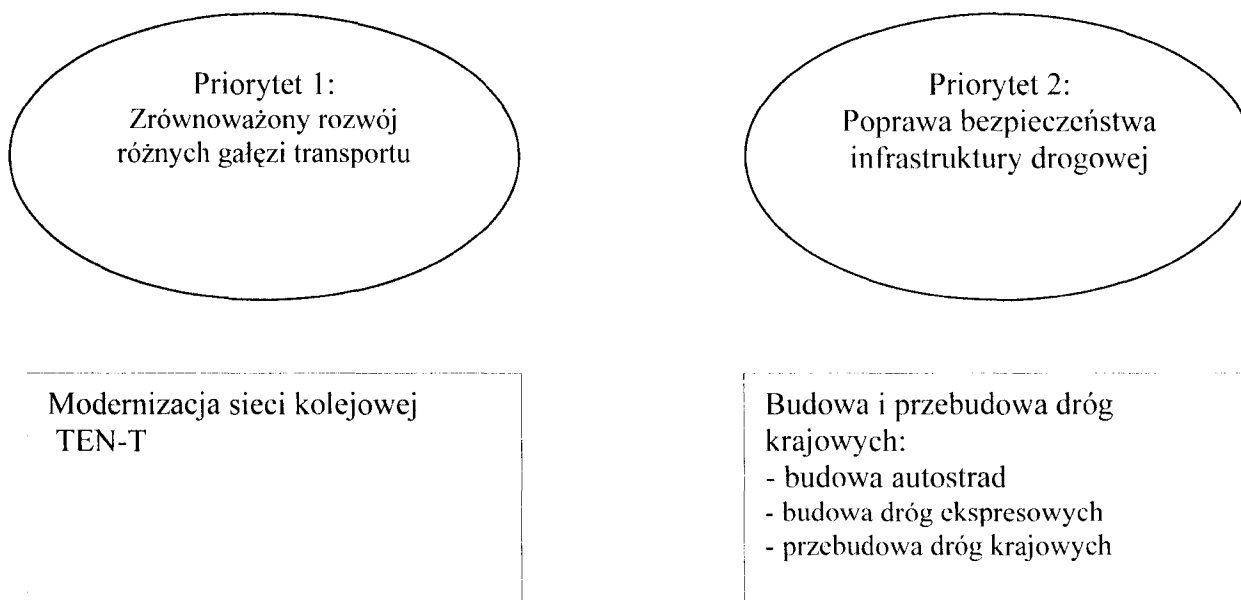
2.3.1. Priorytetowe obszary Funduszu Spójności na lata 2004-2006

Z udziałem środków pochodzących z Funduszu Spójności będą realizowane zadania (projekty inwestycyjne), które służą modernizacji, przebudowie i rozbudowie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN). W skład sieci TEN wchodzi: wybrane linie kolejowe, główne drogi, drogi wodne oraz porty: morskie i lotnicze. Nie wszystkie elementy tej sieci podlegać będą w latach 2004-2006 działaniom rozwojowym. Wynika to z faktu, że ograniczone środki (unijne i krajowe) muszą być skoncentrowane na przedsięwzięciach najpilniejszych. Stąd wynika konieczność zawężenia pola wyboru do zadań związanych z:

- modernizacją wybranych linii kolejowych (z układu tworzącego przyszłą sieć TEN),
- budową autostrad,
- budową dróg ekspresowych,
- przebudową dróg krajowych.

Ponadto budowa autostrad, jak i przebudowa dróg krajowych (z sieci TEN) będzie finansowana również z EFRR.

Wykres 4. Schemat priorytetów w sferze rozwoju polskiego transportu w ramach Funduszu Spójności (2004-2006)



Podsumowanie wskaźników oceny: wkładu, produktu, rezultatu i oddziaływania przedstawione jest w aneksie 1 załączniku 1.

Tabela 2.5. Działania dotyczące infrastruktury transportu współfinansowane przez fundusze strukturalne UE zawarte w Narodowym Planie Rozwoju

Lp.	Działania na polu infrastruktury transportu	Program	Fundusz UE
1	Modernizacja linii kolejowych (TEN)	Strategia Wykorzystania Funduszu Spójności	Fundusz Spójności
2	Rozwój linii kolejowych w celu zapewnienia lepszej obsługi dla aglomeracji	SPO - T	EFRR – centralny
3	Budowa autostrad	Strategia Wykorzystania Funduszu Spójności; SPO - T	Fundusz Spójności + EFRR – centralny
4	Budowa dróg ekspresowych	Strategia Wykorzystania Funduszu Spójności; SPO - T	Fundusz Spójności + EFRR – centralny
5	Przebudowa dróg krajowych (TEN- T)	Strategia Wykorzystania Funduszu Spójności; SPO - T	Fundusz Spójności + EFRR – centralny
6	Rekonstrukcja dróg regionalnych	ZPORR	EFRR – regionalny
7	Modernizacja ulic/dróg	ZPORR	EFRR – regionalny
8	Polepszenie dostępu do portów morskich od strony morza	SPO – T	EFRR – centralny
9	Polepszenie dostępu do portów morskich i lotniczych od strony lądu	ZPORR + SPO - T	EFRR – regionalny i centralny

2.3.2. Główne projekty transportowe wspierane przez Fundusz Spójności

2.3.2.1. Projekty modernizacji linii kolejowych

Jedynie projekty zlokalizowane na sieci transeuropejskiej TEN-T będą zgłaszane do Komisji Europejskiej. Wstępna lista projektów przedstawiona jest w aneksie 1 załącznik 4. Poniżej przedstawiony jest krótki opis tych projektów.

Zestaw projektów na linii kolejowej E20: Kunowice – Poznań – Siedlce – Terespol – wraz z odgałęzieniem dla ruchu towarowego C-E20: Łowicz – Skierniewice – Łuków. Linia ta, zaliczana do wykazu linii kolejowych państwowego znaczenia, usytuowana jest w II paneuropejskim korytarzu transportowym, stanowiącym najważniejsze i najkrótsze połączenie krajów Unii Europejskiej z Polską, Europą Wschodnią i Azją, wchodzi w skład TEN-T (transeuropejska sieć transportowa) i TERFN. Aktualnie modernizowane są przy udziale środków ISPA odcinki: Kunowice – Rzepin – granica państwa i Mińsk Mazowiecki – Siedlce. W latach 1992 – 2001 zmodernizowano linię E20 na odcinku od Rzepina do Mińska Mazowieckiego wraz z większością stacji. Na odcinku towarowym C-E20 Skierniewice – Łuków, dotychczas nie podjęto prac

modernizacyjnych. Linia ta wyposażona jest w niewystarczający pod względem pewności zasilania układ energetyczny, który wymaga przebudowy w oparciu o nowe rozwiązania techniczne. W roku 2002 zostało podpisane w ramach programu ISPA memorandum finansowe (ważne do końca 2007 r.) na projekt inwestycyjny obejmujący modernizację linii kolejowej E20 na odcinku Siedlce – Terespol – etap I, obejmujący kontrakty na roboty związane z modernizacją linii, w celu umożliwienia ruchu z prędkością 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych. Memorandum finansowe obejmuje także kontrakt na pomoc techniczną dla przygotowania II etapu (tj. dla projektów, o których mowa wyżej), obejmującą studium wykonalności oraz dokumentację budowlaną dla przetargu. W ramach modernizacji tego korytarza kolejowego realizowane będą z Funduszu Spójności następujące projekty:

- **modernizacja odcinka Siedlce – Terespol (faza II) o długości 120 km.** W ramach tego projektu przewiduje się modernizację zasilania elektroenergetycznego (wzmocnienie zasilania sieci trakcyjnej poprzez modernizację podstacji), przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz przebudowę układów torowych z niezbędną infrastrukturą na trzech stacjach. Realizacja tego projektu umożliwi płynne prowadzenie ruchu kolejowego na całym odcinku. Faza I tego projektu realizowana jest za pomocą środków finansowych pochodzących z ISPA, Faza II jest nowym projektem,
- **modernizacja odcinka Łowicz - Skierniewice – Łuków (pierwszy etap do Czachówka), o długości 89 km.** Ujęta w międzynarodowej umowie AGTC linia CE 20 stanowi obwodnicę Warszawy dla ruchu towarowego po linii E 20. Linia wymaga pełnej modernizacji wszystkich elementów infrastruktury kolejowej. Objęta jest pomocą techniczną, w ramach której wykonane zostaną pozostałe roboty na linii E 20 na odcinku Warszawa – Rzepin.

Modernizacja tego korytarza transportu kolejowego pociągnie za sobą inne projekty, które zostały odłożone po roku 2006. Ukończenie ich budowy będzie oznaczało zakończenie prac na całej linii E-20.

Zestaw projektów na linii kolejowej E30: Zgorzelec – Węglińiec – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka (III paneuropejski korytarz transportowy) oraz odgałęzienia dla ruchu towarowego C-E30: Wrocław Brochów – Opole – Groszowice – Katowice Muchowiec. Linia ta zaliczona do wykazu linii kolejowych państwowego znaczenia, usytuowana jest w III paneuropejskim korytarzu transportowym, stanowiącym najważniejsze i najkrótsze połączenie krajów Unii Europejskiej z Polską, Europą Wschodnią i Azją, i wchodzi w skład TEN-T i TERFN. Aktualnie ma miejsce jej modernizacja przy udziale środków ISPA na odcinkach Węglińiec-Legnica (72 km) oraz Węglińiec-Zgorzelec (26,5 km). W ramach tych projektów zmodernizowane zostaną oprócz układu torowego, urządzenia kontroli ruchu oraz systemu zasilania. Projekt pomocy technicznej dla modernizacji linii na odcinku Opole – Katowice – Kraków jest finansowany w ramach ISPA.

Zestaw projektów na linii kolejowej E 65: Gdynia (Gdańsk) – Warszawa – Idzikowice – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice (korytarz VI) oraz odgałęzienie ruchu towarowego: C-E65: Chorzów Batory – Tczew – Gdańsk Port Północny (z mostem na Martwej Wiśle). Aktualnie prowadzone są prace modernizacyjne na odcinku E65: Warszawa - Grodzisk Mazowiecki – Idzikowice – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice. W 2001 r. zostało podpisane memorandum finansowe (ważne do końca 2004 r.) na pomoc techniczną dla przygotowania projektu modernizacji linii na odcinku Warszawa – Działdowo – Gdynia. W ramach tego projektu opracowane będzie studium wykonalności wraz z aneksem na temat wpływu projektu na środowisko dla odcinka Warszawa – Działdowo – Gdynia, a także wnioski aplikacyjne do Funduszu Spójności: dla I etapu Warszawa – Działdowo dł. 144,0 km; dla II etapu Działdowo – Gdynia dł. 202,0 km, oraz opracowanie projektu budowlanego i dokumentacji przetargowej dla odcinka Warszawa – Działdowo.

Opracowanie projektów budowlanych i przedłożonych dokumentów ma być finansowane ze środków funduszu ISPA. Stąd poniższy projekt zostanie zaliczony do programu modernizacji tej linii:

- **modernizacja linii Warszawa – Gdynia (faza I) 144 km (odcinek Warszawa-Działdowo).** Projekt obejmuje modernizację odcinka linii kolejowej do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich z likwidacją części przejazdów kolejowych, przebudowę obiektów inżynierskich oraz modernizację układów zasilania elektroenergetycznego.

Zestaw projektów na linii kolejowej E75: Warszawa – Białystok – Trakiszki (I paneuropejski korytarz transportowy). Linia ta, zaliczona do wykazu linii kolejowych państwowego znaczenia, usytuowana jest w I paneuropejskim korytarzu transportowym, stanowiącym połączenie północno-wschodnich, nadbałtyckich krajów Unii Europejskiej (Finlandia) oraz Rosji (enklawa królewiecka) z Polską i innymi krajami Europy, wchodzi w skład TEN-T i TERFN oraz ujęta jest również w międzynarodowych umowach AGC – bez korytarza AI. W 2002 r. zostało podpisane memorandum finansowe na pomoc techniczną obejmujące studium wykonalności wraz z oceną oddziaływania projektu na środowisko dla odcinka Białystok – Suwałki – Trakiszki oraz weryfikację studium wykonalności dla odcinka Warszawa – Białystok.

Na tej linii przewiduje się realizację następującego projektu:

- **modernizacja linii Warszawa – Białystok (faza I) o długości 81,5 km (odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Małkinia).** Projekt obejmuje kompleksową modernizację: nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, obiektów inżynierskich oraz urządzeń zasilania elektroenergetycznego. Efekt modernizacji to osiągnięcie prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim.

W aneksie 1 załączniku 5 tabeli 1 przedstawiono listę rezerwowych projektów kolejowych.

2.3.2.2. Projekty budowy autostrad

Proponuje się, aby w latach 2004-2006 w zakresie budowy autostrad ze środków Funduszu Spójności finansowanych było 8 wybranych odcinków. Projekty będą zlokalizowane na kilku odcinkach autostrad znajdujących się na głównych połączeniach autostradowych kraju. Projekty autostradowe są zlokalizowane na odcinkach przyszłej autostrady A-1, A-2 i A-4 – ujętych w docelowym układzie przyjętym przez Radę Ministrów.

Łącznie odcinki te wymagają poniesienia nakładów w wysokości około 962,7 mln euro, z czego ze środków Funduszu Spójności – 818,3 mln euro. Ich listę zawiera aneks 1 załącznik 4 tabela 4. Ponadto istnieje możliwość zwiększenia ilości potencjalnych projektów z zakresu budowy autostrad o 6 projektów rezerwowych. W aneksie 1 załączniku 5 tabeli 2 przedstawiono listę projektów rezerwowych budowy autostrad.

Uzasadnienie proponowanych projektów

Projekty zlokalizowane na autostradzie A-2: **Konin – Koło, Koło – Dąbie, Dąbie – Wartkowie, Wartkowie – Emilia i Stryków - Skierniewice** położone są w II paneuropejskim korytarzu transportowym. Umożliwiają połączenie autostradowe miast Konin i Łódź. Razem z aktualnie wykonywaną autostradą (w systemie koncesyjnym) od Nowego Tomysła do Konina i planowanym do realizacji w tym samym czasie odcinkiem autostrady Emilia – Stryków wytwarzają ciąg autostradowy długości ok. 250 km. W trakcie negocjacji akcesyjnych z UE Polska zobowiązała się udostępnić połączenie drogowe w tym korytarzu transportowym (droga nr 2 i A-2) dla pojazdów o nacisku 115 kN/oś. Projekt: Stryków – Skierniewice położony jest również w tym korytarzu transportowym. Umożliwia on połączenie ciągu autostradowego od Nowego Tomysła przez Poznań i Łódź do Warszawy, przystosowanego do ruchu pojazdów o nacisku 115 kN/oś. Jednocześnie w ramach SPO-T z EFRR założono współfinansowanie budowy autostrady A-2 Skierniewice- Konotopa (Warszawa), co pozwoli uzyskać połączenia autostradowe z Warszawą.

Projekty zlokalizowane na autostradzie A-4: **Zgorzelec – węzeł Godzieszów i węzeł Godzieszów – Krzyżowa** położone są w III paneuropejskim korytarzu transportowym. Umożliwiają powiązanie autostrad niemieckich z centrami przemysłowymi południowych regionów Polski. Razem z funkcjonującymi obecnie autostradami na Dolnym i Górnym Śląsku i budowanymi obecnie odcinkami od Nogowczyc do Katowic i w rejonie Krakowa oraz planowanym do wykonania odcinkiem od Krakowa do Tarnowa wytworzą ciąg autostradowy długości około 520 km (na terytorium Polski). Polska udostępnia również połączenie drogowe w tym korytarzu transportowym (droga nr 4 i A-4) dla pojazdów o nacisku 115 kN/oś.

Projekt zlokalizowany na autostradzie A-1: **Żory – Gorzyczki** położony jest w VI paneuropejskim korytarzu transportowym. Odcinek ten umożliwi powiązanie czeskiej autostrady D47 z centrami przemysłowymi południowych regionów Polski i z autostradą A-4. Polska udostępnia połączenie drogowe w tym korytarzu transportowym (droga nr 1 i A-1) dla pojazdów o nacisku 115 kN/oś.

2.3.2.3. Projekty budowy dróg ekspresowych

Proponuje się, aby w latach 2004-2006 w zakresie budowy dróg ekspresowych finansowany był ze środków Funduszu Spójności 1 projekt, zlokalizowany na odcinku drogi nr 8 Radzymin – Wyszków, przedstawiony w aneksie 1 załączniku 4 tabeli 5. Jest on częścią programu budowy dróg ekspresowych. Jego realizacja pozwoli zwiększyć długość dróg ekspresowych o ok. 29,9 km. Projekt ten wymaga poniesienia nakładów w wysokości 164,7 mln euro, z czego ze środków Funduszu Spójności 140,0 mln euro. Ponadto zgłoszono 2 projekty rezerwowe z zakresu budowy dróg ekspresowych. Ich listę przedstawiono w aneksie 1 załącznik 5 tabela 3.

Uzasadnienie proponowanego projektu

Projekt: **Radzymin – Wyszków**, położony jest w I paneuropejskim korytarzu transportowym. Połączenie drogowe w tym korytarzu (droga nr 8) również zostało udostępnione do ruchu pojazdów o nacisku 115 kN/oś. Projekt umożliwia przedłużenie istniejącej drogi ekspresowej z Warszawy do Radzymina przez Wyszków wraz z mostem na Bugu w kierunku na Białystok i do krajów nadbałtyckich.

2.3.2.4. Projekty przebudowy dróg krajowych

Proponuje się włączyć do finansowania ze środków Funduszu Spójności również projekty przebudowy dróg krajowych. Są one zlokalizowane na tych odcinkach dróg krajowych, na przebiegach których do 2010 r. nie zostaną wybudowane autostrady. Dotyczy to odcinków dróg krajowych nr 2 i nr 4. Z zakresu przebudowy dróg krajowych proponuje się do realizacji trzy projekty rezerwowe. Są to projekty odcinków dróg krajowych: nr 2 **Siedlce – Terespol** oraz nr 4 **Machowa – Rzeszów i Rzeszów - Radymno**. Przebudowa ta polegałaby na wzmocnieniu jezdni drogi w celu udostępnienia do ruchu pojazdów o nacisku 115 kN/oś. Listę projektów przebudowy dróg krajowych przedstawiono w aneksie 1 załącznik 5 tabela 4.

2.4. Efekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne działań przewidywanych w ramach strategii Funduszu Spójności w sektorze transportu

Planowane nakłady w wysokości 1866,7 mln euro (około 8210 mln PLN) stanowią, w cenach z 1999 r., ekwiwalent ok. 0,39% przewidywanego polskiego PKB w latach 2004-2006. Dodatkowy wzrost PKB wywołany oddaniem do użytku inwestycji w infrastrukturze transportowej tylko o 0,3% przyniosłby już w ciągu jednego roku wartość dodaną niewiele mniejszą od poniesionych nakładów na tę infrastrukturę. Uzyskanie przynajmniej takiego minimalnego wzrostu PKB jest bardzo prawdopodobne w świetle skali lokalizacji nowych inwestycji na terenach przyległych do budowanych i modernizowanych dróg międzynarodowych i krajowych, wzrostu sprzedaży na łatwiej dostępnych rynkach i oszczędności na kosztach produkcji i dystrybucji.

Najwięcej korzyści ekonomiczno-społecznych uzyska się w Polsce w wyniku modernizacji szlaków o znaczeniu tranzytowym. Ograniczone będą natomiast efekty w sferze modernizacji

infrastruktury o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Poza efektami bezpośrednimi realizacji programu niezwykle istotne są efekty mnożnikowe, uzyskiwane w gospodarce dzięki realizacji projektów drogowych. Szacuje się, iż efekty te kilkakrotnie przekraczają zainwestowane sumy. W obecnej sytuacji gospodarczej Polski szczególne znaczenie ma wzrost poziomu zatrudnienia wynikający z przyspieszonego rozwoju sieci drogowej. Dotyczy to zarówno etapu budowy, jak i późniejszej eksploatacji. Z dotychczasowych doświadczeń wynika, iż 1 km budowy lub przebudowy autostrady daje roczne zatrudnienie co najmniej 200 pracownikom. Do tego dodać należy efekty gospodarcze dla terenu okołodrogowego. Szczególnie widoczny jest wpływ realizacji projektów autostradowych na wzrost produkcji w sektorze budowlanym. Przyspieszenie tempa budowy autostrad (w latach 2004 - 2008) spowoduje dwukrotny wzrost zapotrzebowania na materiały budowlane. Tak więc rozwój autostrad i dróg ekspresowych w Polsce powinien być traktowany nie tylko jako usprawnienie infrastruktury drogowej, ale także jako narzędzie realizacji innych celów gospodarczych, w szczególności – ożywienia gospodarki i wzrostu poziomu zatrudnienia. Uzasadnia to w pełni założenie znaczącej mobilizacji finansowo-organizacyjnej ze strony instytucji publicznych i społeczeństwa¹⁹.

Efekty ekologiczne realizacji strategii obejmują zmniejszenie szkód powodowanych w otoczeniu sieci transportowej w wyniku nadmiernej emisji spalin, hałasu, wibracji, zajętości terenów, odpadów (zużyte opony, akumulatory i smary) i pogorszenia efektów estetycznych terenu. Szkody w tym zakresie są szacowane przez ekspertów UE na poziomie 0,6% PKB²⁰. W polskich warunkach oznacza to roczne straty PKB w wysokości ponad 4 mld PLN. Precyzyjna ocena, w jakiej mierze straty te mogą zostać zmniejszone w wyniku realizacji wymienionych projektów, jest dość trudna, ale zmniejszenie strat nawet o 1% oznaczałoby kwotę rzędu 40 mln PLN.

Rozpatrując także inne koszty zewnętrzne transportu, należy wziąć pod uwagę wielkość możliwej ich obniżki w wyniku realizacji drogowej części strategii, w efekcie zmniejszenia liczby wypadków drogowych. Na sieci dróg krajowych istnieje kilkadziesiąt „czarnych punktów”, w których ginie rocznie 150-200 osób²¹. Likwidacja infrastrukturalnych przyczyn istnienia tych punktów i zmniejszenie o 2/3 liczby notowanych tam wypadków oznaczałoby oszczędność rzędu 20-30 mln PLN rocznie.

Inwestycje w infrastrukturze dróg krajowych w porównaniu z inwestycjami dotyczącymi sieci kolejowej przyniosą znacznie większe oszczędności w zakresie kosztów zewnętrznych transportu. Wynika to z faktu, iż na 1 tkm (tona x kilometr) lub 1 paskm (pasażer x kilometr) przewozów drogowych wskaźnik tych kosztów jest ponad 10-krotnie większy. Nie oznacza to jednak niższej efektywności inwestycji kolejowych. Te ostatnie będą generować dodatkowe efekty pośrednio poprzez zmniejszenie ruchu drogowego po pojawieniu się na rynku przewozów pasażerskich atrakcyjniejszej oferty kolejowej.

2.5. Zasady finansowania

Ze względu na dużą skalę proponowanych do realizacji projektów wymagają one wieloletniego, konsekwentnego współfinansowania ze źródeł publicznych. Ich realizacja pozwoli odrobić część zaległości, poprawi stan sieci transportowych oraz będzie elementem realizacyjnym całościowego programu.

¹⁹ Infrastruktura - klucz do rozwoju. Aneks nr 3 do Strategii Gospodarczej Rządu RP z 29 stycznia 2002 r., s. 10.

²⁰ Zielona Księga - W kierunku uczciwego i efektywnego ustalania cen w polityce transportowej – możliwości dla internalizacji zewnętrznych kosztów transportu w Unii Europejskiej, Komisja 1995, COM (95) 691 ostateczny.

²¹ „Czarne punkty na polskich drogach, 1998-2000”, Ministerstwo Infrastruktury 2001.

W stosunku do projektów współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności UE obowiązuje zasada partycypacji środków wspólnotowych i środków krajowych. W niniejszej strategii zasada ta polega na tym, że w zgłaszanych projektach proporcje pomiędzy środkami z Funduszu Spójności a środkami krajowymi, obejmującymi zarówno koszty kwalifikowane, jak i koszty niekwalifikowane, są następujące (w %):

dziedzina	środki FS	środki krajowe (niekwalifikowane i kwalifikowane)
- projekty kolejowe	80,0	20,0
- projekty autostradowe	66,1	33,9
- projekty dróg ekspresowych	69,8	30,2
- projekty przebudowy dróg krajowych	82,0	18,0

Natomiast udział środków Funduszu Spójności w kosztach kwalifikowanych wynosi dla wszystkich projektów 85%.

Względnie wysoki udział środków krajowych we współfinansowaniu projektów, szczególnie w projektach drogowych, wynika z faktu, że występuje dość wysoki udział kosztów niekwalifikowanych w kosztach ogółem. Projekty autostradowe i drogowe wymagają wcześniejszego wykupu terenów i sporządzenia projektu technicznego, co powoduje wzrost udziału środków krajowych.

Wstępne finansowanie i współfinansowanie projektów realizowanych w ramach Funduszu Spójności będzie wspierane przez Europejski Bank Inwestycyjny. Kontrakt finansowy na projekt budowy przedłużenia autostrady A-2 (Konin - Wiskitki) w zakresie pre- i współfinansowania został podpisany z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym 17 lipca 2003 r. Pierwszy (z dwóch) kontraktów finansowych opiewa na sumę 175 mln euro.

