MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2014 – 2020

16 GRUDNIA 2014 R.

SPIS TREŚCI

1. STRATEGIA DOTYCZĄCA WKŁADU PROGRAMU OPERACYJNEGO W REALIZACJĘ UNIJNEJ STRATEGII NA RZECZ INTELIGENTNEGO, ZRÓWNOWAŻONEGO WZROSTU SPRZYJAJĄCEGO WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU ORAZ OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZEJ, SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ 3

1.1. STRATEGIA DOTYCZĄCA WKŁADU PROGRAMU OPERACYJNEGO W REALIZACJĘ UNIJNEJ STRATEGII NA RZECZ INTELIGENTNEGO, ZRÓWNOWAŻONEGO WZROSTU SPRZYJAJĄCEGO WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU ORAZ OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZEJ, SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ 4

1.2 UZASADNIENIE ALOKACJI FINANSOWEJ 22

2. OSIE PRIORYTETOWE 26

2.1. ARCHITEKTURA PROGRAMU 26

2.2. OPIS OSI PRIORYTETOWYCH 27

2.2.1. OŚ PRIORYTETOWA I: ZMNIEJSZENIE EMISYJNOŚCI GOSPODARKI 27

2.2.2. OŚ PRIORYTETOWA II: OCHRONA ŚRODOWISKA, W TYM ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU 52

2.2.3. OŚ PRIORYTETOWA III: ROZWÓJ SIECI DROGOWEJ TEN-T I TRANSPORTU MULTIMODALNEGO 68

2.2.4. OŚ PRIORYTETOWA IV: INFRASTRUKTURA DROGOWA DLA MIAST 76

2.2.5. OŚ PRIORYTETOWA V: ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE 85

2.2.6. OŚ PRIORYTETOWA VI: ROZWÓJ NISKOEMISYJNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W MIASTACH 94

2.2.7. OŚ PRIORYTETOWA VII: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO 99

2.2.8. OŚ PRIORYTETOWA VIII: OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ROZWÓJ ZASOBÓW KULTURY 107

2.2.9. OŚ PRIORYTETOWA IX: WZMOCNIENIE STRATEGICZNEJ INFRASTRUKTURY OCHRONY ZDROWIA 113

2.2.10. OŚ PRIORYTETOWA X: POMOC TECHNICZNA 121

3. PLAN FINANSOWY PROGRAMU 128

3.1. TABELA ZOBOWIĄZAŃ 130

3.2. TABELA ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA 131

3.3. TABELA PODZIAŁU NA OSIE PRIORYTETOWE, FUNDUSZE, KATEGORIE REGIONÓW ORAZ CELE TEMATYCZNE 133

3.4. TABELA PODZIAŁU ALOKACJI W REALIZACJI CELU DOTYCZĄCEGO KLIMATU 134

4. ZINTEGROWANE PODEJŚCIE DO ROZWOJU TERYTORIALNEGO 135

4.1. ROZWÓJ LOKALNY KIEROWANY PRZEZ SPOŁECZNOŚĆ (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH) 135

4.2. ZINTEGROWANE DZIAŁANIA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU OBSZARÓW MIEJSKICH (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH) 135

4.3. ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH) 136

4.4. ROZWIĄZANIA DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MIĘDZYREGIONALNYCH I TRANSNARODOWYCH W RAMACH DANEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO, Z UDZIAŁEM BENEFICJENTÓW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W CO NAJMNIEJ JEDNYM PAŃSTWIE CZŁONKOWSKIM (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH) 136

4.5. WKŁAD PLANOWANYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ W RAMACH PROGRAMU W ODNIESIENIU DO STRATEGII MAKROREGIONALNYCH I STRATEGII MORSKICH, Z ZASTRZEŻENIEM POTRZEB OBSZARU OBJĘTEGO PROGRAMEM ZIDENTYFIKOWANYCH PRZEZ PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH) 137

5. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW GEOGRAFICZNYCH NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH UBÓSTWEM LUB GRUP DOCELOWYCH NAJBARDZIEJ ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ LUB WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH) 139

5.1. OBSZARY GEOGRAFICZNE NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTE UBÓSTWEM/ GRUPY DOCELOWE NAJBARDZIEJ ZAGROŻONE DYSKRYMINACJĄ LUB WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM 139

5.2. STRATEGIA SŁUŻĄCA ZASPOKOJENIU SZCZEGÓLNYCH POTRZEB OBSZARÓW GEOGRAFICZNYCH NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH UBÓSTWEM/GRUP DOCELOWYCH NAJBARDZIEJ ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ LUB WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM ORAZ, W STOSOWNYCH PRZYPADKACH, WKŁAD DO ZINTEGROWANEGO PODEJŚCIA USTANOWIONEGO W UMOWIE PARTNERSTWA 139

6. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW GEOGRAFICZNYCH, KTÓRE CIERPIĄ NA SKUTEK POWAŻNYCH I TRWAŁYCH NIEKORZYSTNYCH WARUNKÓW PRZYRODNICZYCH LUB DEMOGRAFICZNYCH (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH) 140

7. INSTYTUCJE I PODMIOTY ODPOWIEDZIALNE ZA ZARZĄDZANIE, KONTROLĘ I AUDYT ORAZ ROLA WŁAŚCIWYCH PARTNERÓW 141

7.1. ODPOWIEDNIE INSTYTUCJE I PODMIOTY 141

7.2. ZAANGAŻOWANIE WŁAŚCIWYCH PARTNERÓW 141

7.2.1. PRZEDSIĘWZIĘCIA PODJĘTE W CELU ZAANGAŻOWANIA WŁAŚCIWYCH PARTNERÓW W PRZYGOTOWANIE PROGRAMU OPERACYJNEGO ORAZ ROLA TYCH PARTNERÓW WE WDRAŻANIU, MONITOROWANIU I EWALUACJI PROGRAMU OPERACYJNEGO 141

8. KOORDYNACJA MIĘDZY FUNDUSZAMI POLITYKI SPÓJNOŚCI, EFRROW, EFMR ORAZ INNYMI UNIJNYMI I KRAJOWYMI INSTRUMENTAMI FINANSOWANIA ORAZ EBI 146

9. WARUNKOWOŚĆ EX-ANTE 150

9.1. IDENTYFIKACJA WARUNKÓW ORAZ OCENA ICH SPEŁNIENIA 150

9.2. ŚCIEŻKA DOJŚCIA DO SPEŁNIENIA WARUNKÓW 174

10. ZMNIEJSZENIE OBCIĄŻEŃ ADMINISTRACYJNYCH DLA BENEFICJENTÓW 180

11. ZASADY HORYZONTALNE 183

11.1. ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ 183

11.2. RÓWNOŚĆ SZANS I NIEDYSKRYMINACJA 184

11.3. RÓWNOŚĆ MĘŻCZYZN I KOBIET 184

12. ZAŁĄCZNIKI 185

12.1. RAMY WYKONANIA 185

12.2. WYKAZ DUŻYCH PROJEKTÓW 185

12.3. LISTA PARTNERÓW 192

12.4. SŁOWNICZEK SKRÓTÓW 194

1. STRATEGIA DOTYCZĄCA WKŁADU PROGRAMU OPERACYJNEGO W REALIZACJĘ UNIJNEJ STRATEGII NA RZECZ INTELIGENTNEGO,

ZRÓWNOWAŻONEGO WZROSTU SPRZYJAJĄCEGO WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU ORAZ OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZEJ, SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ

1.1. STRATEGIA DOTYCZĄCA WKŁADU PROGRAMU OPERACYJNEGO W REALIZACJĘ UNIJNEJ STRATEGII NA RZECZ INTELIGENTNEGO, ZRÓWNOWAŻONEGO WZROSTU SPRZYJAJĄCEGO WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU ORAZ OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZEJ, SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ

DIAGNOZA POTRZEB I WYZWAŃ

Cel główny programu:

Wsparcie gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej

Cel główny POIŚ wynika z jednego z trzech priorytetów Strategii Europa 2020[1], którym jest **wzrost zrównoważony** rozumiany jako wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej, w której **cele środowiskowe** są dopełnione działaniami na rzecz **spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej**. Priorytet ten został oparty na równowadze oraz wzajemnym uzupełnianiu się działań w trzech podstawowych obszarach:

- **czystej i efektywnej energii**, w tym efektywności energetycznej, ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych, rozwoju energii ze źródeł odnawialnych oraz integracji i poprawy funkcjonowania **europejskiego rynku energii**;
- **adaptacji do zmian klimatu** oraz **efektywnego korzystania z zasobów**, wzmocnieniu odporności systemów gospodarczych na zagrożenia związane z klimatem oraz zwiększeniu możliwości zapobiegania zagrożeniom (zwłaszcza zagrożeniom naturalnym) i reagowania na nie;
- konkurencyjności, w tym wnoszeniu istotnego wkładu w utrzymanie przez UE prowadzenia na światowym rynku technologii przyjaznych środowisku, zapewniając jednocześnie efektywne korzystanie z zasobów i usuwając przeszkody w działaniu najważniejszych **infrastruktur sieciowych**.

Dotychczasowe działania podejmowane w Polsce (również dzięki interwencji Polityki Spójności) pozwoliły zbliżyć się do celu, jakim jest zrównoważony rozwój, niemniej w dalszym ciągu stanowi on poważne **wyzwanie** dla kraju, zwłaszcza na tle całej UE. Polska jest zobowiązana podjąć to wyzwanie, jej zadaniem pozostaje właściwa diagnoza **potrzeb** oraz określenie niezbędnych działań i przedsięwzięć.