Dane finansowe przedstawione są w tabelach finansowych zawartych w aneksie I załącznik 2.

Dziedzina *modernizacja linii kolejowych* stanowi 43% wydatków ogółem z Funduszu Spójności na transport. Dziedziny *budowa autostrad*, *budowa dróg ekspresowych* i *przebudowa dróg krajowych* stanowią 57% wydatków. Większościowy udział wydatków na projekty drogowe wynika z braku w Polsce dróg o najwyższych kategoriach (autostrad i dróg ekspresowych). Projekty te są rozmieszczone w czterech paneuropejskich korytarzach transportowych: I (a i b), II, III i VI. Koszt tych projektów wg korytarzy przedstawia się następująco (w mln euro z 1999 r.):

	Ogółem	w tym z FS	% udziału
- korytarz I (a+b) ²²	461,2	392,0	21
- korytarz II	724,7	616,0	33
- korytarz III	373,4	317,3	17
- korytarz VI ²³	636,9	541,4	29
razem	2196,2	1866,7	100

²² Do projektów korytarza I włączono także projekty położone na przedłużeniu tego korytarza w kierunku Wrocławia.

²³ Do projektów korytarza VI wliczono także projekty położone na połączeniu N-S w kierunku do Szczecina.

3. STRATEGIA OCHRONY ŚRODOWISKA W ŚWIETLE PRIORYTETÓW POLITYKI SPÓJNOŚCI

3.1. Diagnoza sytuacji w głównych obszarach interwencji Funduszu Spójności w sektorze środowiska w Polsce

3.1.1. Tendencje ogólne

Stan środowiska w Polsce w ostatniej dekadzie uległ znacznej poprawie, głównie w efekcie restrukturyzacji przemysłu, a w szczególności w wyniku: spadku aktywności branż najsilniej degradujących środowisko, wzrostu nakładów na ochronę środowiska, wprowadzania nowocześniejszych technologii, jak również dzięki polityce zaostreżenia wymagań administracyjnych wobec przemysłu. Od początku 1992 r. poprawa stanu środowiska następowała przy utrzymującej się wysokiej stopie wzrostu gospodarczego, co oznacza zmniejszające się ilości zanieczyszczeń w przeliczeniu na jednostkę PKB i świadczy o zerwaniu związku między wzrostem gospodarczym a presją na środowisko (de-coupling) w odniesieniu do większości czynników zanieczyszczających²⁴.

Niemniej, w dalszym ciągu podstawowe wskaźniki przedstawiają się gorzej niż w większości krajów europejskich²⁵. Wynika to z jednej strony z odziedziczonego po gospodarce centralnie planowanej niedorozwoju infrastruktury środowiskowej (wodociągi, kanalizacja, oczyszczalnie, systemy zagospodarowania odpadów), zwłaszcza na obszarach wiejskich, z drugiej zaś – ze złego stanu technicznego zdekapitalizowanych urządzeń ochronnych. Mimo znacznych wysiłków poczynionych w latach 90. jest to wciąż sektor niedoinwestowany, zwłaszcza w świetle wyzwań związanych z integracją europejską i koniecznością osiągnięcia standardów wymaganych przez wspólnotową politykę ekologiczną²⁶. W niektórych obszarach obserwuje się utrzymywanie lub nawet zwiększenie presji na środowisko, w szczególności ze strony gospodarki komunalnej (odpady, ścieki) oraz transportu samochodowego.

3.1.2. Gospodarka wodno-ściekowa

Jakość wód

Jednym z podstawowych zasobów środowiska wymagającym szczególnej ochrony są wody powierzchniowe, które stanowią cenne dobro naturalne z punktu widzenia życia ludzkiego, szeroko rozumianej gospodarki oraz środowiska naturalnego. Przeważająca część terytorium Polski położona jest w granicach dwóch dorzeczy: Wisły (54% powierzchni kraju) oraz Odry (33,9%). Zasoby wód powierzchniowych w Polsce stanowią podstawowe źródło dla zaopatrzenia w wodę gospodarki narodowej i pokrywają ponad 80% jej potrzeb. Rejestrowany pobór wód w roku 2001 (Źródło: GUS 2002 r.) wyniósł 10 683 mln m³, w tym 8 899 mln m³ stanowiły wody powierzchniowe. Pobrana woda została wykorzystana w 69,5% przez przemysł, w 20,8% przez gospodarkę komunalną, w 9,7 % przez rolnictwo i leśnictwo. Należy zauważyć, iż zużycie wody obecnie jest znacznie niższe niż na początku lat 90. ubiegłego wieku. Spadek wykorzystania wody odnotowano we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej, w tym: o 26,7 % w przemyśle, o 18,6 % w gospodarce komunalnej, o 21,9 % w rolnictwie i leśnictwie. Na ograniczenie zużycia wody istotny wpływ miały zmiany w wielkości i strukturze produkcji przemysłowej, wprowadzenie liczników wody dla indywidualnych odbiorców, urealnienie opłat za pobór wody. Oprócz kształtowania polityki zmierzającej do zrównoważonego korzystania z zasobów wód, istotne jest dążenie do poprawy i ochrony ich jakości, a w Polsce w szczególności zasobów wód powierzchniowych.

²⁴ Drugi Przegląd Stanu Ochrony Środowiska w Polsce (projekt), OECD, Paryż 2002.

²⁵ Statystyka dotycząca Państw Członkowskich, OECD, Paryż 1999.

²⁶ „Wyzwania dotyczące finansowania ochrony środowiska w krajach kandydujących” - Bruksela, Komisja Europejska 2001, COM (2001) 0304 ostateczny.

O jakości wód w Polsce decydują przede wszystkim odprowadzane, niedostatecznie oczyszczone ścieki komunalne i przemysłowe. Zbiorcze zestawienie ilości ścieków odprowadzanych do wód powierzchniowych w roku 2001 przedstawia tabela 3.1 (źródło: GUS 2002 r.).

Tabela 3.1. Zestawienie ścieków komunalnych i przemysłowych odprowadzanych do wód powierzchniowych w roku 2001 (źródło: GUS 2001r.)

Wyszczególnienie	Ilość ścieków	
	[mln m ³]	[%]
Ścieki komunalne	1 425,3	15,9
Ścieki przemysłowe	7 522,9	84,1
(w tym wody chłodnicze)	(6 545,8)	(73,2)
Razem	8 948,2	100
Ścieki oczyszczone	2 160,5	89,9
Ścieki nieoczyszczone	241,9	10,1
Ścieki wymagające oczyszczenia	2 402,4	100

W porównaniu do roku 1990 odnotowano zmniejszenie odprowadzanych do wód powierzchniowych ścieków komunalnych o 38,4 % w stosunku do roku 2001, a ścieków przemysłowych o 45,7%. Na ograniczenie zrzutów ścieków do wód powierzchniowych wpłynęło przede wszystkim zmniejszenie produkcji, racjonalizacja zużycia wody zarówno w przemyśle, jak i w gospodarstwach domowych, powszechne stosowanie instrumentów prawno-ekonomicznych (opłaty, kary i kontrole).

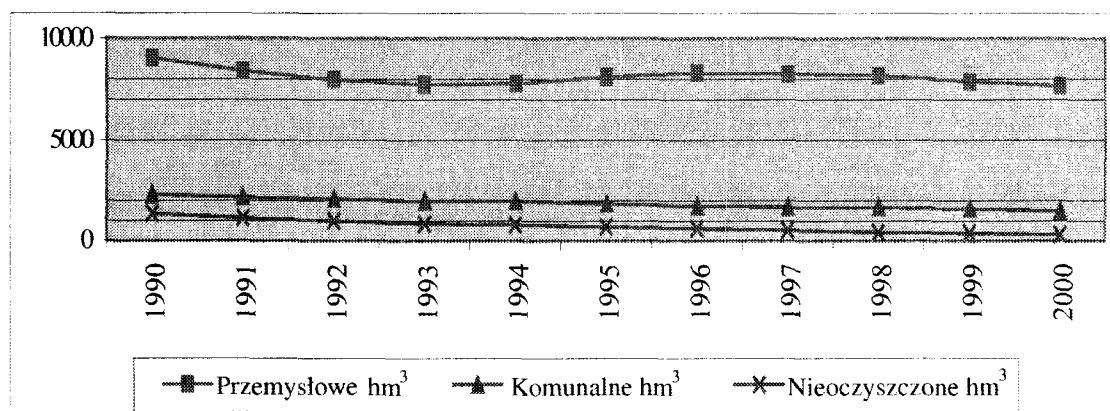
Pomimo odnotowywanego ograniczenia zużycia wody, jak i poprawy w zakresie oczyszczania ścieków, jakość wód powierzchniowych w dalszym ciągu jest niezadowolająca. Przekraczane są dopuszczalne normy w trzystopniowej polskiej klasyfikacji czystości wód, przykładowo w roku 2001 pod względem kryterium sanitarnego aż 52,4 % odcinków rzek zostało ocenionych jako wody pozaklasowe. Zły stan wód powierzchniowych wpływa negatywnie na jakość wód Bałtyku, która w polskiej strefie przybrzeżnej zależy obecnie w największym stopniu od wielkości ładunków odprowadzanych Wisłą i Odrą oraz wpływu zanieczyszczeń już zakumulowanych. W latach 1992 - 2002 Polska podjęła działania, które w znacznym stopniu przyczyniły się do redukcji wzrostu ładunku zanieczyszczeń odprowadzanych do Morza Bałtyckiego, w szczególności metali ciężkich. Jednak, pomimo dużego wysiłku inwestycyjnego ilość odprowadzanych ładunków biogenów (głównie azotu i fosforu) i związków organicznych jest nadal wysoka (tabela 3.2.).

Tabela 3.2. Wielkość ładunków niektórych zanieczyszczeń odprowadzanych rzekami polskimi do Bałtyku w latach 1996-2001 (w tys. ton)

Rodzaj zanieczyszczenia	1996	1997	1998	1999	2000	2001
BZT5	225,9	281,5	263,2	237,8	215,9	218,6
Azot ogólny	242,3	207,7	229,1	245,1	194,2	183,2
Fosforany	18,6	25,5	24,4	20,1	16,9	16,6
Fosfor ogólny	12,4	15,5	14,2	15,0	12,5	12,3

Źródło: Państwowy Monitoring Środowiska, 2003.

Rysunek 3.1. Ścieki w latach 1990 – 2000 (wg danych GUS)



W tym kontekście nadal największe znaczenie dla stanu czystości wód powierzchniowych ma zrzut ścieków nieoczyszczonych bądź niedostatecznie oczyszczonych. W 1999 r. 47% populacji odprowadzało ścieki do publicznych oczyszczalni ścieków, podczas gdy wskaźnik ten dla krajów Unii Europejskiej wynosił średnio 70%²⁷. Znaczne dysproporcje w tej dziedzinie zaznaczały się między miastem a wsią. W 2000 r. wskaźnik populacji miejskiej korzystającej z oczyszczalni ścieków wyniósł 79%. W tym samym okresie jedynie 10,7% populacji wiejskiej było obsługiwane przez oczyszczalnie ścieków²⁸. Udział populacji miejskiej korzystającej z kanalizacji wyniósł w 2000 r. 83 %, natomiast na wsi udział populacji wiejskiej przyłączonej do kanalizacji wynosił 11,5%.

W infrastrukturę wodno-kanalizacyjną stosunkowo najlepiej wyposażone są miasta duże i średnie, tj. liczące powyżej 50 000 mieszkańców²⁹. W miarę zmniejszania się wielkości miasta poziom jego wyposażenia staje się coraz uboższy. Jednocześnie maleją możliwości zapewnienia właściwego poziomu wyposażenia w infrastrukturę wodno-ściekową ze środków własnych gmin, w związku ze złą na ogół ich sytuacją ekonomiczną i społeczną.

W związku z niezadowalającą jakością wód powierzchniowych i podziemnych ujmowanych do celów konsumpcyjnych oraz złym stanem znacznej części urządzeń dystrybucyjnych i uzdatniających, jakość wody do picia dostarczanej mieszkańcom Polski odbiega od standardów UE. Znaczna część gospodarstw domowych, zwłaszcza na obszarach wiejskich, pobiera silnie zanieczyszczoną wodę pitną z płytkich studni przydomowych. W 2000 r. wodę złej jakości dostarczało mieszkańcom wsi 13% wodociągów lokalnych, 32% studni publicznych i 45% studni przydomowych (GUS, 2001).

Stan ilościowy zasobów wodnych i ochrona przeciwpowodziowa

Podstawowe znaczenie w zaopatrywaniu gospodarki narodowej w wodę w Polsce mają zasoby wód powierzchniowych. Zasoby wód podziemnych przeznaczone są na zaopatrzenie ludności w dobrej jakości wodę do spożycia.

²⁷ Statystyka dotycząca Państw Członkowskich, OECD, Paryż 1999.

²⁸ Źródło: GUS (stan na grudzień 2000 r.).

²⁹ Jednakże stan tej infrastruktury jest rzadko zadowalający (dekapitalizacja majątku trwałego) i nie spełnia wymogów technicznych umożliwiających osiągnięcie standardów UE.

Uznaje się, że sterowanie zasobami wód warunkowane jest m.in. budową zbiorników retencyjnych w górnych częściach dorzeczy Wisły i Odry, poprzez magazynowanie wód w takich zbiornikach w okresach wezbrań i zasilanie rzek w okresach niskich stanów i przepływów wód.

Polska posiada zbiorniki o łącznej objętości ok. 3,3 mld m³ wody. Ocenia się, że aby stworzyć pełne bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, trzeba byłoby powiększyć łączną objętość zbiorników trzykrotnie. Wskaźnik zabudowy retencyjnej dorzecza górnej i środkowej Odry, określający stosunek użytkowej pojemności zbiorników do odpływu średniego z wielolecia, wynosi tylko 0,045 i jest kilkakrotnie mniejszy w porównaniu z rzekami Europy Zachodniej, takimi jak np. Łaba i Ren. Tymczasem Odrę zalicza się do grona rzek europejskich o największym potencjale powodziowym, potwierdza to wskaźnik zmienności przepływów Q_r/Q_{max} określany w przedziale 1 : 20, 1 : 25, a także gwałtowne przybory wody i bardzo krótki czas formowania się fali powodziowej.

Ze względu na warunki formowania fali powodziowej największe zagrożenie stanowią wezbrania powodziowe uformowane w górnym biegu Odry i dorzeczu górnej i środkowej Odry oraz w dorzeczu górnej Wisły. Wody powodziowe w 1997 r. miały przepływ kilkadziesiąt razy większy od średniego przepływu wód w rzekach. Przykładowo w lipcu 1997 r. przepływy kulminacyjne Odry wynosiły od 2160 m³/s w Chałupkach do 3640 m³/s we Wrocławiu.

W wyniku powodzi w 1997 r. zginęły 54 osoby, ewakuowano ponad 106 tys. osób z zalanych lub zagrożonych terenów. W samym dorzeczu Odry straty oszacowano na 7 697 mln zł i stanowiły one ponad 75 % strat w kraju, zalaniu uległo około 50 tys. budynków mieszkalnych i gospodarczych, uszkodzeniu lub zniszczeniu uległo 5 991 km dróg wojewódzkich i 532 km dróg krajowych i szlaków kolejowych oraz 1,7 tys. mostów i przepustów drogowych. Uszkodzone zostały zakłady przemysłowe, 71 szpitali w miastach, 190 placówek służby zdrowia, 252 obiekty kulturalne, 300 obiektów zabytkowych, 937 szkół i przedszkoli, 33 placówki naukowe, ok. 300 obiektów sportowych, ok. 120 km sieci wodociągowej, 100 ujęć wody pitnej. Zalanych zostało ok. 70 oczyszczalni ścieków i 7 składowisk odpadów komunalnych. Uszkodzonych zostało 4 494 km obwałowań i brzegów rzek. W całym kraju pod wodą znalazło się 465 tys. ha użytków i gruntów rolnych. Straty w dorzeczu Wisły oszacowano na 1 960 mln zł.

Poza stratami o charakterze gospodarczym, wielkie, choć mniej wymierne, były straty o charakterze społecznym i środowiskowym. Dotyczyły one wielkich zniszczeń w lasach i ekosystemach nadrzecznych, które okazały się wrażliwe na powódź o tak katastrofalnym zakresie. Na wielu obszarach zanieczyszczeniu i erozji uległy gleby oraz wody gruntowe, ponieważ wody powodziowe niosły ze sobą wiele zanieczyszczeń o charakterze biologicznym i chemicznym. Powódź w 1997 r. przyczyniła się do czasowego zanieczyszczenia wód Bałtyku w rejonie ujścia.

Zagrożeniem stają się zjawiska związane ze zwiększeniem intensywności zjawisk meteorologicznych, spowodowane prawdopodobnie procesami globalnymi. Obserwacje ostatnich lat wskazują, że dla obszaru Polski mogą mieć znaczenie tendencje do zaostrzenia się zjawisk ekstremalnych, przy nieznacznym tylko wpływie na wielkości przeciętne zasobów wodnych. Oznaczać to może zwiększenie się ryzyka okresów susz, a szczególnie zwiększenie rozmiarów i częstotliwości występowania zjawisk powodziowych.

Szacuje się, że aby osiągnąć niezbędne bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, trzeba zbudować dodatkowe zbiorniki retencyjne o pojemności ok. 2,0 mld m³ w górnych dorzeczach Odry i Wisły, a więc na terenach największych opadów i powstawania najgroźniejszych fal wezbraniowych, przebudować ok. 1000 km wałów, uregulować ok. 4000 km rzek i potoków górskich oraz wyznaczyć suche poldery na ok. 0,4 mld m³ wody. Osiągnięcie stanu niezbędnego bezpieczeństwa powodziowego w tym zakresie powinno nastąpić do 2010 r.

Zbiorniki retencyjne nie likwidują jednak w całości zagrożenia powodziowego. Pełnią rolę przeciwpowodziową tylko poprzez redukcję fali wezbraniowej (poprzez przechwycenie szczytu fali). Jednak doświadczenia z ostatnich powodzi wykazały, że z reguły zbiorniki napełniają się już

przed nadejściem szczytu fali. Doliny poniżej zbiorników muszą więc być przygotowane na przyjęcie i przepuszczenie wezbrania. Tymczasem komunalna i przemysłowa zabudowa dolin rzecznych zwięża światło ich przekroju poprzecznego i powiększa straty.

Biorąc pod uwagę te okoliczności, dla rzeczywistej likwidacji zagrożenia powodziowego należy rozpocząć rozłożony na kilka dziesięcioleci nowy plan zagospodarowania dolin rzecznych, polegający na wstrzymaniu wydawania pozwolenia na budowę na terenach zalewowych. Z czasem pozwoli to zwiększyć przepustowość dolin rzecznych i jednocześnie uchronić od zalania nowe budownictwo w wyniku przeniesienia tej zabudowy na tereny powyżej strefy zalewowej. W nowym planowaniu przestrzennym należy też uwzględniać doświadczenia powodziowe w Zachodniej Europie w latach 1990-2002, wykazujące, że zbiorniki na nizinnych odcinkach rzek zmniejszają pojemność dolin rzecznych, a zwiększane przez to zagrożenie powodziowe jest potęgowane przerywaniem zapór przez wezbrania ekstremalne, jak miało to miejsce na Łabie. Należy też uwzględnić podobne doświadczenia z wałami przeciwpowodziowymi, które im wyższe, tym wyższą falę powodziową wywoływały po ich przerwaniu na terenach zawałowych.

Konieczna jest także nowa identyfikacja obszarów i obiektów o szczególnej podatności na tworzenie się warunków powodziowych. Niezbędne jest także podejmowanie różnorodnych działań przeciwpowodziowych wszędzie tam, gdzie narastają zagrożenia.

Obecny stan zagospodarowania wód nie stwarza korzystnych warunków dla skutecznego reagowania na sytuacje ekstremalne - uruchamianie rezerw wody w okresach suszy lub redukcja dużych fal powodziowych. Na wszystkich rzekach Polski istnieje tylko 40 zbiorników retencyjnych o pojemności całkowitej większej niż 10 mln m³ (w tym tylko 11 zbiorników o pojemności większej niż 100 mln m³). Wszystkie one posiadają łączną pojemność całkowitą 3,26 mld m³ (w tym mniej niż 0,72 mld m³ rezerwy powodziowej). Pojemność sztucznych zbiorników wodnych istniejących w Polsce odpowiada objętości ok. 6% rocznego odpływu rzek (w krajach sąsiednich 10-12%).

Polska dysponuje obecnie najmniejszymi w Europie, poza Belgią, zasobami wody na mieszkańca, a jednocześnie posiada w porównaniu z innymi krajami wyjątkowo małe objętości rezerwowych zbiorników retencyjnych w stosunku do średniorocznych przepływów wody w rzekach. Występujące co kilka lat wysokie, a co kilkanaście lat bardzo obfite opady powodują powodziowe wezbrania wód w dolinach rzecznych Wisły i Odry, zamiast stanowić źródła odnawiania zasobów wód dla gospodarki. Opady te stają się powodem klęsk powodziowych.

Polska jest zagrożona okresowymi deficytami wody. Według oceny Międzynarodowego programu „Populacja i środowisko”³⁰ Polska znajduje się na 28 miejscu od końca wśród analizowanych 100 krajów świata, jako jedyny kraj europejski zagrożony deficytem wody.

Przepływy rzek, zwłaszcza górskich, charakteryzują się dużą zmiennością zarówno w cyklach wieloletnich (lata suche i lata mokre), jak również w okresach rocznych (przemienne występowanie okresów niżówek i wezbrań). Przepływy w okresie niżówek limitują możliwości wykorzystania zasobów wód powierzchniowych, w tym do zaopatrzenia ludności w wodę. Przepływy w okresie wezbrań częstokroć powodują powódzie, a w ich wyniku wielkie straty. Ta odmienność przepływu wód wskazuje na konieczność weryfikacji dotychczas bilansowanych potrzeb pojemności zbiorników wodnych.

Doświadczenia powyższe należy uwzględnić w planowaniu gospodarki wodnej w Polsce. Zbyt małe zasoby wodne Polski, wraz z ich wciąż wysokim zanieczyszczeniem, jak też dalece niezadowalający stan ochrony przeciwpowodziowej mogą stać się jedną z poważniejszych barier rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

³⁰ Populacja i program ochrony środowiska - Robert Engelman i Pamele de Ray, Population Action International 1993.

3.1.3. Zagospodarowanie odpadów

W państwach wyżej rozwiniętych od wielu lat minimalizacja ilości wytwarzanych odpadów i racjonalne nimi gospodarowanie należą do najważniejszych kierunków ochrony środowiska. Natomiast Polska ze względu na ilość wytwarzanych i nagromadzonych odpadów (tabele 3.3. i 3.4.), zwłaszcza odpadów przemysłowych, zajmuje wśród państw europejskich wysoką pozycję.

Tabela 3.3. Produkcja roczna i recykling odpadów przemysłowych w latach 1990 – 1999

Rok	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Produkcja roczna (mln t)	143,9	128,3	121,9	120,5	121,5	122,7	124,5	124,5	133,1	126,2
Odpady przemysłowe wykorzystane (mln t)	77,0	65,5	64,3	64,6	65,6	66,9	63,5	80,2	91,7	92,0
% wykorzystanych	54	51	53	54	54	55	51	64	69	73

Źródło: GUS (2000).

Tabela 3.4. Odpady wytworzone i składowane w 1999 r.

Rodzaj odpadów	Wytworzonych (mln t)	Skierowanych na składowiska (mln t)
Komunalne	12,4	12,3
Przemysłowe obojętne	126,2	27,7
Niebezpieczne	1,1	0,1
Razem	139,7	40,1

Źródło: AEA Technology Environment 2002 Assistance in implementation of the directive 1999/31/EC on landfill, Poland, final report.

Ponad 90% całkowitej ilości odpadów w Polsce stanowią *odpady przemysłowe*. Jako jedną z podstawowych zasad mających na celu ograniczenie ilości powstających odpadów przyjmuje się zapobieganie powstawaniu odpadów u źródła. W przypadku gospodarki odpadami polega to na zmianie procesów produkcyjnych. W tej dziedzinie w Polsce nie odnotowano większych sukcesów.

Ilość wytwarzanych rocznie *odpadów komunalnych* wynosi obecnie w Polsce około 300-350 kg na osobę. Obserwowany wzrost ilości odpadów komunalnych jest głównie wynikiem masowego wprowadzania na polski rynek produktów i opakowań jednorazowych. Blisko 98% tych odpadów unieszkodliwiana jest poprzez składowanie na składowiskach odpadów, z których wiele, szczególnie starych, nie zabezpiecza gleby, wód gruntowych i podziemnych przed szkodliwymi oddziaływaniami. Odzysk wyselekcjonowanych surowców wtórnych, kompostowanie i spalanie obejmują obecnie niewielką część powstających odpadów.

Autorzy raportu przygotowanego w roku 2002 na zlecenie Komisji Europejskiej³¹ na podstawie danych Inspekcji Środowiska szacują, że w Polsce jest obecnie ok. 2000 składowisk komunalnych, z czego zaledwie ok. 1% spełnia techniczne warunki nakładane przez dyrektywę 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów (Dz. Urz. WE L 182 z 16.07.1999 r.). 60-90% ludności miast jest objęte zorganizowaną usługą wywozu śmieci; na wsi procent ten wynosi 20-40.

³¹ Pomoc we wdrożeniu dyrektywy 1999/31/WE dla Polski - AEA Technology Environment, 2002.

Średnia dla Polski w 1999 r. była szacowana na 55%. Wg GUS na terenach miejskich zorganizowaną zbiórką odpadów objętych jest 94% mieszkańców, podczas gdy na terenach wiejskich ok. 74%. W roku 2000 recyklingowi poddano 1,2% całości wytwarzanych odpadów.

W Polsce funkcjonują obecnie 44 sortownie odpadów, w których w zdecydowanej większości przypadków prowadzony jest proces doczyszczania odpadów w sposób ręczny bądź ręczno-mechaniczny. Proces kompostowania jest prowadzony w 30 zakładach. Jedyna w kraju spalarnia odpadów komunalnych pracuje w Warszawie i aktualnie unieszkodliwia 57 tys. Mg odpadów rocznie³². W związku z budową coraz większej ilości oczyszczalni ścieków poważnym problemem może stać się wkrótce zagospodarowanie osadów pościekowych.

Do grupy *odpadów niebezpiecznych* zaliczane są substancje, które po przedostaniu się do środowiska mogą powodować poważne zagrożenia dla funkcjonowania ekosystemów, negatywne skutki zdrowotne dla ludzi i zwierząt, a także w większości przypadków trudno odwracalne lub praktycznie nieodwracalne zanieczyszczenie środowiska i jego zasobów. Większość odpadów niebezpiecznych jest wykorzystywana gospodarczo, jednak ciągle jeszcze około 10 – 15% jest składowane, z czym wiąże się zwiększone ryzyko środowiskowe i możliwość wystąpienia lokalnych zagrożeń. Jedną z przyczyn nieracjonalnej gospodarki odpadami w Polsce jest brak możliwości zagospodarowania powstających odpadów, związany z brakiem lub niską opłacalnością tego typu działań.

Poza składowaniem odpadów na wysypiskach, przez co zanieczyszczeniu ulegają duże powierzchnie gruntów, negatywny wpływ na ich jakość mają również zanieczyszczenia przemysłowe, jak również po byłych bazach wojskowych. *Gleby zdegradowane* pod wpływem czynników przemysłowych występują głównie w południowo-środkowej i południowo-zachodniej części kraju. Głównymi przyczynami przemysłowego zanieczyszczenia gruntów są: górnictwo, w tym siarkowe (zwłaszcza Tarnobrzeski Okręg Siarkowy), oraz oddziaływanie gazów i pyłów emitowanych przez przemysł i źródła mobilne. Z punktu widzenia środowiska najważniejsze jest zapobieganie zanieczyszczeniom metalami ciężkimi. Tego typu zanieczyszczenia występują na terenach i w otoczeniu zakładów przemysłowych, na terenach miast i aglomeracji, w pobliżu ciągów komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu oraz na terenach składowisk odpadów komunalnych i przemysłowych. Na obszarach degradacji przemysłowej występują wszystkie lub większość czynników pogarszających ekologiczne i użytkowe właściwości gleby.

Krajowy Plan Gospodarki Odpadami przewiduje między innymi budowę do 2006 r. obiektów gospodarki odpadami, które przerabiać będą około 2 mln Mg tych odpadów; do 2010 r. zdolność przerobowa instalacji odzysku i unieszkodliwiania powinna wynosić około 4,9 mln Mg.

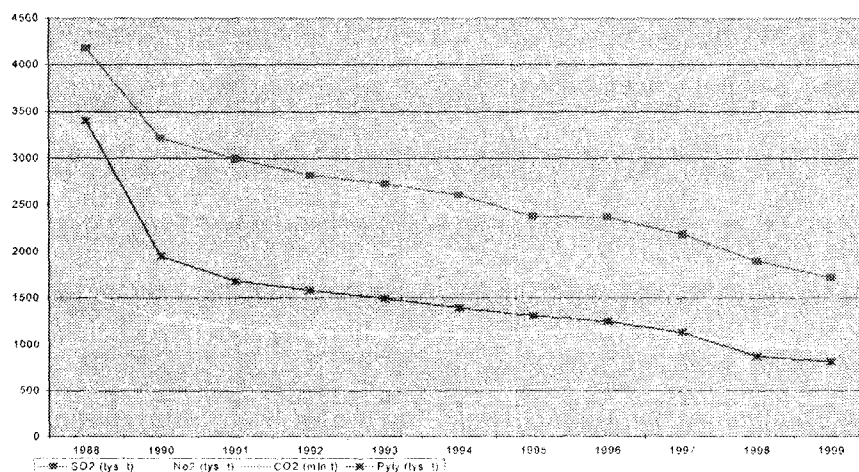
3.1.4. Jakość powietrza

W latach 90. emisja pyłów w Polsce zmniejszyła się o 57%, związków siarki o 48%, a związków azotu o 28% (rysunek 3.2). Z ponad 2,3 mln ton pyłów i gazów wyemitowanych w roku 2000 neutralizowane było ok. 99% pyłów i blisko 38% gazów. W czasie ostatniej dekady nastąpiła też znaczna redukcja zawartości w powietrzu takich zanieczyszczeń, jak dwutlenek siarki, tlenki azotu, dwutlenek węgla (rys. 3.2).

Odniesienie emisji zanieczyszczeń do PKB pokazuje, że w latach 1990-99 zanieczyszczenie SO₂ w przeliczeniu na jednostkę PKB spadło 5-krotnie, zanieczyszczenie NO_x - 3,5-krotnie, pyłu – ponad 6,3-krotnie. Trend ten świadczy, że przemiany strukturalne w sektorze przedsiębiorstw i sektorze komunalno-bytowym, jak również zastosowane instrumenty polityki ekologicznej, w tym intensywne inwestowanie w urządzenia ochronne, wpłynęły pozytywnie na wielkość emisji głównych zanieczyszczeń powietrza. Jednakże dynamika poprawy tych wskaźników ma tendencję malejącą.

³² Uchwała Rady Ministrów nr 219 z dnia 29 października 2002 r. w sprawie krajowego planu gospodarki odpadami (M.P. z 2003 r. Nr 11, poz. 159).

Rys. 3.2. Poziom emisji niektórych zanieczyszczeń powietrza w latach 1988-1999 (wg GUS 1990-2001)



Generalnie, jakość powietrza atmosferycznego w Polsce jest obecnie stosunkowo dobra, z wyłączeniem kilku aglomeracji miejskich, w których występują okresowe przekroczenia dopuszczalnych stężeń niektórych zanieczyszczeń, np. pyłów, ozonu, tlenku węgla i tlenków azotu oraz uznawanego za rakotwórczy benzoalfa pirenu, powstającego między innymi w procesach niepełnego spalania paliw.

Niemniej, mimo opisanej poprawy, obecny poziom emisji zanieczyszczeń utrzymuje się wciąż na zbyt wysokim poziomie. Podstawową tego przyczyną jest niekorzystna struktura źródeł produkcji energii elektrycznej i ciepłej, oparta w 97% na węglu. Energia elektryczna wytwarzana przy wykorzystaniu źródeł odnawialnych stanowi około 2% energii elektrycznej wytwarzanej w Polsce. Wskaźniki emisji w przeliczeniu na jednego mieszkańca są dla Polski wyższe niż w większości rozwiniętych krajów. Emisja tlenków siarki na mieszkańca wyniosła w Polsce w 1999 r. 61 kg wobec przeciętnej dla krajów UE 27 kg. Wielkość emisji tlenków azotu w Polsce (30 kg na mieszkańca) jest zbliżona do średniej dla UE. Pod względem emisji CO₂ na mieszkańca (9,06 t) Polska plasuje się w pobliżu średniej dla UE (8,58 t)³³.

Wskaźniki pokazujące obciążenie środowiska przeliczone na wytworzenie jednostki produktu krajowego pokazują znacznie większe wykorzystanie zasobów środowiska na jednostkę dochodu narodowego w Polsce w porównaniu z innymi krajami rozwiniętymi. Na przykład emisja tlenków siarki w kg na 1000 USD PKB wynosi w Polsce 10,8 kg, gdy w krajach UE od 0,4 do 3,5 kg³⁴.

Obecnie do najważniejszych ujemnych skutków zanieczyszczenia powietrza w Polsce można zaliczyć:

- podwyższone zanieczyszczenie powietrza na obszarach wielu miast związane z oddziaływaniem tzw. niskiej emisji z niesprawnych urządzeń ciepłownictwa komunalnego oraz rosnącym natężeniem ruchu pojazdów,
- lokalnie podwyższone zanieczyszczenie środowiska substancjami szczególnie szkodliwymi dla zdrowia ludzi i dla środowiska (metale ciężkie, trwałe zanieczyszczenia organiczne, drobne cząstki pyłu zawieszonego).

³³ Źródło: Statystyka dotycząca Państw Członkowskich, OECD, Paryż 1999.

³⁴ Ochrona środowiska, GUS 2001, Warszawa.

W wyniku przeprowadzonej wstępnej oceny jakości powietrza³⁵ do stref, w których zachodzi prawdopodobieństwo przekraczania norm jakości powietrza, zaliczono:

- ze względu na stężenia SO₂ - 72 strefy,
- ze względu na stężenia NO₂ - 57 stref,
- ze względu na stężenie pyłu zawieszonego - 299 stref,
- ze względu na stężenie ołowiu - 2 strefy,
- ze względu na stężenia CO - 8 stref.

Z powyższego wynika, że największym problemem ochrony powietrza w Polsce będzie ograniczenie stężeń pyłu zawieszonego – czynnika szczególnie silnie negatywnie oddziałującego na zdrowie ludzi.

Wraz z intensywnym rozwojem motoryzacji (blisko dwukrotny wzrost liczby samych samochodów osobowych w okresie 1990-1999) pojawił się groźny trend lokalnego przekraczania norm emisji tlenków azotu, tlenku węgla oraz ozonu troposferycznego na obszarach zurbanizowanych, zwłaszcza w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych (tabela 3.5).

Ozon jest głównym składnikiem smogu letniego na terenach aglomeracji oraz na obszarach o dużej gęstości dróg. Z dostępnych danych wynika, że w miejscach, w których są prowadzone pomiary stężenia ozonu w atmosferze, przekroczenia średniorocznych wartości dopuszczalnych występowały od około 20% do 100% dni w roku.

Tabela 3.5. Zmiany emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu w latach 1990-1999

Emisja ze środków transportu [Mg]	1990/1991	2000	% zmiana emisji w latach 1990 – 1999
Dwutlenek węgla	27 641 000	32 003 000	15,8
Metan	8 380	6 750	-19,5
Podtlenek azotu	1 460	1 790	22,6
Tlenek węgla	1 418 000	857 300	-39,5
NMLZO	320 100	197 800	-38,2
Tlenki azotu	469 000	269 600	-42,5
Cząstki stałe	25 000	19 850	-20,6
SO ₂	54 000	19 230	-64,4
Ołów	1 150	170	-85,2

Źródło: Ministerstwo Środowiska 2002.

Największe zagrożenia dla ludności występują na terenach większych aglomeracji miejskich, gdzie przy dużym natężeniu ruchu obserwuje się brak właściwie rozwiniętej infrastruktury drogowej, a także niekorzystne warunki rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń i hałasu.

Główną barierą dla poprawy jakości powietrza jest zbyt mała przepustowość ulic i brak preferencji dla transportu publicznego. Obserwowany spadek popytu na nowe pojazdy i liberalizacja przepisów dotyczących eksportu pojazdów używanych może też spowodować pogorszenie jakości powietrza w miastach.

³⁵ Wg Państwowej Inspekcji Ochrony Środowiska, 2000 „Wstępna ocena jakości powietrza”. Oceny tej dokonano stosując kryteria monitoringowe, które są ostrzejsze niż kryteria zawarte w dyrektywie 96/62/WE z dnia 27 września 1996 r. w sprawie oceny zarządzania jakością powietrza (Dz. Urz. WE L 296 z dnia 21.11.1996 r.). Analizy jakości powietrza na podstawie tych ostatnich kryteriów zostały zakończone w I kwartale 2003 r.

3.1.5. Analiza SWOT dziedziny ochrony środowiska i gospodarki wodnej

Zamieszczone poniżej zestawienie pokazuje mocne i słabe strony dziedziny ochrony środowiska i gospodarki wodnej w Polsce oraz ich szanse i zagrożenia.

<i>Mocne strony</i>	<i>Szanse</i>
<p>Ochrona wód i gospodarka wodna</p> <p>uchwalone nowe Prawo wodne oraz Program dla Odry 2006</p> <p>szeroki przygotowany front prac inwestycyjnych</p> <p>znaczny postęp dokonany w zakresie ochrony wód</p> <p>szybkie tempo budowy nowych oczyszczalni ścieków</p> <p>duży potencjał firm zajmujących się budowaniem oczyszczalni ścieków oraz firm konsultanckich i projektowych</p> <p>Ochrona powietrza</p> <p>znaczny postęp w zakresie ograniczania emisji gazów</p> <p>budowa instalacji odsiarczania spalin</p> <p>gazyfikacja miast i gmin</p> <p>zwiększenie produkcji benzyny bezołowiowej</p> <p>stopniowa eliminacja włókien azbestowych</p> <p>Gospodarka odpadami</p> <p>nowoczesny system prawny</p> <p>Hałas</p> <p>nowoczesny system prawny</p> <p>Leśnictwo</p> <p>sprawna struktura zarządzania lasami państwowymi</p> <p>realizacja programu zwiększenia lesistości kraju</p> <p>duże arealy użytków porolnych, które mogą zostać zalesione</p> <p>Ochrona przyrody i różnorodności biologicznej</p> <p>rozbudowany, mający wieloletnią tradycję, system ochrony przyrody</p> <p>wdrożenie przepisów Unii Europejskiej w zakresie ochrony przyrody</p> <p>ekstensywny charakter rolnictwa</p> <p>poprawa jakości wód powierzchniowych i dobry stan ekosystemów wodno - błotnych</p> <p>Integracja zasad zrównoważonego rozwoju w gospodarce</p> <p>wymiar regionalny</p> <p>zachowanie znacznych mało zdegradowanych obszarów w północnej i wschodniej części kraju</p>	<p>Ochrona wód i gospodarka wodna</p> <p>podjęcie programu inwestycyjnego finansowanego ze środków funduszy europejskich, który wzmocni sektor gospodarki wodnej oraz przyczyni się do poprawy stanu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego</p> <p>usprawnienie zarządzania gospodarką wodną poprzez tworzenie planów oraz systemów przeciwdziałania w sytuacjach powodziowych</p> <p>powiązanie inwestycji hydrotechnicznych z działaniami na rzecz ochrony ekosystemów w dolinach rzecznych i działaniami na rzecz małej retencji i zwiększenia retencji w ekosystemach (zalesienia, wzmacnianie kompleksu sorpcyjnego gleb)</p> <p>stopniowa, planowa realizacja programu budowy i modernizacji systemów kanalizacyjnych i oczyszczalni ścieków</p> <p>rozwiązywanie problemów oczyszczania ścieków przemysłowych</p> <p>podjęcie działań na rzecz eliminacji zanieczyszczeń z rolnictwa</p> <p>Ochrona powietrza</p> <p>realizacja działań na rzecz zmniejszania emisji</p> <p>Gospodarka odpadami</p> <p>plany poszczególnych szczebli administracyjnych gospodarki odpadami</p> <p>realizacja systemów nowoczesnej gospodarki odpadami za pomocą wsparcia środków UE</p> <p>rozwój ekonomicznych instrumentów w gospodarce odpadami i wsparcie przedsiębiorstw zajmujących się przetwarzaniem odpadów niebezpiecznych</p> <p>opracowanie programu rekultywacji terenów poprzemysłowych</p> <p>Hałas</p> <p>opracowanie programów i map akustycznych aglomeracji</p> <p>działania na rzecz ograniczania hałasu w przemyśle i transporcie</p> <p>podjęcie działań w zakresie budowy ekranów akustycznych w celu ochrony osiedli ludzkich</p> <p>Leśnictwo</p> <p>realizacja programu zwiększenia lesistości kraju</p> <p>rozwój informatycznych instrumentów zarządzania w leśnictwie</p>

<p>finansowanie</p> <p>sprawny system finansowania ochrony środowiska</p> <p>doświadczenie w stosowaniu unijnych instrumentów finansowania ochrony środowiska zdobyte w ramach realizacji programów PHARE i ISPA</p> <p>zarządzanie</p> <p>istnienie rozbudowanego systemu administracji ochrony środowiska:</p> <p>znaczny potencjał naukowo- badawczy</p> <p>sprawna administracja Lasów Państwowych i parków narodowych</p>	<p>Ochrona przyrody i różnorodności biologicznej</p> <p>powiększanie systemu obszarów chronionych</p> <p>sprawna realizacja wymogów UE w zakresie ochrony przyrody</p> <p>Integracja zasad zrównoważonego rozwoju w gospodarce</p> <p>wspieranie wdrażania nowoczesnych technologii w kluczowych sektorach</p> <p>rozwój systemów informacyjnych</p> <p>wymiar regionalny</p> <p>postęp w dziedzinie polityki regionalnej i opracowanie, a następnie wdrażanie lokalnych programów ochrony środowiska</p> <p>polepszenie stanu środowiska szczególnie w południowej Polsce na obszarach lokalizacji starych branż przemysłu</p> <p>finansowanie</p> <p>sprawna absorpcja środków UE</p> <p>rozwój systemu funduszy ekologicznych w kierunku ich koordynacji z funduszami strukturalnymi</p> <p>zarządzanie</p> <p>rozwój i doskonalenie kadr ochrony środowiska</p> <p>rozwój instytucjonalny sektora ochrony środowiska i gospodarki wodnej</p>
<i>Słabe strony</i>	<i>Zagrożenia</i>
<p>Ochrona wód i gospodarka wodna</p> <p>małe zasoby wód powierzchniowych i mała zdolność retencji</p> <p>przestarzałe i częściowo zaniedbane systemy ochrony przeciwpowodziowej</p> <p>przestarzałe systemy regulacji stosunków wodnych</p> <p>słaba integracja zagadnień gospodarki wodnej z wymogami ochrony ekosystemów</p> <p>wielkie potrzeby inwestycyjne, by spełnić standardy UE</p> <p>niewystarczające środki samorządów dla realizacji zadań infrastrukturalnych dotyczących kanalizacji i oczyszczalni ścieków</p> <p>Ochrona powietrza</p> <p>niekorzystna sytuacja w zakresie emisji niskiej</p> <p>duży udział stałych kopalni w strukturze produkcji energii</p> <p>Gospodarka odpadami</p> <p>niski poziom finansowania sektora gospodarki odpadami</p> <p>brak praktycznych doświadczeń kompleksowego rozwiązywania problemów gospodarki odpadami</p> <p>nierozwiązane problemy składowisk odpadów niebezpiecznych na niektórych obszarach</p>	<p>Ochrona wód i gospodarka wodna</p> <p>niezrealizowanie inwestycji gospodarki wodnej i przeciwpowodziowych, a poprzez to wzrost zagrożeń powodziowych w miastach i degradacja ekonomiczna i społeczna obszarów zagrożonych powodzią</p> <p>zmniejszenie tempa inwestycji w sektorze gospodarki wodno-ściekowej spowodowane trudną sytuacją finansową samorządów i funduszy ekologicznych</p> <p>Ochrona powietrza</p> <p>trudności w wypełnieniu przez podmioty gospodarcze wymogów nowych regulacji w zakresie ochrony powietrza</p> <p>wzrost emisji związany ze wzrostem przewozów</p> <p>Gospodarka odpadami</p> <p>niesprawne funkcjonowanie mechanizmów ekonomicznych w gospodarce odpadami</p> <p>utrzymanie się tendencji zbyt niskich nakładów na gospodarkę odpadami</p> <p>Hałas</p> <p>zaniedbania w zakresie przeciwdziałania hałasowi</p> <p>Leśnictwo</p> <p>brak środków na realizowanie programu zalesień</p>

<p>Hałas narastające problemy zagrożenia hałasem w aglomeracjach miejskich</p> <p>Leśnictwo pogorszenie się sytuacji finansowej sektora leśnictwa, a przez to mniejsza skłonność do wspierania celów środowiskowych</p> <p>zagrożenia pożarowe i zagrożenia gradacji szkodników</p> <p>Integracja zasad zrównoważonego rozwoju w gospodarce słabo działające instrumenty wymuszające inwestycje ekologiczne w przedsiębiorstwach</p> <p>wymiar regionalny utrzymywanie się złego stanu środowiska na niektórych obszarach zindustrializowanych, szczególnie w południowej Polsce</p> <p>zagrożenia powodziowe w dolinach rzecznych</p> <p>finansowanie pogarszanie się sytuacji finansowej funduszy ekologicznych i samorządów - głównych inwestorów publicznych w zakresie ochrony środowiska</p> <p>mała efektywność kosztowa działań podejmowanych w zakresie ochrony środowiska</p> <p>zarządzanie mała stabilność kadr zajmujących się ochroną środowiska na szczeblach przedsiębiorstw</p>	<p>Ochrona przyrody i różnorodności biologicznej brak środków na rozwój ochrony przyrody i wspieranie zrównoważonego rozwoju terenów otaczających tereny chronione</p> <p>silna intensyfikacja rolnictwa po wprowadzeniu niektórych instrumentów WPR</p> <p>Integracja zasad zrównoważonego rozwoju w gospodarce nieuwzględnienie wymogów środowiskowych w polityce stymulującej rozwój gospodarczy</p> <p>wymiar regionalny stopniowa degradacja społeczno-ekonomiczna obszarów o złym stanie środowiska</p> <p>marginalizacja obszarów nadrzecznych niedostatecznie zabezpieczonych przed klęską powodzi</p> <p>finansowanie niska zdolność gmin do absorpcji funduszy strukturalnych</p> <p>zarządzanie zbyt skromne zasoby kadr zajmujących się funduszami strukturalnymi</p>
--	--

3.2. Ramy polityki ekologicznej

3.2.1. Administracja ekologiczna

Podstawowymi ogniwami w strukturze zarządzania środowiskiem i gospodarki wodnej są obecnie:

- Minister Środowiska jako organ: formułujący i realizujący politykę ekologiczną państwa, ustanawiający standardy jakości środowiska, normy emisyjne, niektóre produktowe; wysokości opłat za korzystanie ze środowiska i kar za nieprzestrzeganie prawa; zasady udzielania pozwoleń na korzystanie ze środowiska, limitujących działalność gospodarczą; nadzorujący Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Główny Inspektor Ochrony Środowiska i struktury wojewódzkie inspekcji (Wojewódzcy Inspektorzy Ochrony Środowiska) jako organ nadzoru i kontroli prawa,
- Wojewodowie, pełniący funkcje kontrolne i odwoławcze, wydający oceny oddziaływania na środowisko i pozwolenia ekologiczne dla inwestycji szczególnie uciążliwych dla środowiska,
- Starostowie dysponującymi prawem wydawania pozwoleń ekologicznych na korzystanie ze środowiska i wprowadzanie w nim zmian dla mniejszych i średnich zakładów wywierających presję na środowisko,
- Organy stanowiące samorządów, mające kompetencje do stanowienia prawa miejscowego i

prowadzenia polityki inwestycyjnej, dysponujące własnymi (choć dalece niewystarczającymi) środkami finansowymi, zatwierdzające wysokość taryf za dostawę wody i odprowadzanie ścieków,

- Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej, które opracowują plany i analizy w zakresie gospodarowania wodami i ochrony przed powodzią w regionach wodnych, prowadzą kontrolę w gospodarowaniu wodami, kataster wodny oraz wydają akty prawne dotyczące stref ochronnych ujęć wody,
- Biuro Gospodarki Wodnej, współuczestniczące w realizacji planowania w gospodarce wodnej oraz katastru wodnego we współpracy z regionalnymi zarządami gospodarki wodnej,
- Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej i Biuro Gospodarki Wodnej nadzorowane są przez Ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej.

Od 1 stycznia 2006 r. przewidziane jest rozpoczęcie działalności Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. Wykaz organów zarządzających środowiskiem w układzie kompetencyjnym podaje tabela 3.6.

Tabela 3.6. Główne organy ochrony środowiska i ich ramowe zadania

Wyszczególnienie	Organy mianowane centralnie	Organy wybierane lokalnie	Administracja dorzeczami i regionami wodnymi
1	2	3	4
Administracja centralna	Minister Środowiska normy jakości powietrza normy technologiczne i emisji stawki i metodologia stosowania opłat i kar zasady udzielania pozwoleń nadzór nad Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Główny Inspektor Ochrony Środowiska Biuro Gospodarki Wodnej prowadzące działalność w zakresie planowania w gospodarce wodnej oraz katastru wodnego państwa we współpracy z Regionalnymi Zarządami Gospodarki Wodnej		
	od 01.01.2006 r. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej		

1	2	3	4
16 województw współistnienie centralnie mianowanego wojewody i organów wybieranych lokalnie	<p>Wojewoda</p> <p>OOŚ (Ocena Oddziaływania na Środowisko) przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko</p> <p>pozwolenia emisyjne udzielane zakładom szczególnie uciążliwym dla środowiska</p> <p>nakładanie i kontrola opłat za ścieki i odpady</p> <p>Wojewódzki inspektor ochrony środowiska</p> <p>inspekcje i egzekucja</p> <p>wstrzymywanie eksploatacji instalacji i urządzeń zanieczyszczających</p> <p>wymierzanie i ściąganie kar za przekraczanie norm</p> <p>monitoring środowiska</p>	<p>Marszałek województwa</p> <p>ściąganie i kontrola opłat za gospodarcze korzystanie ze środowiska</p> <p>opracowanie programów ochrony środowiska</p> <p>nadzór nad wojewódzkim funduszem ochrony środowiska i gospodarki wodnej</p>	<p>Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej</p> <p>opracowują różnego rodzaju plany i analizy w zakresie gospodarowania wodami i ochrony przed powodzią w regionach wodnych, prowadzą kontrolę w gospodarowaniu wodami, kataster wodny oraz wydają akty prawne dotyczące stref ochronnych ujęć wody</p>
373 powiaty		<p>Starosta</p> <p>pozwolenia dla małych i średnich zanieczyszczających</p> <p>OOŚ projektów inwestycyjnych</p> <p>nadzór nad powiatowym funduszem ochrony środowiska i gospodarki wodnej</p> <p>monitoring środowiska</p> <p>opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju</p>	
2489 gmin i miast		<p>Organy stanowiące samorządów</p> <p>zatwierdzanie taryf za wodę i ścieki</p> <p>wstrzymywanie eksploatacji instalacji i urządzeń zanieczyszczających-gospodarka odpadami komunalnymi</p> <p>nadzór nad gminnym funduszem ochrony środowiska i gospodarki wodnej</p> <p>monitoring środowiska</p> <p>opracowanie programów ochrony środowiska</p>	

Źródło: Ministerstwo Środowiska, 2002.

Za zarządzanie środowiskiem i realizację polityki zrównoważonego rozwoju nie odpowiada wyłącznie administracja ochrony środowiska. Spośród organów naczelnych i centralnych istotne role w tym zakresie pełnią:

- Minister Zdrowia oraz Główny Inspektor Sanitarny (kontrola jakości wody do picia i wody w kąpieliskach, kontrola chemikaliów),
- Minister Infrastruktury (gospodarka komunalna),

- Minister Gospodarki i Pracy (ustanawianie wielu standardów produktowych, dostosowanie polityki przemysłowej do ustawodawstwa ekologicznego, przepisy postępowania z pewnymi rodzajami odpadów, ustawodawstwo dotyczące hałasu),
- Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi (zanieczyszczenia obszarowe wody, sanitacja terenów wiejskich, kontrola pestycydów, rolnictwo ekologiczne),
- Prezes Państwowej Agencji Atomistyki (ochrona radiologiczna),
- Minister Infrastruktury (oddziaływanie transportu na środowisko),
- Minister Finansów (instrumenty ekonomiczne),
- Minister Edukacji Narodowej i Sportu (edukacja ekologiczna).

3.2.2. Główne kierunki polityki ekologicznej państwa

Dokumentami wyznaczającymi kierunki ochrony środowiska w Polsce są: przyjęta przez Radę Ministrów w 2000 r. II Polityka Ekologiczna Państwa oraz przyjęta przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej w 2003 r. „Polityka Ekologiczna Państwa na lata 2003-2006 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007-2010” (PEP). Wskazuje ona główne priorytety ochrony oraz obszary, w których dla zachowania zasobów naturalnych konieczna jest interwencja państwa. Dokument ten jest *expressis verbis* oparty na zasadach zrównoważonego rozwoju i jest w pełni zgodny z polityką UE w tej dziedzinie.

Za najważniejsze wyzwania dla polityki ochrony środowiska uznaje się w Polsce m.in.:

- praktyczne wdrożenie wymagań prawa ochrony środowiska UE,
- obniżanie energo- i materiałochłonności gospodarki, np. poprzez wprowadzanie energooszczędnych i wodooszczędnych technologii i rozwiązań, redukcja potrzeb opakowaniowych i tworzenie zamkniętych obiegów materiałów w grupach przedsiębiorstw,
- zapewnianie skuteczniejszej ochrony zasobów przyrody i różnorodności biologicznej,
- ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Priorytety te są uzupełnione przez cele szczegółowe, spośród których w zakres objęty tematyką niniejszego dokumentu wchodzi:

W obszarze **gospodarki wodnej** celem polityki ekologicznej jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego wód pod względem jakości i ilości, odpowiedniego dla istniejących i planowanych sposobów wykorzystywania tych wód. Działania służące realizacji tego celu polegają na ograniczaniu zanieczyszczeń:

- ze źródeł punktowych komunalnych i przemysłowych, poprzez m.in. budowę, rozbudowę i modernizację systemów kanalizacyjnych oraz oczyszczalni ścieków,
- ze źródeł punktowych i obszarowych rolniczych, poprzez odpowiednie magazynowanie nawozów naturalnych (gnojowicy i gnojówki) dla właściwego stosowania tych nawozów, jak również stosowanie zgodnie z Kodeksem Dobrej Praktyki Rolniczej nawozów organicznych i mineralnych.

W obszarze **kształtowania stosunków wodnych i ochrony przed powodzią** najistotniejszym celem polityki ekologicznej jest zwiększenie retencji, która pozwoli na wyrównanie odpływów, a tym samym na zapobieganie powodziom i skutkom suszy.

W obszarze właściwego **gospodarowania odpadami** jako cel nadrzędny PEP stawia zapobieganie powstawaniu odpadów, przy rozwiązywaniu problemu odpadów „u źródła”, odzyskiwanie surowców i ponowne wykorzystanie odpadów oraz bezpieczne dla środowiska końcowe

unieszkodliwianie odpadów niewykorzystanych. Warunkiem realizacji tego celu jest zmniejszenie materiało- i energochłonności produkcji (stosowanie czystszych technologii), wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii, stosowanie analizy pełnego „cyklu życia” produktu (produkcji, transportu, opakowania, użytkowania, ewentualnego ponownego wykorzystania i unieszkodliwiania). W średniookresowym horyzoncie czasowym, tj. do roku 2010, główne cele w tym obszarze to m.in.:

- zintensyfikowanie realizacji opracowanych planów gospodarowania odpadami,
- wdrożenie w całym kraju systemów selektywnej zbiórki odpadów komunalnych, w tym odpadów niebezpiecznych,
- tworzenie kompleksowych systemów odzysku surowców wtórnych,
- stworzenie kompleksowego systemu odzysku opakowań i recyklingu materiałów z opakowań,
- budowa zintegrowanej infrastruktury do bezpiecznego zbierania, segregacji, transportu, wykorzystywania i unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych,
- rozpoczęcie budowy systemu zintegrowanej sieci zakładów przeróbki odpadów (powiązanej z innymi państwami Unii Europejskiej), szczególnie odpadów niebezpiecznych,
- realizacja programu likwidacji mogilników, w których składowane są przeterminowane środki ochrony roślin i inne substancje niebezpieczne,
- opracowanie i stopniowe wdrażanie strategii redukcji ilości składowanych odpadów ulegających biodegradacji, z uwzględnieniem dyrektywy Rady (WE) 1999/31 z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów (Dz. Urz. WE L 182 z 16.07.1999 r.),
- zakończenie realizacji programu spalania odpadów szpitalnych.

W zakresie **poprawy jakości powietrza i zapobiegania zmianom klimatu** w horyzoncie czasowym do 2010 r. PEP określa następujące główne cele:

- ograniczyć: emisję pyłów średnio o 75%, dwutlenku siarki o 56 %, tlenków azotu o 31 %, lotnych związków organicznych (poza metanem) o 4 % i amoniaku o 8 % w stosunku do stanu w 1990 r.,
- osiągnąć w latach 2008-2012 wielkość emisji gazów cieplarnianych nieprzekraczającą 94% wielkości emisji z roku 1988 i spełnić wymagania Protokołu z Kioto oraz szeroko wprowadzić najlepsze dostępne techniki z zakresu efektywności energetycznej i użytkowania odnawialnych źródeł energii,
- wprowadzić w szerokim zakresie najlepsze dostępne techniki (BAT) w zakresie ochrony powietrza.

3.2.3. System finansowania ochrony środowiska

System finansowania inwestycji w dziedzinie ochrony środowiska w Polsce od początku lat 90. opiera się na zasadzie „zanieczyszczający płaci”. Stąd głównym jego filarem są środki własne przedsiębiorstw zaliczane w ciężar działalności (inwestycje ochronne plus opłaty za korzystanie z środowiska); w przypadku przedsiębiorstw komunalnych oddziałujących na stan środowiska środki na inwestycje pochodzą z opłat użytkowych za sprzedaż usług (dostawa wody, odprowadzanie ścieków, wywóz odpadów stałych) odbiorcom - w myśl zasady „użytkownik płaci”. Podobnie jednak jak w pozostałych krajach OECD, a także UE dopuszcza się subwencjonowanie przedsięwzięć z tego obszaru (tabela 3.7).

Tabela 3.7. Struktura nakładów inwestycyjnych na ochronę środowiska w Polsce (w %)

Źródła finansowania	1997 r.	1998 r.	1999 r.	2000 r.	2001 r.
Środki własne przedsiębiorstw i gmin	47,0	52,2	46,2	53,4	51,8
Budżet, w tym:					
- centralny	3,0	2,6	2,0	2,2	2,0
- województwa	2,8	2,1	1,4	1,6	1,0
- powiatu	-	-	-	0,2	0,3
- gminy	1,8	1,7	1,8	1,4	0,8
Środki z zagranicy	3,8	7,3	5,9	3,9	3,2
Fundusze ekologiczne	16,9	16,2	24,6	20,2	23,7
Kredyty i pożyczki krajowe w tym bankowe	16,5	12,5	12,9	11,7	12,1
Inne środki, w tym nakłady niesfinansowane	8,2	7,4	5,2	5,6	5,1

Źródło: GUS 2001 Ochrona środowiska 2001 Warszawa.

Na system wspierania projektów proekologicznych składają się:

- udzielane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej³⁶ pożyczki preferencyjne, dotacje, wspieranie kredytów komercyjnych, wchodzenie w udział w komercyjnych spółkach działających w sferze ochrony środowiska,
- pożyczki preferencyjne i dotacje przyznawane przez wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej,
- dotacje z gminnych funduszy ochrony środowiska (a od 1999 r. również powiatowych),
- środki własne gmin, czerpane z podatków lokalnych oraz źródeł zewnętrznych: subwencji i dotacji z budżetu centralnego/województwa,
- różnego typu kredyty preferencyjne udzielane głównie przez Bank Ochrony Środowiska (BOŚ S.A.) i Bank Gospodarstwa Krajowego,
- granty z pomocy zagranicznej (np. z ekokonwersji poprzez EkoFundusz, funduszy PHARE, ISPA, pomocy bilateralnej)³⁷.

System uzupełniają:

- kredyty i pożyczki udzielane przez banki komercyjne (brak preferencji),
- kredyty międzynarodowych instytucji finansowych (EBOR, Bank Światowy).

³⁶ Źródłem przychodów tego Funduszu, podobnie jak funduszy wojewódzkich, są opłaty ekologiczne i kary za ponadnormatywne zanieczyszczanie środowiska.

³⁷ Wielkość tej pomocy na przestrzeni lat 90. oceniana jest przez GUS na kilka procent ogólnych nakładów na ochronę środowiska. Wg OECD (2002) w roku 2000 udział pomocy zagranicznej w inwestycjach proekologicznych sięgnął kilkunastu procent.

W całej dekadzie lat 90. nakłady na ochronę środowiska w Polsce wynosiły od ponad 400 mln do ok. 9 mld zł rocznie, a w odniesieniu do PKB - od 0,7 do 1,6 % (tablica 3.8.). Są to udziały porównywalne z udziałami tych wydatków w PKB krajów wysokorozwiniętych, np. Francja - 1,4% PKB, Niemcy - 1,5%, a wyższe niż w takich krajach, jak Hiszpania (0,8%) czy Portugalia (0,9%)³⁸, choć w liczbach bezwzględnych kilkakrotnie niższe.

Tabela 3.8. Nakłady inwestycyjne w ochronie środowiska ogółem (mln zł, ceny bieżące)³⁹

Lata	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nakłady na ochronę środowiska	415	840	1197	1512	2128	3170,9	6137,9	7354,2	9 019	8585	6570	6169
% PKB	0,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,6	1,6	1,4	1,0	0,8
Udział w inwestycjach ogółem	3,6	5,0	5,9	6,1	6,3	6,7	9,4	8,1	8,0	6,8	4,9	5,1

Źródło: GUS.

W Polsce inwestuje się obecnie rzędu 1,5 mld euro rocznie w działania ochronne na rzecz środowiska. Analiza dynamiki krajowych nakładów inwestycyjnych w tej dziedzinie wskazuje na następujące tendencje:

- ogólne nakłady na inwestycje ochronne (w cenach stałych) spadają,
- obserwuje się wyraźny spadek nakładów ponoszonych przez budżet państwa (tzw. inwestycje centralne, głównie hydrotechniczne),
- nakłady ponoszone przez samorządy terytorialne mają stosunkowo niewielkie znaczenie⁴⁰,
- rosnący trend udziału wykazują fundusze celowe, tendencja ta wydaje się jednak trudna do utrzymania,
- najistotniejszym elementem systemu są środki własne przedsiębiorstw, w tym komunalnych (publicznych), oraz zaciągane przez nie kredyty komercyjne.

Na podstawie obserwacji trendów inwestycyjnych z okresu ostatnich kilku lat raczej nie należy się spodziewać istotnego, trwałego wzrostu nakładów krajowych na ochronę środowiska. Dostęp do funduszy przedakcesyjnych czy strukturalnych nie musi być bodźcem skłaniającym podmioty do realizacji inwestycji ochronnych – skala tych środków w ciągu najbliższych kilku lat jest bowiem zbyt mała, aby wymagany w ramach polityki przedakcesyjnej i strukturalnej udział własny podmiotów wymusił znacząco większe niż dotychczas zaangażowanie kapitału własnego podmiotów.

³⁸ Wg Kompendium Danych dot. Ochrony Środowiska, OECD, Paryż 2001.

³⁹ Bez nakładów na gospodarkę wodną, rozumianą jako zarządzanie ilościami zasobami (zbiorniki, ochrona przeciwpowodziowa).

⁴⁰ Trzeba jednak zaznaczyć, że ta obserwacja może być do pewnego stopnia myląca, gdyż pozycja „środki prywatne” (wg GUS) zawiera kredyty komercyjne, które mogą być zaciągane również przez gminy.

3.3. Priorytety Funduszu Spójności w ochronie środowiska

Działania podejmowane w sferze ochrony środowiska w związku z akcesją Polski do UE będą ukierunkowane na cele polityki ekologicznej Wspólnot określone w art. 174 Traktatu Amsterdamskiego: zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska, ochrona zdrowia ludzkiego, oszczędne i racjonalne wykorzystanie zasobów naturalnych, przez co w dłuższym horyzoncie czasowym wpłyną na realizację paradygmatu rozwoju trwałego i zrównoważonego. Art. 2 TA z kolei podkreśla, że do zadań Wspólnoty należy zapewnienie wysokiego poziomu ochrony i poprawa stanu środowiska. Ponadto, zgodnie z zapisem art. 6 Traktatu, wymogi względem ochrony środowiska muszą być włączone do definicji i realizacji polityk i działań wspólnotowych określonych w art. 3, w szczególności w aspekcie promowania trwałego i zrównoważonego rozwoju.

Zdefiniowane w części diagnostycznej niniejszego dokumentu główne problemy i wyzwania są kluczowe dla obejmowanego przez NPR okresu, w którym nastąpiła akcesja Polski do Unii Europejskiej. Strategia ich przewycięzania jest w przeważającej części kontynuacją strategii podjętej w ramach Wstępnego NPR (WNPR) na lata 1999-2001 oraz na lata 2002-2003, a realizowanej przy wsparciu z środków przedakcesyjnych ISPA, PHARE II i SAPARD w ramach osi „Tworzenie warunków trwałego i zrównoważonego rozwoju poprzez modernizację i rozwój infrastruktury ochrony środowiska”.

Wiąże się to z pilną koniecznością koncentracji środków finansowych na działaniach prowadzących do znacznego zmniejszenia bądź zniwelowania infrastrukturalnej „luki integracyjnej” w kluczowych dziedzinach tej sfery, do czego Polska zobowiązała się w wyniku negocjacji akcesyjnych. Uzasadnieniem dla głównych kierunków interwencji z funduszu ISPA wskazanych w ramach WNPR, jak i z Funduszu Spójności w ramach niniejszego NPR, są rozmiary tej luki, koszty jej pokrycia⁴¹ oraz przyznane Polsce przez UE okresy przejściowe we wdrażaniu niektórych przepisów ekologicznego *acquis*.

Również II Polityka Ekologiczna Państwa i program wykonawczy do niej⁴² za kluczowe w średnim horyzoncie czasowym uznaje te kierunki działania państwa, które umożliwiają wypełnienie zobowiązań akcesyjnych w sferze środowiska. Oznacza to, że - podobnie jak w okresie przedakcesyjnym - w pierwszych latach po przystąpieniu Polski do UE ograniczone zasoby publiczne będą koncentrować się na realizacji programów wdrażania ekologicznego dorobku UE w obszarach, w których ze względu na wysokie koszty budowy, rozbudowy i modernizacji technicznej infrastruktury ochrony środowiska wynegocjowane zostały najdłuższe okresy przejściowe.

Przepisy nowych aktów prawnych, dostosowujących polski system prawny do wymagań ekologicznych UE⁴³, stworzyły wymóg sporządzenia przez administrację środowiska szczegółowych programów naprawczych w podstawowych dziedzinach ochrony środowiska:

⁴¹ Zob. np. Stanowisko negocjacyjne Polski w obszarze „środowisko” Rada Ministrów, 1999. Wg szacunków Banku Światowego i Komisji Europejskiej, dla Polski roczne koszty realizacji przepisów środowiskowych UE w priorytetowych dziedzinach miałyby wynosić od 4,8 do 10,5 mld USD (w zależności od scenariusza wdrażania *acquis*), zaś według innych szacunków od 2,8 mld euro (w 2005 r.) do 6,8 mld euro (w 2010 r.). Z obliczeń tych wynika, że sfinansowanie wdrożenia nowych, zharmonizowanych z europejskimi ekologicznych przepisów prawnych wymagać może od Polski przeznaczenia w nadchodzących latach nawet kilkakrotnie więcej środków na ochronę środowiska niż ma to miejsce obecnie. Cytowane estymacje nie uwzględniają przy tym kosztów wprowadzenia w Polsce sieci obszarów chronionych Natura 2000, co będzie wymagało wykupu przez państwo wielu terenów z rąk prywatnych.

⁴² Dokumenty przyjęte przez rząd i parlament.

⁴³ W szczególności: ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. — Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627, Nr 115, poz. 1229, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 233, poz. 1957, z 2003 r. Nr 46, poz. 392, Nr 80, poz. 717 i 721, Nr 162, poz. 1568, Nr 175, poz. 1693, Nr 190, poz. 1865 i Nr 217, poz. 2124 oraz z 2004 r. Nr 19, poz. 177, Nr 49, poz. 464, Nr 70, poz. 631, Nr 91, poz. 875, Nr 92, poz. 880, Nr 96, poz. 959 i Nr 121, poz. 1263), ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628, z 2002 r. Nr 41, poz. 365, Nr 113, poz. 984 i Nr 199, poz. 1671, z 2003 r. Nr 7, poz. 78 oraz z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 116, poz. 1208), ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. —

- krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych,
- krajowego, a następnie regionalnych i lokalnych planów gospodarki odpadami,
- programów ochrony powietrza dla stref, w których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń.

Programy te powinny zawierać m.in. wykazy przedsięwzięć priorytetowych wraz ze wskazaniem źródeł finansowania. Obecnie trwają prace nad tymi dokumentami.

3.3.1. Główne priorytety Funduszu Spójności w ochronie środowiska w latach 2004-2006

Celem wiodącym działań w obszarze ochrony środowiska w horyzoncie czasowym niniejszej Strategii jest zmniejszenie dystansu dzielącego Polskę od krajów Europy Zachodniej w zakresie standardów jakości środowiska oraz technicznej i instytucjonalnej infrastruktury w tej dziedzinie.

Priorytety w zakresie ochrony środowiska proponowane do wsparcia z Funduszu Spójności w latach 2004 –2006 są następujące:

1. Poprawa jakości wód powierzchniowych, polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia.
2. Racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi.
3. Poprawa jakości powietrza.
4. Poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.

W kontekście wyzwań i strategicznych celów polityki państwa w okresie przystępowania do UE, jak też celów przypisanych Funduszowi Spójności (określonych w rozporządzeniu Rady 1164/94/WE), w latach 2004-2006 środki tego instrumentu będą przeznaczone przede wszystkim na niżej wymienione kierunki interwencji, umożliwiające Polsce stopniowe wypełnienie zobowiązań podjętych w trakcie negocjacji akcesyjnych:

- **poprawa jakości wód powierzchniowych oraz polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia** poprzez takie działania jak:
 - i. budowa i modernizacja kanalizacji sanitarnej i burzowej oraz oczyszczalni ścieków tam, gdzie przyniesie to największy efekt ekologiczny przy uwzględnieniu efektywności kosztowej;
 - ii. rozbudowa i modernizacja urządzeń uzdatniających wodę i sieci wodociągowej (w powiązaniu z systemami sanitacji).

Powyższe działania umożliwią wdrażanie wymogów dyrektywy 91/271/WE z dnia 21 maja 1991 r. w sprawie oczyszczania ścieków komunalnych (Dz. Urz. WE L 135 z 30.05.1991 r.) oraz przyczynią się do osiągnięcia w wodach powierzchniowych wykorzystywanych do przygotowania wody do picia wymaganych norm jakościowych przez dyrektywę 75/440/WE z dnia 16 czerwca 1975 r. dotyczącą wymaganej jakości wód powierzchniowych przeznaczonych do uzyskiwania wody pitnej w Państwach Członkowskich (Dz. Urz. WE L 194 z 25.07.1975 r.) oraz dyrektywę 98/83/WE z dnia 3 listopada 1998 r. w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi (Dz. Urz. WE L 330 z 05.12.1998 r.).

- **racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi poprzez:**
 - i. budowę, rozbudowę lub modernizację składowisk odpadów komunalnych oraz tworzenie systemów recyklingu i unieszkodliwiania odpadów komunalnych (sortownie, kompostownie itp.). Działania te

Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 i Nr 154, poz. 1803, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 130, poz. 1112, Nr 233, poz. 1957 i Nr 238, poz. 2022, z 2003 r. Nr 80, poz. 717, Nr 162, poz. 1592, Nr 190, poz. 1865 i Nr 228, poz. 2259 oraz z 2004 r. Nr 92, poz. 880, Nr 96, poz. 959 i Nr 116, poz. 1206), ustawa z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz. U. Nr 72, poz. 747, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 oraz z 2004 r. Nr 96, poz. 959), ustawa z dnia 26 lipca 2000 r. o nawozach i nawożeniu (Dz. U. Nr 89, poz. 991 oraz z 2004 r. Nr 91, poz. 876).

umożliwią stopniowe wdrożenie wymogów dyrektyw: 75/442/EWG z dnia 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów (Dz. Urz. L 194 z 25.07.1975 r.), 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów (Dz. Urz. WE L 182 z 16.07.1999 r.), 94/62/WE z dnia 12 grudnia 1994 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych (Dz. Urz. WE L 365 z 31.12.1994 r.);

- ii. tworzenie systemów zbiórki i unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych (w tym spalarnie), co umożliwi spełnienia wymogów dyrektywy 91/689/EWG z dnia 12 grudnia 1991 r. w sprawie odpadów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 377 z 31.12.1991 r.);
- iii. tworzenie systemów zagospodarowania osadów ściekowych (w tym spalarnie), co umożliwi spełnienia wymogów dyrektywy 86/278/WE z dnia 12 czerwca 1986 r. w sprawie ochrony środowiska, w szczególności gleby w przypadku wykorzystywania osadów ściekowych w rolnictwie (Dz. Urz. WE L 181 z 04.07.1986 r.),

a ponadto:

- iv. rekultywację terenów zdegradowanych przez przemysł i inne szkodliwe oddziaływania.

Wybór projektów z zakresu ochrony powierzchni ziemi będzie dokonywany w trybie indywidualnym (*case by case basis*) w oparciu o kryteria podstawowe w połączeniu z kryteriami stanu przygotowania przedsięwzięcia.

- **poprawa jakości powietrza poprzez:**

- i. modernizację i rozbudowę miejskich systemów ciepłowniczych (źródeł, sieci) w strefach o znaczących przekroczeniach dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu i wyposażenie ich w instalacje ograniczające emisje zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza;
- ii. przekształcenie istniejących systemów ogrzewania obiektów publicznych w systemy bardziej przyjazne dla środowiska, w szczególności ograniczenie „niskiej emisji”;
- iii. zmniejszenie zagrożenia dla jakości powietrza można również osiągnąć poprzez podniesienie efektywności wykorzystania energii i jej oszczędzanie, szersze stosowanie alternatywnych źródeł energii, a także poprzez działania mające na celu redukcję uciążliwości transportu.

Powyższe działania umożliwią przede wszystkim wdrożenie wymagań dyrektywy 96/62/WE z dnia 27 września 1996 r. w sprawie oceny i zarządzania jakością powietrza (Dz. Urz. WE L 296 z 21.11.1996 r.) wraz z dyrektywami „córkami”.

Ze względu na to, że przedsięwzięcia w obszarze ochrony powietrza potencjalnie charakteryzuje znaczna wykonalność finansowa (stosunkowo wysoka stopa zwrotu), mają one szansę pozyskać wsparcie komercyjne. Jednocześnie, z uwagi na fakt stopniowej liberalizacji rynku energii pomoc publiczna udzielana inwestycjom związanym z energetyką (zwłaszcza w stosunku do źródeł energii) będzie badana pod kątem zgodności z regułami konkurencji i dopuszczalności pomocy państwa dla przedsiębiorców. Dotychczasowa praktyka wskazuje też, że potencjalne projekty z tej dziedziny mogą nie spełniać podstawowych kryteriów pozwalających na ich dofinansowanie z funduszy europejskich, w szczególności progu wielkości przedsięwzięcia. Możliwe jest jednak tworzenie kompleksowych programów komunalnych mających na celu poprawę jakości powietrza, które spełniałyby kryteria wielkości budżetu i umożliwiały rozwiązanie problemów w tej sferze poprzez rozpoznanie przyczyn i źródeł zanieczyszczeń oraz inwestycje nakierowane na ich ograniczenie i eliminację.

Wybór projektów z zakresu ochrony powietrza będzie dokonywany w trybie indywidualnym (*case by case basis*) w oparciu o kryteria podstawowe w połączeniu z kryteriami stanu przygotowania przedsięwzięcia.

- **zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego** poprzez:
 - i. budowę zbiorników retencyjnych, zbiorników „suchych”, obwałowań i innych zabezpieczeń;
 - ii. zalesianie;
 - iii. renaturyzację cieków wodnych.

Wybór projektów z zakresu ochrony przeciwpowodziowej będzie dokonywany w trybie indywidualnym (*case by case basis*) w oparciu o kryteria podstawowe w połączeniu z kryteriami stanu przygotowania przedsięwzięcia.

Kryteria podziału projektów pomiędzy Funduszem Spójności a EFRR (ERDF)

Inwestycje w zakresie infrastruktury ochrony środowiska realizowane w ramach Funduszu Spójności będą komplementarne z inwestycjami współfinansowanymi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. W ramach Funduszu Spójności realizowane będą inwestycje o całkowitej wartości powyżej 10 mln euro. Skala interwencji zapewni, że realizowane projekty w znaczący sposób wpłyną na poprawę stanu środowiska w Polsce. Ponadto, wykluczy nakładanie się inwestycji przewidzianych do realizacji z Funduszu Spójności z inwestycjami realizowanymi w ramach działania 1.2. „Infrastruktura ochrony środowiska” Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego, w ramach którego realizowane będą inwestycje infrastrukturalne o wartości poniżej 10 mln euro.

3.3.2. Kryteria wyboru projektów proponowanych do wsparcia z Funduszu Spójności w sektorze ochrony środowiska

Kluczowe kryteria wyboru priorytetowych inwestycji, które będą mogły uzyskać wsparcie ze środków Funduszu Spójności, są następujące:

Kryteria podstawowe (ogólne)

- zgodność z celami polityki ekologicznej UE: ochrona, zachowanie i poprawa jakości środowiska, ochrona zdrowia ludzkiego, oszczędne i racjonalne wykorzystywanie zasobów naturalnych;
- zgodność z zasadami polityki ekologicznej UE, a w szczególności: zasadą przezorności, zasadą prewencji, zasadą likwidowania zanieczyszczeń u źródła, zasadą zanieczyszczający płaci, umożliwienie wywiązania się z zobowiązań akcesyjnych poprzez wdrożenie ekologicznych przepisów UE w najtrudniejszych i najkosztowniejszych z punktu widzenia polityki akcesyjnej obszarach - tj. takich, co do których Polska uzyskała najdłuższe okresy przejściowe;
- przedsięwzięcia będące kontynuacją programu ISPA;
- odbiorcą wsparcia powinien być w pierwszym rzędzie samorząd terytorialny, związek gmin, przedsiębiorstwo komunalne lub inny podmiot publiczny;
- osiągnięcie przez przedsięwzięcie/grupę przedsięwzięć kosztorysowej wartości progowej 10 mln euro (jeśli nie, to przypadek powinien być wystarczająco uzasadniony);
- przyczynienie się do redukcji zanieczyszczeń oddziałujących na znaczną liczbę ludzi przy najniższych kosztach tej redukcji (efektywność ekologiczna i ekonomiczna przedsięwzięć);
- przyczynianie się w największym stopniu do osiągania gospodarczej i społecznej spójności Polski z UE (projekty potencjalnie przynoszące najwyższe korzyści ekonomiczne i społeczne);
- oddziaływanie transgraniczne.

Przedsięwzięcia, które spełniają powyższe kryteria podstawowe, byłyby następnie uporządkowane w listy rankingowe na podstawie niżej podanych **kryteriów szczegółowych**:

Kryterium osiągnięcia standardów UE

Gospodarka wodno-ściekowa

I priorytet - zapewnienie systemów kanalizacji zbiorczej i odpowiedniego poziomu oczyszczania ścieków dla aglomeracji⁴⁴ co najmniej 100 000 RLM (preferencje dla największych aglomeracji) oraz sieci wodociągowych i odpowiedniego poziomu uzdatniania wody;

II priorytet - zapewnienie systemów kanalizacji zbiorczej i odpowiedniego poziomu oczyszczania ścieków dla aglomeracji od 15 000 do 100 000 RLM oraz sieci wodociągowych i odpowiedniego poziomu uzdatniania wody;

III priorytet - zapewnienie systemów kanalizacji zbiorczej i odpowiedniego poziomu oczyszczania ścieków dla aglomeracji od 2 000 do 15 000 RLM oraz sieci wodociągowych i odpowiedniego poziomu uzdatniania wody.

Gospodarka odpadami

Środki z Funduszu Spójności będą głównie przeznaczane na:

- realizację inwestycji w największych aglomeracjach, zgodnie z istniejącymi w nich programami zagospodarowania odpadów. Programy w mniejszych miejscowościach będą wdrażane w miarę dostępności funduszy;
- inwestycje na terenach, gdzie istniejące składowiska odpadów stwarzają zagrożenia dla wód podziemnych;
- inwestycje na terenach, gdzie wyczerpuje się pojemność składowiska.

Przy kwalifikowaniu przedsięwzięcia do Funduszu Spójności pod uwagę powinna być również brana odległość projektowanego/modernizowanego składowiska od miasta, zgodnie z zasadą redukcji odległości niezbędnej dla transportowania odpadów. Ranking przedsięwzięć w tym obszarze uszeregowany będzie według następujących zasad:

I priorytet - systemy gospodarki odpadami w aglomeracjach powyżej 200 000 mieszkańców lub w innych rejonach służące powyżej 200 000 grupie użytkowników;

II priorytet - systemy gospodarki odpadami w aglomeracjach od 150 000 do 200 000 mieszkańców lub w innych rejonach służące od 150 000 do 200 000 grupie użytkowników;

III priorytet - systemy gospodarki odpadami w aglomeracjach do 150 000 mieszkańców lub w innych rejonach służące do 150 000 grupie użytkowników.

Ochrona powietrza

Przedsięwzięciami priorytetowymi powinny być:

- przedsięwzięcia usytuowane w strefach, gdzie wymagane jest przygotowanie programu ochrony powietrza;
- inwestycje ochronne w strefach, w których występują okresowe przekroczenia stężenia zanieczyszczeń (redukcja niskiej emisji);

⁴⁴ Przez aglomerację należy tu rozumieć teren, gdzie zaludnienie lub działalność gospodarcza są wystarczająco skoncentrowane, aby ścieki komunalne były zbierane i przekazywane do oczyszczalni ścieków komunalnych lub do końcowego punktu zrzutu.

- krajowe/regionalne sieci monitoringu elementów środowiska;
- przedsięwzięcia ochronne o charakterze ponadregionalnym;
- przedsięwzięcia związane z ochroną przed nadzwyczajnymi zagrożeniami środowiska.

Kryterium stanu przygotowania przedsięwzięcia

- zakres przedsięwzięcia przewidziany do finansowania w ramach Funduszu Spójności jest przed przetargiem;
- istnieje wstępne studium wykonalności (typu pre-feasibility) lub jest przygotowywane;
- została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko;
- uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego zgodnie z art. 50 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.).

Uwarunkowania finansowe i ekonomiczne wyboru projektów ekologicznych dla Funduszu Spójności

Zakłada się, że z Funduszu Spójności w latach 2004-2006 będzie możliwe uzyskanie na ochronę środowiska łącznie kwoty około 1 866,7 mln euro. Poszczególne przedsięwzięcia będą mogły uzyskać wsparcie tylko z jednego funduszu europejskiego.

Przedsięwzięcia wspierane przez Fundusz Spójności powinny być efektywne ekonomicznie. Nie jest to tożsame z opłacalnością finansową. Analiza społecznych kosztów i korzyści powinna wykazać korzyść netto dla społeczeństwa wynikającą z realizacji inwestycji.

Projekty, które mają szansę uzyskać wsparcie ze środków Funduszu Spójności, nie muszą być opłacalne finansowo bez subwencji ze źródeł publicznych. Jednakże wraz z subwencjami (zwłaszcza z Funduszu Spójności) wskaźniki finansowe (IRR i NPV) dla inwestora powinny wykazać efektywność projektu, natomiast podmiot odpowiedzialny za realizację (np. spółka komunalna) powinien działać blisko progu rentowności, co jest warunkiem koniecznym, aby przedsięwzięcie mogło być zrealizowane. Należy też wykazać płynność finansową projektu w okresie eksploatacji albo udokumentować, że inwestor będzie w stanie sfinansować deficyty przepływów pieniężnych, jeżeli się pojawią. Zbyt wysoka rentowność finansowa przedsięwzięcia z punktu widzenia inwestora może spowodować odmowę lub zmniejszenie subwencji z Funduszu Spójności, gdyż będzie oznaczała, że projekt może być sfinansowany ze źródeł komercyjnych.

W każdym przypadku będzie analizowana zdolność przedsięwzięcia do generowania przychodów. Źródłem przychodów w gminnej infrastrukturze ochrony środowiska są opłaty ponoszone przez użytkowników (gospodarstwa domowe, podmioty gospodarcze). Konieczne będzie obliczenie wysokości opłat, które pokryją koszty eksploatacji, remontów oraz odtworzenia majątku (amortyzacja). Wymagane będą także obliczenia pełnego kosztu średniorocznego (zannualizowanego), który jest odpowiednikiem pełnego zapotrzebowania inwestycji na roczne przychody, aby mogła się ona samofinansować. Opłaty za korzystanie z infrastruktury publicznej będzie można podwyższać stopniowo pod warunkiem wykazania, że zbyt szybkie podniesienie stawek opłat nie obciąży nadmiernie budżetów gospodarstw domowych. Przychody z opłat, które użytkownicy będą w stanie zapłacić, powinny obniżyć udział Funduszu Spójności w finansowaniu przedsięwzięcia, gdyż po skapitalizowaniu zostaną odjęte od kosztów kwalifikowanych stanowiących podstawę obliczania udziału środków publicznych. Innymi słowy, w projektach, które generują dochód, wskaźnik pomocy z Funduszu będzie niższy niż 80-85% wartości (kosztów kwalifikowanych) i ustalany indywidualnie dla każdego projektu przez Komisję Europejską z uwzględnieniem szacowanego dochodu netto.

Wskaźnik pomocy udzielonej przez Fundusz Spójności wynosi od 80 do 85% wydatków publicznych lub innych równoważnych wydatków łącznie z wydatkami jednostek, których działalność jest podejmowana w ramach administracyjnych lub prawnych, na mocy których mogą być uważane za równoważne jednostkom publicznym. Dodatkowe finansowanie ze źródeł publicznych będzie dostępne w formie pożyczek, pożyczek płatniczych oraz dopłat do oprocentowania preferencyjnych kredytów i pożyczek z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

Część wydatków inwestycyjnych będzie musiała być zapewniona z zysków albo funduszy amortyzacyjnych przedsiębiorstw komunalnych. Domknięcie inwestycji może odbywać się dzięki środkom samorządowym (np. budżet gminy), środkom międzynarodowych instytucji finansowych (np. EBI czy EBOR).

3.3.3. Główne zadania proponowane do wsparcia przez Fundusz Spójności w ochronie środowiska

3.3.3.1. Poprawa jakości wód powierzchniowych

Poprawa jakości wód jest jednym z najważniejszych wyzwań, jakie stoją przed Polską w celu realizacji zobowiązań negocjacyjnych. Dlatego najważniejszym szczegółowym celem realizacji części środowiskowej Funduszu Spójności będzie wsparcie dla budowy, rozbudowy i/lub modernizacji systemów kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków w aglomeracjach (spełnienie wymogów dyrektywy 91/271/WE z dnia 21 maja 1991 r. w sprawie oczyszczania ścieków komunalnych (Dz. Urz. WE L 135 z 30.05.1991 r.). Polska przywiązuje szczególne znaczenie do inwestycji w największych aglomeracjach, gdzie efekt ekologiczny i ekonomiczny interwencji Funduszu Spójności będzie największy. Przewiduje się również objęcie wsparciem pewnej liczby projektów grupowych, obejmujących mniejsze aglomeracje. Zadania z zakresu wyposażenia aglomeracji w systemy kanalizacji zbiorczej będą realizowane zgodnie z ustaleniami przyjętymi w trakcie tymczasowego zamknięcia negocjacji akcesyjnych obszaru „Środowisko” w październiku 2001 r., tj.:

- od dnia 31.12.2005 r. ścieki będą oczyszczane zgodnie z wymaganiami dyrektywy 91/271/WE dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych w 674 aglomeracjach o łącznej równoważnej liczbie mieszkańców (RLM) 28 301 667, odpowiadającej 69 % ogólnego ładunku substancji ulegających biodegradacji,
- od dnia 31.12.2010 r. ścieki będą oczyszczane zgodnie z wymaganiami ww. dyrektywy w 1069 aglomeracjach o łącznej równoważnej liczbie mieszkańców 35 274 542, odpowiadającej 86,0 % ogólnego ładunku substancji ulegających biodegradacji,
- od dnia 31.12.2013 r. ścieki będą oczyszczane zgodnie z wymaganiami ww. dyrektywy w 1165 aglomeracjach o łącznej równoważnej liczbie mieszkańców 37 325 387, odpowiadającej 91 % ogólnego ładunku substancji ulegających biodegradacji.

Spełnienie przyjętych przez Polskę zobowiązań w zakresie wdrażania wymagań dyrektywy 91/271/WE dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych związane będzie z koniecznością:

- budowy, rozbudowy i/lub modernizacji 762 konwencjonalnych biologicznych oczyszczalni ścieków komunalnych oraz 401 oczyszczalni ścieków z podwyższonym usuwaniem biogenów - do końca 2015 r.,
- budowy systemów kanalizacji zbiorczej w 162 aglomeracjach,
- rozbudowy i/lub modernizacji systemów kanalizacji zbiorczej w 1216 aglomeracjach,

- budowy 1 nowej oraz rozbudowy i/lub modernizacji 119 istniejących oczyszczalni ścieków w zakładach sektorów przemysłu rolno-spożywczego o wielkości powyżej 4000 RLM, odprowadzających ścieki do wód.

Szczegółowy harmonogram działań w tym obszarze wskaże Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych, który został przyjęty przez rząd w roku 2003.

Wg szacunków Ministerstwa Środowiska z roku 2000 całkowity koszt wyposażenia aglomeracji w oczyszczalnie ścieków wyniesie ok. 11 292 mln zł, a szacunkowy koszt budowy, rozbudowy i modernizacji systemów kanalizacji zbiorczej w aglomeracjach – 24 086 mln zł. Ogólny koszt wyposażenia aglomeracji w systemy kanalizacji zbiorczej i oczyszczalnie ścieków wyniesie około 35 378 mln zł. Określone wyżej zadania powinny być wykonane w horyzoncie czasowym do 2015 r. Nakłady średnioroczne w latach 2002 – 2015 powinny wynosić 2,7 mld zł. Szacuje się, że w latach 2004 – 2006 nakłady na kanalizację i oczyszczalnie powinny wynieść blisko 8 mld zł.

Przyjmuje się, że do finansowania z Funduszu Spójności preferowane będą systemy kanalizacji i oczyszczalni w aglomeracjach powyżej 100 tys. mieszkańców (kontynuacja działań finansowanych przez funduszu ISPA) i w aglomeracjach większych od 50 tys. mieszkańców. Po wyczerpaniu się listy tych zadań wybierane będą także aglomeracje do 50 tys. mieszkańców. Lista przedsięwzięć proponowanych do współfinansowania z Funduszu Spójności w tym obszarze będzie przedstawiona zgodnie z listą zaakceptowaną w ramach Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych.

Efektami realizacji budowy oczyszczalni i kanalizacji będą:

- wyposażenie znacznej liczby aglomeracji w systemy kanalizacji zbiorczej i oczyszczalnie ścieków,
- poprawa stanu czystości wód powierzchniowych w Polsce oraz poprawa stanu czystości Morza Bałtyckiego,
- spełnienie wymaganego ww. dyrektywą 91/271/WE dla obszarów wrażliwych na eutrofizację (obszar całej Polski) warunku osiągnięcia minimum 75 % redukcji azotu ogólnego i fosforu ogólnego w ściekach dopływających do wszystkich oczyszczalni ścieków.

W rezultacie, od dnia 31.12.2010 r. ścieki będą oczyszczane zgodnie z wymaganiami dyrektywy „ściekowej” we wszystkich 1378 aglomeracjach o łącznej równoważnej liczbie mieszkańców 41 016 909, odpowiadającej 100 % ogólnego ładunku substancji ulegających biodegradacji. W odniesieniu do ścieków z zakładów przemysłu rolno-spożywczego dostosowanie oczyszczalni do wymagań dyrektywy „ściekowej” trwać będzie do 31.12.2010 r.

Wskaźniki produktu, rezultatu i oddziaływania, jakie będą służyły do określenia stopnia osiągnięcia celów w powyższym obszarze, zostały przedstawione w aneksie 2 załącznik 1.

3.3.3.2. Polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia

Poważnym zobowiązaniem wynikającym zarówno z prawa krajowego, jak i standardów unijnych jest realizacja działań na rzecz poprawy jakości wody dostarczanej przez wodociągi komunalne ludności (zarówno w mieście, jak i na wsi) i dostosowanie jej do zaostrzonych wymagań prawnych. Woda do picia w wielu miastach w Polsce nie spełnia niektórych wymogów jakościowych, tak więc ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa i zdrowia ludności wybór takiego priorytetu jest uzasadniony.

Poprawa jakości wód powierzchniowych, stanowiących źródło wody do picia, będzie osiągnięta dzięki ograniczaniu zanieczyszczeń komunalnych, przemysłowych i rolniczych poprzez realizację wymagań następujących dyrektyw:

- 91/271/WE z dnia 21 maja 1991 r. w sprawie oczyszczania ścieków komunalnych (Dz. Urz. WE L 135 z 30.05.1991 r.),
- 76/464/WE z dnia 4 maja 1976 r. w sprawie zanieczyszczeń spowodowanych wprowadzaniem niebezpiecznych substancji do środowiska wodnego Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 129 z 18.05.1976 r.) (wraz z dyrektywami pochodnymi),
- 91/676/WE z dnia 12 grudnia 1991 r. w sprawie ochrony wód przed zanieczyszczeniem azotanami pochodzącymi z rolnictwa (Dz. Urz. WE L 375 z 31.12.1976 r.).

Oczekuje się, że znaczna poprawa jakości wód powierzchniowych wykorzystywanych do zaopatrzenia ludności w wodę do picia nastąpi po:

- zakończeniu budowy, rozbudowy lub modernizacji oczyszczalni ścieków oraz systemów kanalizacji w największych aglomeracjach, czyli przed końcem 2010 r.,
- wyeliminowaniu lub ograniczeniu substancji szczególnie szkodliwych odprowadzanych w ściekach przemysłowych do środowiska wodnego,
- zakończeniu realizacji inwestycji w zbiorniki na gnojówkę i gnojownicę oraz płyt obornikowych w pierwszej kolejności na obszarach narażonych na zanieczyszczenia azotem pochodzenia rolniczego, a do roku 2008 na pozostałym obszarze Polski, wraz z upowszechnianiem Kodeksu Dobrej Praktyki Rolniczej.

Jednocześnie w celu poprawy jakości wody dostarczanej ludności realizowane będą działania służące budowie, rozbudowie i modernizacji stacji uzdatniania wody do picia oraz sieci wodociągowej.

Wskaźniki produktu, rezultatu i oddziaływania, jakie będą służyły do określenia stopnia osiągnięcia celów w powyższym obszarze, zostały przedstawione w aneksie 2 załącznik 1.

3.3.3.3. Zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego

Zasoby wodne Polski wynoszą w przeliczeniu na 1 mieszkańca około 1600 m³, tj. prawie trzykrotnie mniej niż średnia europejska. Są zarazem nierównomiernie rozmieszczone na terenie kraju – w niektórych latach suchych maleją o ponad 40% w stosunku do wartości przeciętnych i dodatkowo charakteryzują się prawie dwukrotnie niższym wskaźnikiem na km² od średniej europejskiej, a ponadto podlegają znacznym sezonowym wahaniom. Poważnym problemem jest zagrożenie powodziowe na znacznych obszarach dolin rzecznych, o rozwiniętej infrastrukturze przemysłowej i komunikacyjnej, z wieloma aglomeracjami i skupiskami ludności. Bariery rozwoju gospodarczego są m.in. ubogie pod względem ilości i słabe jakościowo zasoby dyspozycyjne, zagrożenia powodziowe i zjawiska suszy. Usunięcie tych barier może nastąpić m.in. przez budowę wielofunkcyjnych zbiorników wodnych przede wszystkim dla celów ochrony przeciwpowodziowej, zapobiegania skutkom suszy oraz zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia i gospodarki narodowej w wodę do celów produkcyjnych. Zbiorniki te umożliwią większe wykorzystanie zasobów wody dla potrzeb komunalnych, przemysłowych i rolniczych, wyrównanie przepływów w okresach suchych (przyczynią się do ustabilizowania poziomu wód gruntowych i korzystnych zmian w środowisku), ograniczenie zagrożenia powodziowego.

W przypadku przedsięwzięć z zakresu ochrony przeciwpowodziowej, projektem jest budowa obiektu hydrotechnicznego, najczęściej zbiornika wodnego. Dla takiego przedsięwzięcia niemożliwe jest określenie wskaźników monitorujących. Ponadto, w latach 2004 – 2006 będzie realizowana jedynie niewielka liczba projektów pilotażowych z zakresu ochrony przeciwpowodziowej, dlatego wskaźniki monitorujące stopień realizacji tych inwestycji nie zostały

określone na poziomie niniejszej Strategii, ale będą określane na poziomie indywidualnych projektów.

Priorytetowe przedsięwzięcia w tym obszarze, proponowane do wsparcia przez Fundusz Spójności, prezentuje aneks 2 załącznik 2.

3.3.3.4. Racjonalizacja gospodarki odpadami

Celem nadrzędnym polskiej polityki ekologicznej w zakresie gospodarowania odpadami jest zapobieganie powstawaniu odpadów, minimalizacja ilości powstających odpadów, rozwiązywanie problemu odpadów „u źródła”, poddawanie odpadów odzyskowi, w tym ich recyklingowi, a także bezpieczne dla środowiska unieszkodliwienie odpadów, jeżeli nie udało się ich poddać odzyskowi. Warunkiem realizacji tego celu jest zmniejszenie materiało- i energochłonności produkcji (stosowanie czystszych technologii), wykorzystywanie alternatywnych odnawialnych źródeł energii, stosowanie analizy pełnego „cyklu życia” produktu (produkcji, transportu, opakowania, użytkowania, ewentualnego ponownego odzyskania i unieszkodliwiania).

Gospodarka odpadami jest działem ochrony środowiska, w którym zanotowano stosunkowo mały postęp. Stworzono jednak już nowy system prawny w tym zakresie i są obecnie opracowywane plany gospodarowania odpadami, które wynikają ze stosownych przepisów Unii Europejskiej.

Plany poszczególnych szczebli administracyjnych gospodarki odpadami umożliwią zintensyfikowanie działań przez podmioty komunalne, które będą mogły być wspierane przez Fundusz Spójności. Umożliwi to wypełnienie wymogów dyrektyw UE, a szczególnie dyrektywy Rady 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów (Dz. Urz. WE L 182 z 16.07.1999 r.). Dążyć się przy tym będzie do likwidacji małych, niespełniających wymogów składowisk, a budować się będzie składowiska o charakterze regionalnym, spełniające bardzo wysokie wymagania techniczne i eksploatacyjne. Do 2006 r. przewiduje się wybudować w Polsce około 50 takich obiektów, dalszych 50 obiektów - do roku 2014.

W planie implementacyjnym ww. dyrektywy 99/31/WE wyliczono, że w latach 2000 - 2010 w skali kraju potrzebna będzie budowa nowych składowisk komunalnych o łącznej powierzchni 2925 ha, zaś powierzchnia składowisk rekultywowanych w tym okresie wyniesie 4 780 ha.

Docelowo planuje się zbudowanie i utrzymanie zintegrowanej i wystarczającej w skali kraju sieci urządzeń do odzysku i unieszkodliwiania odpadów.

Znaczny rozwój powinien nastąpić w zakresie selektywnej zbiórki odpadów tzw. wielkogabarytowych, budowlanych i niebezpiecznych. Przewiduje się też wdrażanie technologii zarówno kompostowania i fermentacji odpadów, jak i termicznych metod unieszkodliwiania odpadów.

Nakłady na przedsięwzięcia inwestycyjne określone w Krajowym Planie Gospodarki Odpadami kształtują się łącznie w latach 2003-2014 na poziomie 11 788,9 mln zł, w tym: w sektorze komunalnym 8 777,0 mln zł, zaś w zakresie realizacji zadań dotyczących gospodarowania odpadami niebezpiecznymi na poziomie 997,4 mln zł.

Główne działania realizowane w ramach priorytetu to:

- komunalne systemy zbiórki, transportu, odzysku i unieszkodliwiania odpadów,
- wybudowanie instalacji do biologicznego i termicznego przetwarzania odpadów,
- wybudowanie instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych,
- wprowadzenie selektywnej zbiórki odpadów, w tym odpadów niebezpiecznych,
- budowa, modernizacja i rekultywacja składowisk odpadów komunalnych i przemysłowych (niebezpiecznych) oraz rekultywacja składowisk wyłączonych z eksploatacji.

Poza bezspornymi efektami ekologicznymi w postaci likwidacji zagrożeń przedsięwzięcia te mogą przynieść również wymierne korzyści materialne wynikające z odzysku surowców i materiałów, wykorzystania energii, a także powstawania miejsc pracy.

Wskaźniki produktu, rezultatu i oddziaływania, jakie będą służyły do określenia stopnia osiągnięcia celów w powyższym obszarze, zostały przedstawione w aneksie 2 załącznik 1.

Lista przedsięwzięć proponowanych do współfinansowania z Funduszu Spójności w tym obszarze będzie przedstawiona zgodnie z listami w ramach planów gospodarki odpadami.

Tabela 3.9. Harmonogram rzeczowo-finansowy przedsięwzięć w ramach gospodarki odpadami w sektorze komunalnym w Polsce w latach 2004-2006

Przedsięwzięcie	Koszt ogółem [mln PLN]	Środki finansowe publiczne [mln PLN]				Niepubliczne [mln PLN]
		Budżet państwa	Samorządy terytorialne	Fundusze ekologiczne	Pomoc zagraniczna	Przedsiębiorstwa, Inwestor
Budowa instalacji (kompostowni, zakładów fermentacji beztlenowej, mechaniczno-biologicznych instalacji) dla odzysku i unieszkodliwiania	401	-	21	100	200	80
Budowa ponadlokalnych, nowoczesnych składowisk odpadów komunalnych	371	-	71	75	150	75
Zamykanie, rekultywacja i modernizacja składowisk odpadów komunalnych	300	-	80	60	160	-
Budowa instalacji linii demontażu i recyklingu odpadów wielkogabarytowych	81	-	16	24	28	13
Budowa instalacji linii recyklingu odpadów budowlanych	64	-	6	12	30	16
Budowa instalacji linii unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych wytwarzanych w odpadach komunalnych	216	-	43	60	90	23
Dostosowanie opakowań do wymagań ekologicznych	15	-	-	-	-	15
Modernizacja istniejących zakładów recyklingowych i nowe inwestycje w zakresie technologii recyklingu odpadów opakowaniowych	75	-	-	-	-	75
Budowa potencjału technicznego do segregacji odpadów opakowaniowych (stacje segregacji, stacje przeładunkowe itp.)	60	-	15	-	-	45
Budowa potencjału technicznego w zakresie selektywnego magazynowania odpadów opakowaniowych oraz ich transportu (pojemniki do segregacji, środki transportu, wiejskie punkty gromadzenia odpadów itp.)	69,0	-	34,5	-	-	34,5
Razem:	1652	-	286,5	331	658	376,5

Źródło: Ministerstwo Środowiska, 2002.

3.3.3.5. Ochrona powierzchni ziemi

Negatywny wpływ na jakość gleb oraz wód mają niewłaściwa gospodarka odpadami, a także zanieczyszczenia przemysłowe oraz skażenia gruntów spowodowane przez byłe bazy wojskowe. W Polsce jest ok. 8 600 km² gleb zdegradowanych przez przemysł, z czego ok. 20% jest silnie zdegradowane. Występują one głównie w południowo-środkowej i południowo-zachodniej części kraju. Głównymi przyczynami zanieczyszczenia gruntów są: górnictwo, w tym siarkowe, oraz oddziaływanie gazów i pyłów emitowanych przez przemysł i źródła mobilne. Najtrudniejsza sytuacja w tym zakresie występuje na obszarze Tarnobrzeskiego Okręgu Siarkowego, gdzie zagrożenia związane są z emisją siarkowodoru, degradacją i zanieczyszczeniami gruntów i wód w związku z odkrywkową i podziemną eksploatacją złóż siarki. Ponadto ok. 700 km² gruntów jest zanieczyszczonych przez pozostałości pestycydów i posowieckie bazy wojskowe. Zanieczyszczenia metalami ciężkimi występują w otoczeniu zakładów przemysłowych, na terenach miast i

aglomeracji, w pobliżu dużych ciągów komunikacyjnych oraz na terenach składowisk odpadów komunalnych i przemysłowych.

W latach 2004 – 2006 będzie realizowana jedynie niewielka liczba projektów pilotażowych z zakresu ochrony powierzchni ziemi, dlatego wskaźniki monitorujące stopień realizacji tych inwestycji nie zostały określone na poziomie niniejszej Strategii, ale będą określane na poziomie indywidualnych projektów.

3.3.3.6. Poprawa jakości powietrza

Wiele zadań związanych z ochroną powietrza jest obowiązkiem podmiotów gospodarczych. Jednak pewne zadania pozostają nadal w kompetencji władz publicznych i te zamierza się objąć wsparciem z Funduszu Spójności. Polska polityka ekologiczna stawia sobie za cele: ograniczenie emisji pyłów, dwutlenku siarki, tlenków azotu, lotnych związków organicznych, amoniaku, toksycznych substancji z grupy metali ciężkich i trwałych zanieczyszczeń organicznych. Głównym zadaniem władz publicznych w tym obszarze jest zmniejszenie tzw. niskich emisji w miastach. Inwestycje mające to na celu mogą być przedmiotem interwencji Funduszu Spójności. Wskazane zatem byłoby wsparcie w latach 2004 – 2006 inwestycji ochronnych zmierzających do ograniczenia emisji zanieczyszczeń w tych aglomeracjach miejsko-przemysłowych, w których dopuszczalne poziomy zanieczyszczenia powietrza są przekraczane oraz gdzie wymagane jest stworzenie planów ochrony powietrza. Chodzi tu zwłaszcza o instalacje ochronne w miejskich przedsiębiorstwach ciepłowniczych i energetycznych, służące ograniczeniu emisji dwutlenku siarki, tlenków azotu oraz innych szkodliwych dla zdrowia kontaminantów.

Aglomeracjami, które spełniają powyższe warunki, są na przykład:

- aglomeracje: łódzka, krakowska, warszawska, częstochowska, górnośląska;
- powiaty: bocheński, chrzanowski, krakowski, miechowski, nowotarski, olkuski, oświęcimski, tatrzański, wadowicki, nowodworski, otwocki, piaseczyński, pruszkowski, wołomiński;
- miasta: Nowy Sącz, Tarnów, Bielsko-Biała.

Powyższe strefy są usytuowane w województwach: łódzkim, małopolskim, mazowieckim oraz śląskim.

W latach 2004 – 2006 będzie realizowana jedynie niewielka liczba projektów pilotażowych z zakresu ochrony powietrza, dlatego wskaźniki monitorujące stopień realizacji tych inwestycji nie zostały określone na poziomie niniejszej Strategii, ale będą określane na poziomie indywidualnych projektów.

3.4. Oczekiwane efekty realizacji przedsięwzięć wspieranych przez Fundusz Spójności w ochronie środowiska

Dzięki realizacji wymienionych wyżej przedsięwzięć można będzie oczekiwać:

1. w zakresie efektów ekologicznych - znaczącego przyrostu i poprawy stanu infrastruktury środowiskowej, a w konsekwencji poprawy stanu środowiska:

- *w obszarze gospodarki wodno-ściekowej*: zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do wód, w tym w szczególności znaczącej redukcji związków biogennych powodujących eutrofizację wód, jak również zanieczyszczeń sanitarnych; stopniowe dochodzenie do dobrego stanu wód, tak jak to określa dyrektywa 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. WE L 327 z 22.12.2000 r.);
- *w obszarze gospodarki odpadami i ochrony powierzchni ziemi*: zwiększenia poziomu selektywnej zbiórki; zmniejszenia ilości odpadów trafiających do środowiska w sposób

niekontrolowany; zmniejszenia ilości odpadów składowanych, w tym odpadów niebezpiecznych; redukcji ilości odpadów biodegradowalnych; zwiększenia poziomu odzysku materiałów; zagospodarowanie części osadów ściekowych; likwidacji uciążliwości części starych składowisk odpadów komunalnych i niebezpiecznych; rekultywacji części terenów w największym stopniu zdegradowanych przez przemysł i inne szkodliwe oddziaływania;

- w *obszarze jakości powietrza*: zmniejszenia ilości stref, w których występują „niskie emisje”, a w szczególności przekroczenia stężeń pyłu zawieszanego w powietrzu; zmniejszenia emisji wysokich: SO₂, NO_x i innych szkodliwych związków;

2. w sferze ekonomiczno-społecznej - polepszenia warunków (jakości) życia nie tylko mieszkańców Polski, ale - ze względu na transgraniczny przepływ zanieczyszczeń - również innych krajów europejskich (w szczególności dotyczy to zagrożenia eutrofizacją wód Bałtyku oraz kwaśnych zanieczyszczeń powietrza).

W szczególności realizacja projektów stworzy szansę na wygenerowanie pewnej liczby miejsc pracy, w tym na obszarach dotkniętych dużym bezrobociem. Takimi obszarami są np. zanieczyszczone obszary przemysłowe, jak i tereny położone w pobliżu największych kompleksów leśnych i obszarów chronionych.

Według raportu sporządzonego dla dyrekcji ds. Środowiska Komisji Europejskiej w 2001 r.⁴⁵ w horyzoncie czasowym do roku 2020 wymierne korzyści z tytułu wprowadzenia wymogów ekologicznego *acquis* mogą wynieść dla Polski od 41 do 208,2 mld euro, z czego ponad połowę będą stanowiły zyski z tytułu inwestycji w poprawę jakości powietrza. W ujęciu rocznym całkowite korzyści miałyby wynosić od 4,2 do 21,4 mld euro, zaś w przeliczeniu na 1 mieszkańca naszego kraju od 109 do 553 euro. Autorzy raportu przyjmują oszacowanie ostrożne (dolna granica) korzyści jako wersję bardziej prawdopodobną. Wymienione potencjalne korzyści miałyby wynikać przede wszystkim z oszczędności związanych z kosztami opieki medycznej i innych strat z tytułu chorób układu oddechowego. Raport podaje też zyski UE – miałyby one wynosić od 4,1 do 24 mld euro rocznie.

Powyższy raport szacuje też liczbę miejsc pracy, które mogą powstać w związku z wprowadzaniem wspólnotowych przepisów środowiskowych i wykorzystaniem wspierających to transferów z budżetu UE oraz nakładów krajowych. Łącznie w krajach kandydackich może ich powstać 1,8 mln rocznie w okresie do 2020 r.⁴⁶

Projekty realizowane w ramach Funduszu Spójności będą miały pozytywny wpływ makroekonomiczny, przyczyniając się do rozwoju niektórych branż gospodarki, jak przemysł urządzeń ochrony środowiska, budownictwo, usługi. Pośrednio działania te będą miały korzystny wpływ na makroekonomiczne warunki rozwoju gospodarki i wzrost popytu, przyczyniając się w ten sposób do wypełniania celów jedności społeczno- ekonomicznej na poziomie Polska – UE, jak i poszczególnych regionów.

W perspektywie długofalowej działania wspierane przez Fundusz Spójności powinny popchnąć kraj na ścieżkę rozwoju trwałego i zrównoważonego dzięki z jednej strony - skutecznej ochronie

⁴⁵ *Korzyści związane ze zgodnością z regulacjami UE w zakresie ochrony środowiska dla krajów kandydujących. Polityka ochrony środowiska w krajach kandydujących i ich przygotowania do akcesji. Raport Końcowy.* Ecotec 2001, Birmingham, Wielka Brytania.

⁴⁶ Jednak autorzy zastrzegają, że przyrost netto miejsc pracy może być znacznie mniejszy lub nawet zerowy, jeśli nakłady na ochronę środowiska wyprą wydatki w innych dziedzinach. Należy przy tym zwrócić uwagę, że przyrost netto miejsc pracy jest skorelowany z obecnym poziomem rozwoju (dodatnio) i poziomem bezrobocia (ujemnie) kraju-beneficjenta transferów. Warunkiem skorzystania z potencjału utworzenia „zielonych” miejsc pracy jest posiadanie odpowiednio rozwiniętego, konkurencyjnego sektora ekoprzemysłu. W przeciwnym razie może dojść do importu wyrobów i usług z państw lepiej rozwiniętych (*import leakage*) i utraty potencjalnych korzyści dla kraju w tej dziedzinie. Takie zjawisko występuje w krajach kohezyjnych poza Irlandią.

zasobów środowiskowych, z drugiej zaś – zwiększeniu atrakcyjności Polski dla inwestorów i pozytywnych konsekwencji gospodarczych i społecznych z tym związanych.

3.5. Strategia finansowania

Dotychczasowe szacunki wskazują, że nakłady inwestycyjne niezbędne na wdrożenie przepisów wspólnotowej polityki ekologicznej wyniosą w Polsce od ponad 30 do blisko 48 miliardów euro. Szacowane przepływy finansowe w priorytetowych ze względu na politykę akcesyjną obszarach ochrony środowiska w latach 2000–2006 przedstawiono w tabeli 3.10.

Zestawienie to jest jednym z wielu oszacowań występujących w literaturze przedmiotu⁴⁷. Przedstawione wartości będą ulegać zmianie zarówno dzięki przygotowaniu dokładniejszych szacunków, jak też i z uwagi na fakt, że co roku dokonuje się znaczący postęp w działaniach integracyjnych (inwestycjach). Natomiast ogólną tablicę finansową dla przedsięwzięć priorytetowych do wsparcia z Funduszu Spójności przedstawia aneks 2 załącznik 2 (stan na dzień 31 stycznia 2003 r.).

Tabela 3.10. Zestawienie szacowanych nakładów inwestycyjnych niezbędnych do wdrożenia przepisów prawa UE, mln euro 2000

Dyrektywy	Rok wdrożenia	Niezbędne nakłady do roku 2006	Niezbędne nakłady w całym okresie wdrożenia - wg źródła (1)	Niezbędne nakłady w całym okresie wdrożenia- wg źródła (2)
Priorytet 1 „ochrona wód”, w tym		7 419,1	10 912,4	14007
91/271 (oczyszczanie ścieków)	2015	4 112,3	6 882,8	8400
91/676 (azotany rolnicze)	2008	2 424,3	3 062,3	4000
75/440 (jakość wody ujmowanej do picia)	2002	0	0	<i>uwzględniono w kosztach dyrektywy 91/271 i 76/464</i>
76/464 (zrzut subst. niebezp. + 6 „córki”)	2007	882,4	967,3	1607
Priorytet 3 „jakość powietrza”, w tym		2 317,3	2 317,3	12361,5
88/609 (LCP) (2)	2002	1 030,5	1 030,5 ⁴⁸	9600
98/70 (jakość paliw)	2004	466,6	466,6	2350
94/63 (VOC)	2005	410,1	410,1	411,5

⁴⁷ Np. obliczenia Banku Światowego zawarte w opracowaniu: Bank Światowy (2000) *Polska: Osiągnięcie zgodności z ustawodawstwem UE w zakresie ochrony środowiska* Dokument techniczny Nr 454, przygotowany przez Gordona Hughes i Julię Bucknall, Waszyngton. Dyrektywy IPPC autorzy nie uwzględnili. Inne szacunki przedstawiła holenderska firma konsultingowa TME w roku 1988, jeszcze inne OECD w roku 2001.

⁴⁸ Wariant nieuwzględniający noweli dyrektywy Nr 2001/80/WE z dnia 23 października 2001r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania (Dz. Urz. WE L 309 z 27.11.2001).

Priorytet 2 „zagospodarowanie odpadów”, w tym		3 789,4	8 537,2	12591,6
91/689 (odp. niebezpiecz.)	2012	85,1	149,7	61,8
99/31 (skład odp.)	2012	2 976,5	7 565,3	8306
75/439 (oleje)	2002	38,2	38,2	75,8
86/278 (osady ściek.)	2002	0	0	0
94/62 (opakowania)	2007	689,6	784	4148
Inne		19 452,3	25 960,1	7379
1996/61 (IPPC)	2010	19 452,3	25 960,1	7147
97/64				232
Razem		32 978,0	47 726,9	46339,1

(1) dolny wariant oszacowania, wariant górny to dodatkowy 1 mld euro; (2) nie wzięto tu pod uwagę kosztów nowelizacji dyrektywy.

1. Źródło: K.Berbeka, Akademia Ekonomiczna w Krakowie Analiza przepływów finansowych pod kątem realizacji zobowiązań negocjacyjnych w obszarze „środowisko”(do roku 2006). Opracowanie przygotowane dla Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, Kraków, maj 2002.

2. Źródło: MŚ, 2003 – dane oparte na informacji „Przebieg negocjacji akcesyjnych w obszarze środowisko, osiągnięte wyniki oraz szacunek skutków finansowych wdrażania przepisów prawa wspólnotowego”, przyjętej we wrześniu 2002 r. przez KIE.

Według ocen analityków do roku 2006 w Polsce możliwe jest wygenerowanie na inwestycje proekologiczne, niezbędne ze względu na wymogi akcesyjne, kwoty rzędu 15,2 mld euro⁴⁹. Ocenia się, że w związku z koniecznością zwiększenia wymaganych nakładów inwestycyjnych wystąpi deficyt środków, którego wysokość jest różnie szacowana przez różnych analityków. Prognozowany deficyt kapitału w okresie 2000-2006 waha się, wg różnych źródeł, od 0 do ponad 19 mld euro (łącznie)⁵⁰. Tę wielkość luki inwestycyjnej interpretować należy jako oszacowanie ostrożne. Wynika to z faktu, że wraz ze wzrostem ilości infrastruktury ochronnej będzie się zwiększał udział nakładów o charakterze odtworzeniowym. Przewiduje się, że działania, które mają być zrealizowane w Polsce w ciągu najbliższych kilku lat, będą w praktyce finansowane przede wszystkim ze źródeł krajowych.

Dla likwidacji luki finansowej podejmuje się w kraju następujące działania:

- intensyfikację przygotowań do efektywnej absorpcji środków wspólnotowych,
- mobilizację środków z funduszy ekologicznych – ukierunkowanie ich strategii na realizację akcesyjnego programu inwestycyjnego,
- zaciąganie długu przez samorządy i przedsiębiorstwa, w tym komunalne, w bankach komercyjnych,
- emitowanie przez samorządy obligacji (instrument dłużny),
- przeniesienie części nakładów inwestycyjnych na konsumentów (użytkowników infrastruktury) poprzez stopniowe podwyższanie opłat za wodę pitną, ścieki wprowadzane do kanalizacji, energię itp.,

⁴⁹ Za K.Berbeka, 2002 op.cit.

⁵⁰ Znaczna rozbieżność co do wielkości szacowanej luki wynika z uwzględnienia lub odrzucenia w obliczeniach kosztów wdrożenia dyrektywy IPPC oraz dyrektywy o azotanach rolniczych. Za: K.Berbeka, AE w Krakowie 2002 Analiza przepływów finansowych pod kątem realizacji zobowiązań negocjacyjnych w obszarze „środowisko”(do roku 2006). Opracowanie przygotowane dla Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, Kraków).

- wypracowanie oferty kredytów krótkoterminowych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej lub przez Bank Ochrony Środowiska S.A. (BOŚ S.A.), służących zapewnieniu płynności inwestorom realizującym zadania,
- pozyskiwanie kredytów z międzynarodowych instytucji finansowych,
- wygenerowanie dodatkowego kapitału dzięki wprowadzeniu opłat produktowych i depozytowych,
- działania organizatorskie, służące racjonalizacji zarządzania w przedsiębiorstwach komunalnych i pokonywaniu barier w pozyskiwaniu kapitału zewnętrznego, takie jak np. partnerstwo publiczno-prywatne.

W takich obszarach jak komunalna infrastruktura wodno-ściekowa i gospodarka odpadami, a także systemy ogrzewania komunalnego, istotną rolę w finansowaniu inwestycji odgrywają i będą odgrywały źródła publiczne, zarówno krajowe, jak i zagraniczne. Do tych ostatnich należą fundusze Unii Europejskiej, jak też środki pochodzące z ekokonwersji polskiego długu zagranicznego zarządzane przez Ekofundusz. Jak jednak oceniają eksperci, ich udział w finansowaniu niezbędnych akcesyjnych przedsięwzięć ochronnych będzie w najbliższych kilku latach sięgał co najwyżej kilkunastu procent, a bardziej znacząco wzrośnie dopiero po akcesji.

Wg ustaleń szczytu UE w Kopenhadze w grudniu 2002 r. zobowiązania (commitments) z Funduszu Spójności w obszarze ochrony środowiska w latach 2004-2006 miałyby wynieść łącznie 1866,6 mln euro, z czego w roku 2004 – 638,8 mln euro; w roku 2005 – 525,9 mln euro; w roku 2006 – 701,9 mln euro (prognoza KE z grudnia 2003 r.). Natomiast rzeczywiste transfery (płatności) z tego instrumentu miałyby wynosić: w r. 2004 – ok. 13 mln euro, w r. 2005 - ok. 147,5 mln euro, w r. 2006 – ok. 264,5 mln euro, tj. łącznie ok. 425 mln euro.

Rok 2004 będzie rokiem decydującym dla przyszłych płatności w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. Czas złożenia wniosków o wsparcie, wartość portfela zamówień, stworzony potencjał instytucjonalny do absorpcji środków będą rzutowały na rozkład i wysokość przyszłych transferów.

W świetle spodziewanego znacznego napływu środków z funduszy strukturalnych i spójności rysuje się pewne zagrożenie związane z procedurami udzielania pomocy UE, a w szczególności z koniecznością czasowego finansowania inwestycji. Zasady wykorzystania większości funduszy przewidują refundację poniesionych nakładów. Faktyczny okres refundacji będzie stosunkowo długi (powyżej 1/2 roku), co może wymusić konieczność czasowego kredytowania przedsięwzięć przez budżet centralny. W przypadku pierwszych inwestycji z funduszu ISPA możliwe okazało się przerzucenie procesu kredytowania na wykonawcę (wydłużony okres zapłaty). Przy dużej ilości wniosków i nieporównanie większej skali pomocy procedura taka może nie być wykonalna. Natomiast kredytowanie inwestycji ze środków budżetowych wymaga:

- umiejętności i praktyki wieloletniego planowania budżetów po stronie odbiorców transferów (przedsiębiorstw komunalnych i samorządów),
- ścisłej współpracy samorządów (odbiorców transferów) z rządem przy planowaniu budżetowym.

Główny ciężar sfinansowania przedsięwzięć istotnych w kontekście polityki akcesyjnej poniosą podmioty krajowe: przedsiębiorstwa (a w następstwie konsumenci i użytkownicy infrastruktury publicznej), samorzady (z podatków ogólnych), pozabudżetowe fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej (z opłat ekologicznych przedsiębiorstw), budżet państwa.

Rola pozabudżetowych funduszy ochrony środowiska w finansowaniu programów inwestycyjnych będzie polegać nie tyle na obniżaniu kosztów finansowania inwestycji, co na koncentrowaniu środków na wspieranie inwestycji priorytetowych z punktu widzenia celów akcesyjnego programu

inwestycyjnego. W związku z tym NFOŚiGW i fundusze wojewódzkie będą uwzględniać cele związane z integracją europejską w swoich listach priorytetów i wprowadzą wymóg ich zgodności ze standardami Unii Europejskiej. Fundusze te będą też pełnić rolę instytucji pośredniczących pomiędzy promotorami projektów a Ministerstwem Środowiska, jako sektorową instytucją zarządzającą Funduszem Spójności, i będą zaangażowane w pomoc techniczną dla odbiorców środków.

Znaczny ciężar finansowania inwestycji w gospodarce wodno-ściekowej ponosić będą gminy. W granicach wyznaczonych przez prawo oraz zdolność kredytową⁵¹, finansowanie tych inwestycji przez samorządy powinno się odbywać poprzez zaciąganie lub gwarantowanie przez gminy kredytu zewnętrznego, pozyskiwanego w bankach krajowych i w międzynarodowych instytucjach finansowych. W sytuacjach uznanych przez władze gmin za uzasadnione inwestycje będą finansowane z bieżących dochodów władz samorządowych lub, gdy będzie to możliwe, z dotacji celowych budżetu państwa.

W Polsce gminy i przedsiębiorstwa komunalne starają się obecnie w coraz większym stopniu wykorzystywać komercyjne środki finansowe przeznaczane na remonty, modernizację i rozwój infrastruktury ochrony środowiska poprzez tworzenie systemu bodźców i korzystnych warunków dla przyciągnięcia kapitału z sektora prywatnego (np. poprzez emisję obligacji komunalnych oraz udzielanie koncesji firmom prywatnym na budowę i eksploatację gminnej infrastruktury w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego).

Zbilansowanie programu wdrożenia *acquis* będzie wymagało zwiększenia roli sektora prywatnego wobec spodziewanego dalszego spadku wpływów funduszy ochrony środowiska oraz wyczerpywania się zdolności władz samorządowych do zaspokajania rosnących potrzeb w zakresie finansowania infrastruktury gminnej. Oczekuje się bowiem nasilenia konkurencji o dostęp do funduszy publicznych pomiędzy infrastrukturą ochrony środowiska a potrzebami ochrony zdrowia, edukacji, opieki społecznej czy kultury.

Banki komercyjne systematycznie zwiększają zainteresowanie finansowaniem gminnej infrastruktury. Inwestycje wodno-ściekowe dają co prawda niskie finansowe stopy zwrotu i długie okresy zwrotu, lecz charakteryzują się też stosunkowo niskim ryzykiem. Ryzyko to powinno być dalej obniżane racjonalną i konsekwentną postawą władz samorządowych gwarantującą zdrowe podstawy finansowe infrastruktury publicznej.

Do tej pory przede wszystkim większe miasta decydują się na finansowanie inwestycji infrastrukturalnych dzięki emisji obligacji komunalnych. Jest też jednak wiele zachęcających przykładów małych miast emitujących obligacje w celu sfinansowania infrastruktury wodno-ściekowej (a także całych województw i powiatów). Większość obligacji nabywają banki, co potwierdza skłonność banków komercyjnych do finansowania długu komunalnego, lecz jednocześnie wskazuje na wciąż niską atrakcyjność obligacji komunalnych dla innych inwestorów instytucjonalnych oraz indywidualnych⁵².

Polityka taryfowa

Znaczne obciążenia z tytułu finansowania wdrożenia przepisów ekologicznych UE spadną na barki użytkowników, w szczególności gospodarstw domowych. Jest to kierunek zalecany przez OECD oraz Komisję Europejską, zgodny z zasadami „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”. Należy jednak zauważyć, że nie we wszystkich krajach członkowskich UE jest on w pełni stosowany przez wzgląd na koszty społeczne, zwłaszcza dla gospodarstw domowych. W Irlandii np. dopiero od bardzo niedawna zaczyna się w ogóle wprowadzać opłaty za wodę i ścieki dla tych podmiotów; w wielu innych krajach zarządy gmin subwencjonują przedsiębiorstwa wodno-kanalizacyjne z ogólnych podatków bądź specjalnych programów. Wg raportu WRc (2000) w krajach kohezyjnych opłaty za wodę stanowią średnio 0,4% dochodu gospodarstw domowych⁵³.

⁵¹ Aktualnie maksymalny dług gmin nie może przekraczać 60% ich rocznego dochodu, zgodnie z art. 114 ust. 1 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, z późn. zm.).

⁵² Materiały dotyczące finansowania inwestycji gminnych opracowane przez Bank Światowy i Agencję Rozwoju Komunalnego, 1998.

⁵³ Wpływ polityk wspólnotowych w zakresie gospodarki wodno-ściekowej na spójność gospodarczą i społeczną. WRc (2000).

Z badań budżetów polskich gospodarstw domowych w świetle konieczności wypełnienia wymogów ekologicznego *acquis*, wykonanych w r. 2000 przez Bank Światowy⁵⁴ oraz J. Berbekę i K. Berbekę⁵⁵, wynika, że dla gospodarstw domowych utrzymujących się ze źródeł niezarobkowych (emeryci, renciści, bezrobotni itp.) oraz gospodarstw wiejskich wskaźniki udziału opłat za usługi komunalne (głównie dostarczanie wody i odbiór ścieków) najprawdopodobniej przekroczą poziom akceptowalny⁵⁶, i to niezależnie od wsparcia kapitałowego inwestycji z transferów UE (przy czym ani eksperci Banku Światowego, ani ww. autorzy nie zakładali tak niskiego tempa wzrostu gospodarczego, z jakim mamy do czynienia obecnie). Według J. Berbeki i K. Berbeki problemy z opłatami taryfowymi mogą dotknąć ok. 2,5 mln ludności Polski. W tych przypadkach niezbędne będzie precyzyjnie adresowane wsparcie socjalne.

⁵⁴ Bank Światowy (2000), *op.cit.*

⁵⁵ J.Berbeka, K.Berbeka (2000) *Wpływ wdrożenia wymagań wybranych dyrektyw UE na wydatki gospodarstw domowych*. Raport wykonany w ramach projektu REC Phare 4.2 dla Ministerstwa Środowiska, Warszawa.

⁵⁶ Ogólnie przyjmuje się, że opłaty te mogą stanowić 3-5 % dochodu rozporządzalnego gospodarstwa domowego. Przekroczenie tej bariery powoduje, że odbiorcy mogą przestać płacić za usługi komunalne, przez co może załamać się cały system ich finansowania.

4. SYSTEM ZARZĄDZANIA I KONTROLI FUNDUSZU SPÓJNOŚCI

4.1. Uwagi ogólne

System zarządzania i kontroli Funduszu Spójności, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Rady (WE) nr 1164/94 z 16 maja 1994 r. ustanawiającego Fundusz Spójności (Dz. Urz. WE L 130 z 25.05.1994 r.), rozporządzenia Komisji nr 1386/2002 z dnia 29 lipca 2002 r. w zakresie systemów zarządzania i kontroli pomocy przyznanej z Funduszu Spójności i dokonywania korekt finansowych, został przedstawiony poniżej. Na system ten składają się:

Instytucja Zarządzająca – Minister Gospodarki i Pracy,
Instytucja Płatnicza – Minister Finansów oraz

następujące Instytucje Pośredniczące:

w sektorze transportu:

Minister Infrastruktury – instytucja pośrednicząca w zarządzaniu projektów w sektorze transportu,

w sektorze środowiska:

Minister Środowiska,

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (Instytucja Pośrednicząca II szczebla),

Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (Instytucje Pośredniczące III szczebla), oraz

następujące Podmioty odpowiedzialne za realizację:

w sektorze transportu:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – sektor transportu drogowego,

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – sektor transportu kolejowego,

w sektorze ochrony środowiska:

jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki,

przedsiębiorstwa komunalne,

Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej (inne podmioty publiczne).

Wytyczne określone w art. 2 ww. rozporządzenia Komisji nr 1386/2002/WE zostaną przygotowane przez Instytucję Zarządzającą, Instytucję Płatniczą i Instytucje Pośredniczące.

Opis systemu, wymagany zapisami art. 5 ww. rozporządzenia Komisji nr 1386/2002/WE, zostanie przedstawiony w szczególności w:

1. Ogólnym Podręczniku Zarządzania i Kontroli Funduszu Spójności – przygotowanym przez Instytucję Zarządzającą we współpracy z Instytucją Płatniczą, Instytucjami Pośredniczącymi oraz innymi zaangażowanymi podmiotami,
2. porozumieniach pomiędzy instytucjami,
3. wewnętrznych podręcznikach procedur opracowanych przez Instytucję Zarządzającą, Instytucję Płatniczą oraz Instytucje Pośredniczące. Wszystkie wewnętrzne podręczniki procedur muszą zapewnić przejrzysty opis stanowisk pracy wszystkich pracowników oraz zawierać listy sprawdzające.

4.2. Instytucja Zarządzająca

Instytucja Zarządzająca jest odpowiedzialna za ogólne zarządzanie i koordynację działań podejmowanych w ramach Funduszu Spójności w Polsce. Instytucja Zarządzająca jest odpowiedzialna w szczególności za:

- informowanie Komisji Europejskiej o organizacji Instytucji Zarządzającej, Instytucji Płatniczej oraz Instytucji Pośredniczących odpowiedzialnych za działania realizowane w Polsce (art. 5 rozporządzenia Komisji 1386/2002),
- informowanie Komisji Europejskiej o rozszerzeniach i zmianach systemu Funduszu Spójności (art. 12 rozporządzenia Komisji 1386/2002),
- zapewnienie, iż regulacje dotyczące Funduszu Spójności zostaną przekazane do wiadomości wszystkim Instytucjom Pośredniczącym,
- opracowanie, we współpracy z Instytucją Płatniczą, Instytucjami Pośredniczącymi oraz innymi zaangażowanymi instytucjami, Ogólnego Podręcznika Zarządzania i Kontroli Funduszu Spójności,
- przygotowanie wytycznych dla Instytucji Pośredniczących i weryfikacja ich implementacji,
- koordynację przygotowań Strategii wykorzystania Funduszu Spójności,
- zapewnienie równowagi między finansowaniem projektów w sektorze infrastruktury transportowej oraz w sektorze ochrony środowiska,
- przekazywanie aplikacji do Komisji Europejskiej,
- powołanie Komitetów Monitorujących,
- przekazywanie raportów z postępów realizacji projektów oraz raportów końcowych zgodnie z art. F(4), załącznik II rozporządzenia Rady 1164/94/WE przywołanego w odnośniku 2),
- zapewnienie implementacji działań informacyjnych i promujących.

4.3. Instytucja Płatnicza i certyfikacja wydatków

Instytucją Płatniczą Funduszu Spójności jest Minister Finansów. Funkcje Instytucji Płatniczej realizuje Departament Obsługi Funduszy Pomocowych.

Do obowiązków Instytucji Płatniczej należy w szczególności:

- prowadzenie konta bankowego, na które dokonywane są płatności, zgodnie ze zobowiązaniami budżetowymi Komisji Europejskiej oraz dokonywanie transferów z tego konta na konta Instytucji Pośredniczących,
- prowadzenie konta bankowego dla kwot odzyskanych z płatności dokonanych,
- przesyłanie do Komisji Europejskiej wniosków o płatność,
- certyfikacja wydatków przekazywanych Komisji Europejskiej wraz z wnioskami o płatności pośrednie i końcowe,
- zapewnienie, iż kwoty nienależne będą bez zwłoki zwrócone z płatności Funduszu Spójności na oddzielne odpowiednie konto oraz informowanie w odpowiednim zakresie Komisji Europejskiej,
- potrącanie nienależnych kwot z wniosków o płatność do Komisji Europejskiej (w powiązaniu z poprzednim).

Koncepcja podziału funkcji pomiędzy Instytucją Płatniczą a instytucją odpowiedzialną za kontrole w rozumieniu art. 9-11 rozporządzenia Komisji 1386/2002 i wydawanie deklaracji zamknięcia pomocy będzie realizowana w ramach wewnętrznej struktury Ministerstwa Finansów (rysunek 2).

4.4. Instytucje Pośredniczące

W sektorze środowiska Ministerstwo Środowiska deleguje zarządzanie projektami na Instytucje Pośredniczące II i III szczebla. Ponadto Ministerstwo Środowiska i Ministerstwo Infrastruktury są odpowiedzialne za zarządzanie finansowe projektów dofinansowywanych w ramach Funduszu Spójności w odpowiednich sektorach.

Instytucje Pośredniczące w sektorze transportu i środowiska są odpowiedzialne w szczególności za:

- zapewnienie ustanowienia systemu zarządzania i kontroli w Instytucjach Pośredniczących lub/i podmiotach odpowiedzialnych za realizację wypełniającego wymogi odnoszące się do kwalifikowania wydatków z Funduszu Spójności,
- zapewnienie, iż projekty są realizowane zgodnie z celami ustalonymi w decyzji i wymogami prawa wspólnotowego dotyczącego Funduszu Spójności,
- przygotowanie odpowiednich wytycznych dla Podmiotów odpowiedzialnych za realizację w celu zapewniania realizacji wymogów prawa wspólnotowego dotyczącego Funduszu Spójności,
- zapewnienie stosowania prawa w zakresie zamówień publicznych przez Podmioty odpowiedzialne za realizację oraz przestrzegania wymagań prawa wspólnotowego odpowiednio w zakresie ochrony środowiska, transportu oraz konkurencji,
- zapewnienie, że projekty Funduszu Spójności nie będą realizowane ze środków funduszy strukturalnych,
- zapewnienie, że wymagana dokumentacja jest przechowywana zgodnie z art. G 9 (3) rozporządzenia Rady 1164/94/WE,
- zapewnienie, iż procedury dotyczące monitorowania są stosowane, włączając w to procedury dotyczące inspekcji na miejscu,
- weryfikację okresowych raportów z postępów prac oraz raportów końcowych oraz przekazywanie ich do Instytucji Zarządzającej i Instytucji Płatniczej,
- zapewnienie wdrażania działań informacyjnych i promujących,
- posiadanie oraz aktualizacja ścieżek audytu,
- weryfikowanie i potwierdzanie deklaracji wydatków,
- weryfikowanie wniosków o płatność,
- prowadzenie wiarygodnego i właściwego systemu rachunkowości,
- przygotowywanie deklaracji wydatków na podstawie wniosków o płatność,
- przygotowywanie harmonogramów finansowych.

4.5. Podmiot odpowiedzialny za realizację

W sektorze transportu obydwa Podmioty odpowiedzialne za realizację są Beneficjentami Końcowymi. W sektorze ochrony środowiska w większości przypadków Podmioty odpowiedzialne za realizację są Beneficjentami Końcowymi.

Podmioty odpowiedzialne za realizację realizują projekty zgodnie z celami wyznaczonymi w Decyzji Komisji Europejskiej i wymogami narzuconymi przez prawo dotyczące Funduszu Spójności.

4.6. Audyt wewnętrzny

Audyt wewnętrzny jest prowadzony przez audytora wewnętrznego we wszystkich podmiotach sektora finansów publicznych. Audytor wewnętrzny jest niezależny od podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie i wdrażanie projektów.

Jednostki te przeprowadzają audyty systemowe, o których mowa w art. 9 ust. 1 (a) rozporządzenia 1386/2002.

4.7. Kontrola 15%

Urzędy Kontroli Skarbowej przeprowadzają kontrole zgodnie z art. 9-11 rozporządzenia 1386/2002, które obejmują:

- weryfikacje efektywności zastosowanych systemów zarządzania i kontroli,
- kontrolę 15% wydatków kwalifikowanych w oparciu o reprezentatywną próbę zatwierdzonych działań.

Szesnaście Urzędów Kontroli Skarbowej przeprowadza kontrole w rozumieniu art. 9-11 rozporządzenia 1386/2002. Raporty przekazywane są do Biura Międzynarodowych Relacji Skarbowych w Ministerstwie Finansów, które jest odpowiedzialne za koordynację kontroli, włączając w to wybranie reprezentatywnej próby, ujednoczenie metodologii kontroli i przekazywanie wyników kontroli do odpowiednich władz krajowych i Komisji Europejskiej. Biuro raportuje również do Generalnego Inspektora Kontroli Skarbowej i współpracuje z Europejskim Biurem ds. Przeciwdziałania Oszustwom (OLAF) i innymi Państwami Członkowskimi w celu zabezpieczenia interesów UE. Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej jest odpowiedzialny za informowanie Komisji Europejskiej o przeprowadzonych kontrolach zgodnie z art. 12 rozporządzenia 1386/2002. Instytucja Płatnicza i Kontrola Skarbową są funkcjonalnie niezależne.

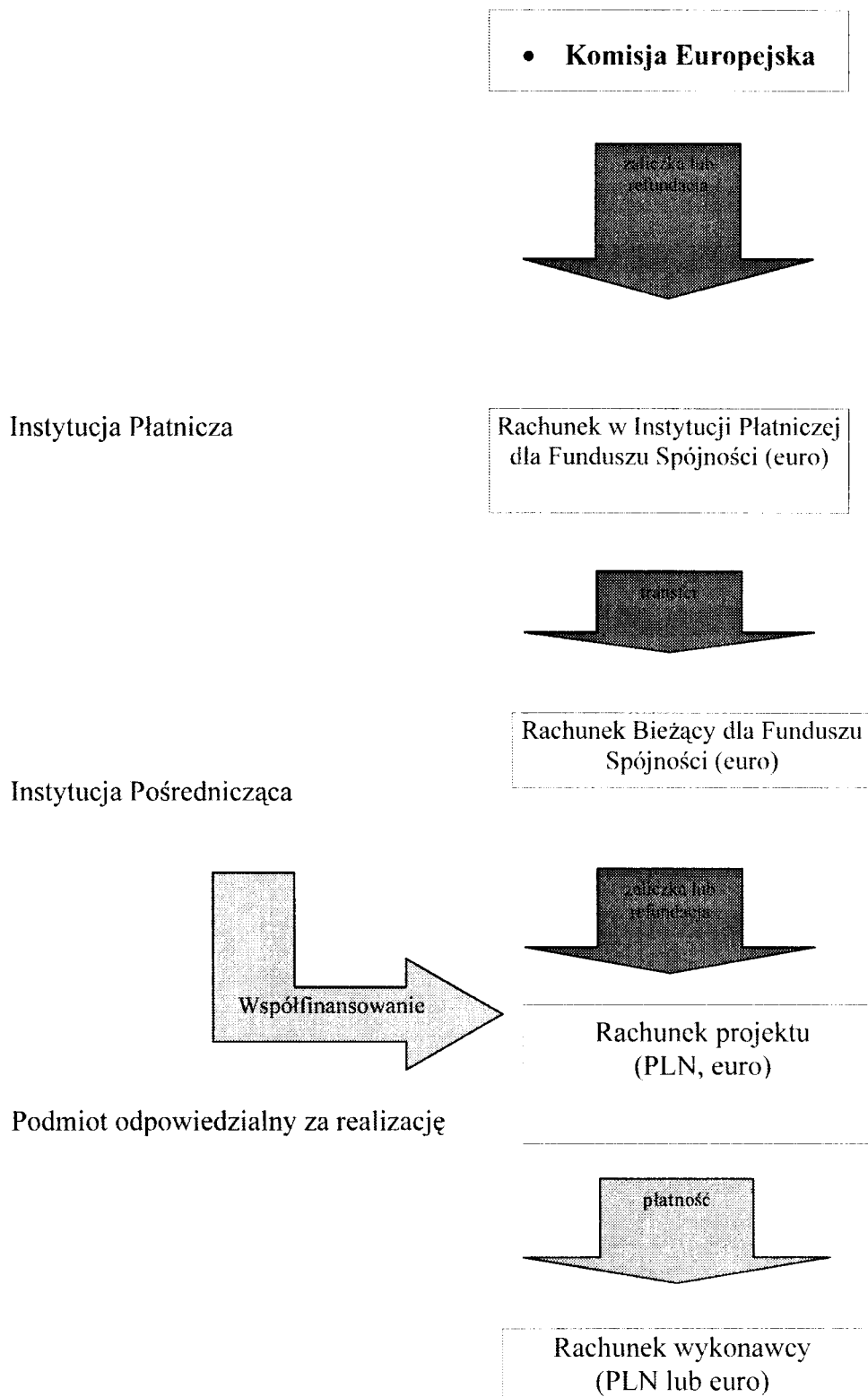
4.8. Deklaracja zamknięcia pomocy (art. 13-15 rozporządzenia Komisji nr 1386/2002)

Wydawanie deklaracji zamknięcia pomocy leży w zakresie odpowiedzialności Generalnego Inspektora Kontroli Skarbowej, który jest niezależny od Instytucji Zarządzającej, Instytucji Płatniczej i Instytucji Pośredniczących. Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej realizuje to zadanie przy pomocy podległej mu jednostki organizacyjnej w Ministerstwie Finansów - Biura ds. Poświadczeń Środków Pochodzących z UE. Deklaracja zamknięcia pomocy wydawana jest na podstawie badania systemów zarządzania i kontroli, wyników kontroli 15% wydatków kwalifikowanych, które zostały wcześniej przeprowadzone przez podległe Ministrowi Finansów organy kontroli, oraz w koniecznych przypadkach na podstawie dalszych kontroli.

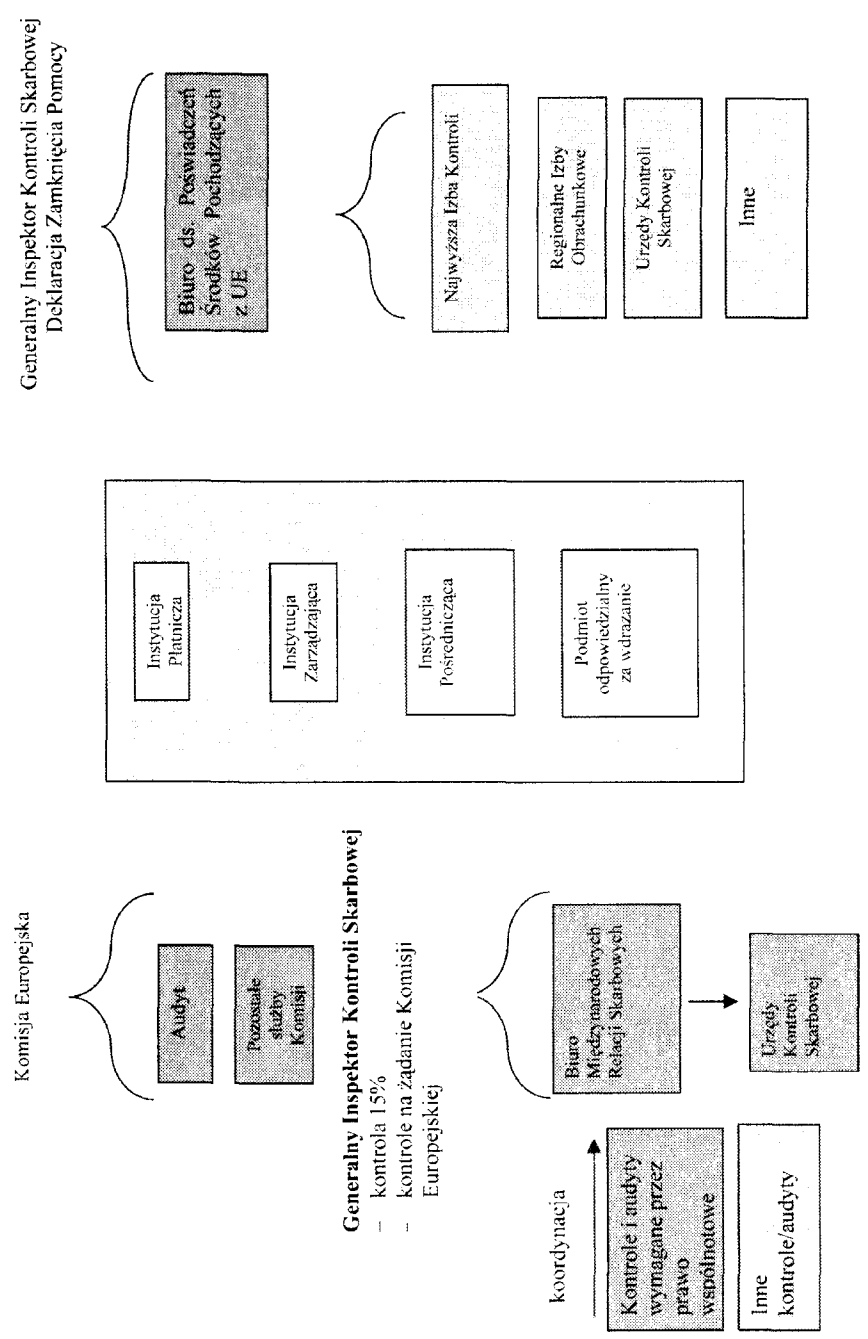
4.9. Raportowanie o nieprawidłowościach

Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej jest odpowiedzialny za realizację zadań wynikających z art. 12 rozporządzenia 1164/94/WE oraz rozporządzenia 1831/94 z 26 lipca 1994 r. dotyczącego nieprawidłowości i odzyskania niesłusznie wypłaconych kwot w związku z finansowaniem z Funduszu Spójności oraz organizacji systemu informacyjnego w tej dziedzinie (Dz. Urz. WE L 191 z 27.07.1994 r.).

Rysunek 1 – Schemat Przepływów Finansowych (WRAZ ZE WSPÓLFINANSOWANIEM)



Rysunek 2 – Kontrola zewnętrzna/audyt pomocy



ANEKS 1

SEKTOR TRANSPORTU

Aneks 1 załącznik 1: Wskaźniki oceny: wkładu, produktu, rezultatu i oddziaływania dla projektów współfinansowanych z Funduszu Spójności

Lp.	Rodzaje projektów	wkładu	Wskaźniki oceny		
			produktu	rezultatu	oddziaływania
1	Modernizacja linii kolejowych	- wielkość środków przeznaczonych na projekty: 800,0 mln euro	-km zmodernizowanych linii kolejowych - 434,5 km -% ukończenia zadania w stosunku do harmonogramu – 100%	-zmniejszenie ceny udostępnienia dla 1. przejazdu (w zł) -zmniejszenie liczby wypadków (w %) - skrócenie czasu jazdy (w min)	-przeniesienie potoków ruchu z dróg na kolej (pas) -wzrost bezpieczeństwa na modernizowanym odcinku linii (w %) -ograniczenie hałasu (w %)
2	Budowa autostrad	- wielkość środków przeznaczonych na projekty: 834,7 mln euro	-km zbudowanych autostrad – 182,0 km -% ukończenia zadania w stosunku do harmonogramu – 100%	-zwiększenie przepustowości w korytarzu drogowym (w %) -zmniejszenie liczby wypadków drogowych (w %) -skrócenie czasu jazdy/przewozu (w min) -spowolnienie degradacji drogi równoległej (w %)	-nowe miejsca pracy w strefie oddziaływania (osób) -obciążenie ruchem w korytarzu drogowym (w poj./dobę) -ograniczenie hałasu (w %) -ograniczenie emisji spalin (w %)

3	Budowa dróg ekspresowych	- wielkość środków przeznaczonych na projekty: 160,6 mln euro	-km zbudowanych odcinków dróg ekspresowych – 30 km -% ukończenia zadania w stosunku do harmonogramu – 100%	-zwiększenie przepustowości w korytarzu drogowym (w %) -zmniejszenie liczby wypadków drogowych (w %) -skrócenie czasu jazdy/przewozu (w min) -spowolnienie degradacji drogi równoległej (w %)	- nowe miejsca pracy w strefie oddziaływania (osób) - obciążenie ruchem w korytarzu drogowym (poj./dobę) - poziom hałasu (w %) - poziom emisji spalin (w %)
4	Przebudowa dróg krajowych	- wielkość środków przeznaczonych na projekty: 71,4 mln euro	-km przebudowanych dróg krajowych – 95 km -% ukończenia zadania w stosunku do harmonogramu – 100%	- zwiększenie przepustowości w korytarzach drogowych (w %) - zmniejszenie liczby wypadków drogowych (w %)	- nowe miejsca pracy w strefie oddziaływania (osób) - obciążenie ruchem w korytarzu drogowym (w poj./dobę) - ograniczenie emisji spalin (w%)

Aneks 1 załącznik 2: Tabele finansowe sektora transportu dla Funduszu Spójności

Tabela 1a. Ogólna Tabela Finansowa zbiorcza dla Funduszu Spójności – transport 2004 – 2006 według obszarów wsparcia w mln euro w cenach z 1999 r. (zobowiązania)

Obszary wsparcia Funduszu Spójności	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne							
			Wkład wspólnotowy			Krajowy wkład publiczny				
			Ogółem	Fundusz Spójności	Ogółem	Budżet państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego (podać, jaki)	Inny	Pożyczki EBI	Prywatne
Modernizacja linii kolejowych		941,2	800,0	141,2	141,2					
Budowa autostrad		982,3	834,7	147,6	147,6					
Budowa dróg ekspresowych		188,2	160,6	27,6	27,6					
Przebudowa dróg krajowych		84,5	71,4	13,1	13,1					
Razem: autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe		1255,0	1066,7	188,3	188,3					
Transport ogółem		2196,2	1866,7	329,5	329,5					177,0

Tabela 1b. Ogólna Tabela Finansowa zbiorcza dla Funduszu Spójności – transport 2004 – 2006 według obszarów wsparcia w mln euro w cenach bieżących (zobowiązania)

Obszary wsparcia Funduszu Spójności	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne									
			Wkład wspólnotowy				Krajowy wkład publiczny					
			Ogółem	Spójności	Ogółem	Budżet państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego (podać, jaki)	Inny	Pożyczki EBI	Prywatne		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Modernizacja linii kolejowych		1053,4	1053,4	895,4	158,0	158,0						
Budowa autostrad		1099,4	1099,4	934,2	165,2	165,2						
Budowa dróg ekspresowych		210,6	210,6	179,7	30,9	30,9						
Przebudowa dróg krajowych		94,7	94,7	80,0	14,7	14,7						
Razem: autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe		1404,6	1404,7	1193,9	210,8	210,8						
Transport ogółem		2458,1	2458,1	2089,3	368,8	368,8						177,0*

* w cenach z 1999 r.

**Aneks 1 załącznik 3: Lista projektów pomocy technicznej służących
przygotowaniu potencjalnych inwestycji do Funduszu
Spójności, przyjętych przez Komisję Europejską do
programów ISPA 2001-2002 w sektorze transportu**

ISPA 2001

1. Przygotowanie projektu modernizacji linii kolejowej E-65, odc. Warszawa-Działdowo-Gdynia (2001/PL/16/P/PA/005)

ISPA 2002

2. Przygotowanie projektu modernizacji linii kolejowej E 75, odc. W-wa- Trakiszki (2002/PL/16/P/PA/008)
3. Przygotowanie projektu budowy autostrady A-4 na odc. Zgorzelec – Krzyżowa (2002/PL/16/P/PA/007)
4. Przygotowanie projektu modernizacji kolejowego Korytarza II – roboty uzupełniające (2002/PL/16/P/PA/009)
5. Przygotowanie projektu budowy autostrady A-2, odc. Stryków – Konotopa (Warszawa) (2002/PL/16/P/PA/010)

Aneks1 załącznik 4: Projekty sektora transportu, proponowane do współfinansowania z Funduszu Spójności (listy indykatywne)

Tabela 1. Lista projektów kolejowych ISPA finansowanych z alokacji Funduszu Spójności w latach 2004 – 2006 (w cenach roku 2004)

Lp.	Nazwa projektu	Długość odcinka	Koszt ogółem w mln euro	W tym środki FS w mln euro	Rok rozpoczęcia
1	2	3	4	5	6
Projekty zaakceptowane na lata 2000 – 2002					
1	Modernizacja linii kolejowej E 20 odcinek Siedlce – Terespol, etap I	121 km	148,3	111,2	przed 2004
2	Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Węgliniec – Legnica,	72 km	60,9	45,7	„ „
3	Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego na linii kolejowej E 20		26,9	20,2	„ „
4	Poprawa stanu infrastruktury kolejowej (likwidacja „wąskich gardeł”)		40,7	30,5	„ „
5	Pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E 75 na odc. Warszawa – Białystok Sokółka – Trakiszki – granica	341 km	1,0	0,7	„ „
6	Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach: Węgliniec – Zgorzelec i Węgliniec – Bielawa Dolna	40 km	50,1	37,6	„ „
7	Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji korytarza kolejowego II (E 20 i CE 20) – pozostałe roboty	651 km	1,3	1,0	„ „
Projekty zaproponowane w ramach ISPA 2003 (memorandum finansowe nie zostało jeszcze podpisane)					
8	Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 30/CE 30 na odcinku Opole – Katowice - Kraków		0,9	0,7	2004
	RAZEM		330,1	247,6	

Tabela 2. Lista projektów kolejowych proponowanych do współfinansowania z Funduszu Spójności w latach 2004-2006 (w cenach 2004 r.)

Lp.	Nazwa projektu	Długość odcinka	Koszt ogółem w mln euro	W tym środki FS w mln euro	Rok rozpoczęcia
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
Modernizacja linii kolejowej E 20 i CE 20:					
1	Modernizacja odcinka Siedlce – Terespol (etap II)	120 km	150,0	127,5	2005
2	Modernizacja odcinka Łowicz – Skierniewice – Łuków (etap I)	89 km	190,0	161,5	2005
Modernizacja linii kolejowej E 65:					
3	Modernizacja odcinka Warszawa – Gdynia (etap I)	144 km	270,0	229,5	2006
Modernizacja linii kolejowej E75:					
4	Modernizacja odcinka Warszawa – Białystok (etap I)	81,5 km	201,3	171,1	2005
RAZEM			811,3	689,6	

Tabela 3. Lista projektów ISPA odcinków budowy autostrad, budowy dróg ekspresowych i przebudowy dróg krajowych finansowanych z alokacji Funduszu Spójności w latach 2004-2006

Lp.	Nr autostrady	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt w mln euro	W tym środki z FS	Rok rozpoczęcia
		od	do				
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>
1	A-4	Krzywa	Wrocław	91,6	41,0	30,9	2001
2	A-2	Emilia	Stryków	20,0	62,2	46,7	2004
3	A-2 (przygotowanie projektu)	Stryków	Konotopa	92,0	0,1	0,1	2002
4	A-18	Olszyna	Golnice	70,0	118,0	66,5	2004
		RAZEM		181,6	221,3	144,2	

Lp.	Nr drogi ekspresowej	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt w mln euro	W tym środki z FS	Rok rozpoczęcia
		od	do				
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>
1	Nr 7	Gdańsk	Jazowa	41,0	16,5	12,4	2000
2	Nr 1	Bielsko-Biała	Cieszyn	28,2	64,1	48,1	2001
		RAZEM			80,6	60,5	

Lp.	Nr drogi krajowej	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt w mln euro	W tym środki z FS	Rok rozpoczęcia
		od	do				
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>
1	Nr 50	Grójec	Mińsk Mazowiecki	67,1	59,6	44,7	2002
2	Nr 4	Kraków	Tarnów	88,0	46,9	35,2	2000
3	Pomoc techniczna w sektorze drogowym				1,1	0,8	2004
		RAZEM		155,1	107,6	80,7	

Tabela 4. Indykatywna lista projektów w zakresie budowy autostrad proponowanych do współfinansowania z Funduszu Spójności w latach 2004-2006 (w cenach 2004 r.)

Lp.	Nr autostrady	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt w mln euro	W tym środki z FS	Rok rozpoczęcia
		od	do				
1	2	3	4	5	6	7	8
Autostrada A-2 Konin - Skierniewice							
1	A-2	Konin	Koło	28,0	139,4	118,5	2004
2	A-2	Koło	Dąbie	17,5	88,5	75,3	2004
3	A-2	Dąbie	Wartkowice	16,0	85,3	72,5	2004
4	A-2	Wartkowice	Emilia	24,0	136,7	116,2	2004
5	A-2	Stryków	Skierniewice	21,4	131,3	111,6	2006
Autostrada A-4 Zgorzelec – Krzyżowa							
6	A-4	Zgorzelec	Godzieszów	16,0	85,8	73,0	2005
7	A-4	Godzieszów	Krzyżowa	34,0	182,4	155,1	2006
Autostrada A-1 Łódź – Gorzyczki							
8	A-1	Żory	Gorzyczki	25,0	113,2	96,2	2005
		RAZEM		181,9	962,7	818,3	

Różnica pomiędzy ogólną wartością projektów autostradowych a kwotą środków przeznaczonych na projekty autostradowe, o których mowa w tabeli 1b, zostanie pokryta z istniejących już oszczędności w projektach ISPA.

Tabela 5. Indykatywna lista projektów w zakresie budowy dróg ekspresowych proponowanych do współfinansowania z Funduszu Spójności w latach 2004-2006 (w cenach 2004 r.)

Lp.	Nr drogi ekspresowej	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt w mln euro	W tym środki z FS	Rok rozpoczęcia
1	2	3	4	5	6	7	8
1	S 8	Radzymin	Wyszków	29,9	164,7	140,0	2005
			RAZEM	29,9	164,7	140,0	

Różnica pomiędzy ogólną wartością projektów dróg ekspresowych a kwotą środków przeznaczonych na projekty dróg ekspresowych, o których mowa w tabeli 1b, zostanie pokryta z istniejących już oszczędności w projektach ISPA.

Aneks 1 załącznik 5: Projekty rezerwowe sektora transportu, proponowane do współfinansowania z Funduszu Spójności

Tabela 1. Lista rezerwowych projektów kolejowych proponowanych do współfinansowania z Funduszu Spójności UE w latach 2004-2006 (ceny 2004 r.)

Lp.	Nazwa projektu	Długość odcinka	Koszt ogółem w mln euro	W tym: środki FS w mln euro	Rok rozpoczęcia
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
Modernizacja linii kolejowej E65:					
1	Modernizacja odcinka Warszawa – Gdynia (etap II)	202 km	433,0	368,1	2005
Modernizacja linii kolejowej E30 i CE 30:					
2	Kompleksowa modernizacja odcinka Opole - Katowice	106 km	212,0	180,2	2005
Modernizacja linii kolejowej E75:					
3	Modernizacja odcinka Warszawa – Białystok (etap II)	90 km	206,3	175,4	2005
Modernizacja linii kolejowej E59:					
4	Modernizacja odcinka Wrocław - Leszno	96 km	321,7	274,4	2004
RAZEM			1173,0	998,1	

Tabela 2. Lista projektów rezerwowych dotycząca budowy autostrad proponowanych do współfinansowania z Funduszu Spójności w latach 2004-2006 (ceny 2004 r.)

Lp.	Nr autostrady	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt w mln euro	W tym środki z FS	Rok rozpoczęcia
		od	do				
1	2	3	4	5	6	7	8
Autostrada A-1 (południowa granica – Gdańsk)							
1	A-1	Stryków	Tuszyn	40,0	257,4	218,8	2005
2	A-1	Piotrków Tryb.	Radomsko	38,0	103,4	87,9	2006
3	A-1	Radomsko	Częstochowa	27,0	95,1	80,8	2005
Autostrada A-4 (zachodnia granica – Tarnów)							
4	A-4	Kraków	Tarnów	76,0	475,8	404,4	2005
5	A-4	Wrocław – budowa obwodnicy		27,0	359,2	305,3	2005
RAZEM				208,0	1290,9	1097,2	

Tabela 3. Lista projektów rezerwowych dotycząca budowy dróg ekspresowych proponowanych do współfinansowania z Funduszu Spójności w latach 2004- 2006 (ceny 2004 r.)

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt w mln euro	W tym: środki FS	Rok rozpoczęcia
		od	do				
1	2	3	4	5	6	7	8
1	S 3	Autostrada A-2	Szczecin (odcinki)	86,3	153,2	130,2	2005
2	S 8	Jeżewo	Białystok	22,4	59,3	50,4	2006
RAZEM				108,7	212,5	180,6	

Tabela 4. Lista projektów rezerwowych dotycząca przebudowy dróg krajowych proponowanych do współfinansowania z Funduszu Spójności w latach 2004-2006 (ceny 2004 r.)

Lp.	Nr drogi krajowej	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt w mln euro	W tym środki FS	Rok rozpoczęcia
		od	do				
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Nr 2	Siedlce	Terespol	95	109,6	93,2	2005
2	Nr 4	Machowa	Rzeszów	64,0	93,9	79,8	2004
3	Nr 4	Rzeszów	Radymno	65,0	109,5	93,0	2006
RAZEM				224,0	313,0	266,0	

ANEKS 2

SEKTOR ŚRODOWISKA

Aneks 2 załącznik 1
Wskaźniki osiągnięcia celów dla priorytetów Strategii wykorzystania Funduszu Spójności

Lp.	Projekt	Wskaźniki oceny		
		produktu	rezultatu	oddziaływania
1	Poprawa jakości wód powierzchniowych, polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia	Równoważna liczba mieszkańców aglomeracji (RLM) dla oczyszczalni ścieków komunalnych i systemów kanalizacji zbiorczej: 2000 ÷ 15 000 równoważnych mieszkańców (RLM), 15 000 ÷ 100 000 RLM, powyżej 100 000 RLM, Przepustowość oczyszczalni ścieków komunalnych (m ³ /dobę) Liczba oczyszczalni z podwyższonym stopniem usuwania biogenów (liczba) Spełnienie wymagań technicznych i technologicznych zapewniających ochronę środowiska (liczba obiektów); źródło – opisy projektów	Stopień redukcji (w %) azotu ogólnego dla poszczególnych grup wielkości oczyszczalni ścieków komunalnych (2000 ÷ 15 000 RLM, 15 ÷ 100 000 RLM, powyżej 100 000 RLM); źródło – Raporty Wojewódzkich Inspektoratów i Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska Stopień redukcji (w %) fosforu ogólnego dla poszczególnych grup wielkości oczyszczalni ścieków komunalnych (2000 ÷ 15 000 RLM, 15 ÷ 100 000 RLM, powyżej 100 000 RLM); źródło – Raporty WIOŚ i GIOŚ Stopień redukcji azotu ogólnego ze ścieków dopływających do wszystkich oczyszczalni komunalnych (%) Stopień redukcji fosforu ogólnego ze ścieków dopływających do wszystkich oczyszczalni komunalnych (%)	Nowe miejsca pracy w strefie oddziaływania (liczba osób); źródło – statystyki urzędów marszałkowskich Remisja ekosystemów wcześniej zniszczonych w odpowiednich odcinkach rzek (liczba gatunków, liczebność gatunków); źródło – Raporty WIOŚ i GIOŚ Zwiększenie dostępnych zasobów wody pitnej (m ³ /mieszkańca); źródło – Raporty GIOŚ

Częstotliwość oceny: Wypełnienie zobowiązań Traktatu Akcesyjnego w zakresie dyrektywy 91/271/EWG i wyposażenia aglomeracji w systemy kanalizacji zbiorczej i oczyszczalnie ścieków komunalnych nastąpi w drodze realizacji „Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych”. Program został zatwierdzony przez Radę Ministrów 16 grudnia 2003 r. Przebieg realizacji programu będzie monitorowany – co 2 lata Minister Środowiska przedkładać będzie Radzie Ministrów sprawozdanie z realizacji programu. Przewiduje się, że monitorowanie realizacji programu przebiegać będzie z udziałem wyznaczonych przedstawicieli wojewodów, którzy na terenie swoich województw czuwać będą nad realizacją programu.

Lp.	Rodzaje projektów	Wskaźniki oceny		
		produktu	rezultatu	oddziaływania
2	Racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi	<p>Liczba mieszkańców obsługiwana przez daną instalację</p> <p>Stopień wykorzystania mocy przerobowych instalacji dla odzysku i unieszkodliwiania odpadów (%)</p> <p>Ludność objęta systemem zorganizowanego zbierania odpadów (%)</p> <p>Ludność objęta systemem zorganizowanego selektywnego zbierania odpadów (%)</p>	<p>Redukcja odpadów kierowanych na składowisko (w szczególności odpadów biodegradowalnych) w porównaniu ze stanem wyjściowym; źródło – Raporty GIOŚ</p> <p>Poprawa proporcji odpady poddawane odzyskowi/ odpady składowane (%); źródło – Raporty GIOŚ</p> <p>Wzrost ilości odpadów poddawanych odzyskowi (t); źródło – Raporty GIOŚ</p>	<p>Nowe miejsca pracy w strefie oddziaływania (liczba osób); źródło – statystyki urzędów marszałkowskich</p> <p>Redukcja liczby dzikich składowisk; źródło – statystyki urzędów marszałkowskich</p>

Częstotliwość oceny: ocena będzie przeprowadzana co dwa lata.

Aneks 2 załącznik 2

Objęta tablica finansowa dla Funduszu Spójności - środowisko 2004-2006, wg sektorów, w mln euro - wg cen 1999 r. (zobowiązania)

Dziedziny wsparcia Funduszu Spójności	Kategoria interwencji	Ogółem	Wkład Wspólnoty										Prywatne	FS	Współfinansowanie	Pożyczki EBI		
			Ogółem		Publiczne				Krajowy wkład publiczny									
			Ogółem	EFRR	EFS	EAGGF	FIFG	Ogółem	Budżet państwa	Budżet j. s. t.	Inne							
Poprawa jakości wód powierzchniowych, polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia	344, 345	1898.5									567.1					1331.4	567.1	
Racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi*	343	520.1									155.4					364.7	155.4	
Poprawa jakości powietrza*	341, 33, 332	182.1									54.4					127.7	54.4	
Poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego*		65.9									23.1	23.1				42.8	23.1	
Ogółem		2666.6									800.0	23.1	776.9			1866.6	800.0	

* Kwota 120,7 mln euro została zarezerwowana na „projekty pilotażowe” w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, ochrona powierzchni ziemi i poprawa jakości powietrza. Jeśli takie projekty nie zostaną wskazane przez Komitet Sterujący, kwota ta zostanie przeznaczona na projekty dotyczące poprawy jakości wód powierzchniowych oraz polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia.

Objęta tablica finansowa dla Funduszu Spójności - środowisko 2004-2006, wg sektorów, w mln euro - wg cen bieżących (zobowiązania)

Dziedziny wsparcia Funduszu Spójności	Kategoria interwencji	Ogółem	Wkład Wspólnoty										Prywatne	FS	Współfinansowanie	Pożyczki EBI		
			Ogółem		Publiczne				Krajowy wkład publiczny									
			Ogółem	EFRR	EFS	EAGGF	FIFG	Ogółem	Budżet państwa	Budżet j. s. t.	Inne							
Poprawa jakości wód powierzchniowych, polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia	344, 345	2125.0									634.7					1490.3	634.7	
Racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi**	343	582.1									173.9					408.2	173.9	
Poprawa jakości powietrza**	341, 33, 332	203.8									60.9					142.9	60.9	
Poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego**		73.8									25.9	25.9				47.9	25.9	
Ogółem		2984.7									895.4	25.9	869.5			2089.3	895.4	

**Kwota 135,1 mln euro została zarezerwowana na „projekty pilotażowe” w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, ochrona powierzchni ziemi i poprawa jakości powietrza. Jeśli takie projekty nie zostaną wskazane przez Komitet Sterujący, kwota ta zostanie przeznaczona na projekty dotyczące poprawy jakości wód powierzchniowych oraz polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia.

Aneks 2 załącznik 3
Zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego

Lp.	Nazwa przedsięwzięcia	Wnioskodawca	Wielkość populacji, której przedsięwzięcie dotyczy (RLM)	Lokalizacja geograficzna przedsięwzięcia	Województwo	Koszt przedsięwzięcia w mln euro*			Rok rozpoczęcia/ rok zakończenia
						ogółem	w tym:		
							z Funduszu Spójności	ze źródeł krajowych (środki funduszy ekologicznych, środki własne)	
1	Budowa zbiornika wodnego "Racibórz"	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006"	Program "Odra 2006"	rzeka Odra	śląskie	138,92	90,34	42,58	2004/ 2010
2	Modernizacja Nysy Kłodzkiej od zbiornika Nysa do ujścia do rzeki Odry część 1	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" RZGW Wrocław	Program "Odra 2006"	rzeka Nysa Kłodzka	opolskie	43,96	28,59	15,37	2004/ 2016
3	Budowa zbiornika wodnego "Kamieniec Żabkowicki"	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" RZGW Wrocław	Program "Odra 2006"	rzeka Nysa Kłodzka	dolnośląskie	132,79	86,31	46,48	2004/ 2012
4	Ochrona od powodzi miasta Opole	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" RZGW Wrocław	Program "Odra 2006"	miasto Opole	opolskie	10,20	6,59	3,61	2004/ 2005
5	Modernizacja Kanału Gliwickiego	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" RZGW Gliwice	Program "Odra 2006"	miasto Gliwice	śląskie	20,31	17,22	5,09	2004/ 2012
6	Zabezpieczenie przed powodzią miasta Wrocław cz. 1	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" RZGW Wrocław	Program "Odra 2006"	miasto Wrocław	dolnośląskie	59,07	38,44	20,63	2004/ 2016
7	Budowa jazu i modernizacja słozy "Chrościec"	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" RZGW Wrocław	Program "Odra 2006"	rzeka Odra	opolskie	10,06	6,58	3,48	2004/ 2008
8	Ochrona od powodzi miasta Słubice	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" RZGW Szczecin	Program "Odra 2006"	miasto Słubice	lubuskie	18,21	11,83	6,38	2004/ 2009
9	Udrożnienie toru wodnego jeziora Dąbie	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" RZGW Szczecin	Program "Odra 2006"	jezioro Dąbie	zachodniopomorskie	12,14	10,27	1,87	2004/ 2008
10	Budowa zbiornika wodnego "Wielowieś Klasztorna"	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" Zarząd Województwa Wielkopolskiego	retencja wody 48,8 mln m ³ , prod. En. Elektr. 3259 MWh	rzeka Proсна	wielkopolskie	70,28	49,19	21,09	2004/ 2011
11	Ochrona od powodzi Ziemi Kłodzkiej	Pełnomocnik Rządu ds. "Programu dla Odry-2006" RZGW Wrocław	Program dla Odry - 2006	Kotlina Kłodzka	dolnośląskie	80,95	59,97	20,98	2004

12	Zbiorniki i poldery w dorzeczu Odry-zlewnia Kaczawy (Rzymówka, Pielgrzymka, Grobla)	Pełnomocnik Rządu ds. Programu dla Odry-2006/RZMiUW w Legnicy	Program dla Odry - 2006	Zlewnia Kaczawy	dolnośląskie	102,56	76,91	25,65	2004/ 2008
13	Modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego I, ochrona od powodzi Wrocławia cz. II, w tym:	Pełnomocnik Rządu ds. Programu dla Odry-2006/Regionalny Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych we Wrocławiu	Program dla Odry - 2006	Miasto Wrocław	dolnośląskie	108,30	81,23	27,07	
13.1	Przerzut wód do Widawy			powiaty Wrocław i Trzebnica	dolnośląskie	68,87	51,66	18,37	2004/ 2008
13.2	Polder Kotowice			Wieś Kotowice	dolnośląskie	39,12	29,34	1,78	2004
13.3	Odbudowa i modernizacja wałów Wrocławia			Miasto Wrocław	dolnośląskie	10,31	7,73	2,58	2004/ 2008

* 1 euro = 4 zł.