Podstawą jest budowa **gospodarki niskoemisyjnej**, w ramach której najbardziej oszczędnym sposobem redukcji emisji jest efektywne korzystanie z istniejących zasobów energii. W przypadku Polski obszarami wykazującymi największy potencjał poprawy **efektywności energetycznej** są budownictwo (w tym publiczne i mieszkaniowe), sektor ciepłownictwa oraz transport. W dalszym ciągu

[1] Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.

należy zatem podejmować działania związane z **modernizacją energetyczną** budynków, niemniej silniej niż dotychczas promując jej kompleksowy wymiar (tzw. głęboka modernizacja), z uwzględnieniem wysokosprawnych źródeł ciepła oraz modernizacji sieci dystrybucji ciepła, jako przynoszących najwyższy efekt oszczędności energii. Ponadto ze względu na wieloletnie niedoinwestowanie i częste zapóźnienie technologiczne (wykorzystywanie starych energiochłonnych maszyn i przestarzałych technologii) niezbędnym jest umożliwienie dużym przedsiębiorstwom impulsu do zapoczątkowania przemian w zakresie zastosowania energooszczędnych (energia elektryczna, ciepło, chłód, woda) technologii produkcji, a także wprowadzanie systemów zarządzania energią.

Dodatkowo z poprawą efektywności energetycznej w sektorze komunalno-bytowym związane jest dotrzymanie standardów jakości powietrza. Przeprowadzona w Polsce, w 2013 r., ocena oraz kontrola jakości powietrza potwierdza, że problem zanieczyszczonego powietrza dotyczy **obszarów zurbanizowanych (tzw. niska emisja**), głównie w dużych miastach Polski zlokalizowanych na terenach aglomeracji śląsko-dąbrowskiej oraz krakowskiej.

Istniejąca infrastruktura systemu **ciepłownictwa** w miastach wykazuje relatywnie wysoki poziom emisji. Zidentyfikowane główne obszary poprawy wydajności energetycznej w tym zakresie to rozwój **kogeneracji** (w tym wysokosprawnej) oraz systemów przesyłu ciepła.

W kontekście wsparcia rozwoju sieci, istnieje potrzeba wdrażania koncepcji ***smart grid***, które umożliwią lokalne bilansowanie zaopatrzenia w energię, podłączanie do sieci nawet bardzo niewielkich źródeł oraz zarządzanie popytem na energię elektryczną w szczycie. Dzięki temu rozwój energetyki rozproszonej będzie miał wkład w poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju.

Racjonalne gospodarowanie zasobami energetycznymi, nie stwarzające presji na skalę emisji, to także czysta energia pochodząca ze **źródeł odnawialnych** (OZE). W przypadku Polski mamy do czynienia z sytuacją, gdzie struktura rozwoju produkcji energii z OZE, spowodowana jednakowym poziomem wsparcia dla wszystkich jej rodzajów, stymuluje rozwój jedynie niektórych źródeł. Analiza danych[2] wskazuje, że dynamiczny rozwój miał miejsce tylko w zakresie wykorzystania biomasy (przede wszystkim współspalania biomasy z węglem) i w zakresie energetyki wiatrowej na lądzie. Należy zauważyć, że *Krajowy Plan Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych* zakłada możliwość selektywnego rozwoju branży produkcji energii ze źródeł odnawialnych, prognozując największą jej dynamikę właśnie w sektorach energetyki wiatrowej i biomasy.

Rozwój produkcji energii ze źródeł odnawialnych cechują istotne uwarunkowania terytorialne. Obiektywną przesłanką jest istnienie odpowiednich zasobów i warunków naturalnych. Ważne jest zatem powiązanie rozwoju OZE z planowaniem przestrzennym, w tym zintegrowanie z istniejącą **infrastrukturą elektroenergetyczną** w celu umożliwienia przejęcia wyprodukowanych mocy. Niestety zły stan ww. infrastruktury, jak również istniejące „białe plamy" w jej rozmieszczeniu, stanowią w dalszym ciągu barierę w maksymalizowaniu efektów oszczędzania zużycia energii i jej produkcji ze źródeł odnawialnych, dlatego istotny jest rozwój i modernizacja infrastruktury sieciowej.

Pomimo posiadania własnych surowców energetycznych, Polska nadal nie jest niezależna energetycznie. Zróżnicowanie źródeł i pewność dostaw nośników energii (po akceptowalnej cenie) są kluczowymi elementami bezpieczeństwa energetycznego. Z tego też powodu obiektywną potrzebą jest **dywersyfikacja źródeł i kierunków dostaw gazu ziemnego**, co powinno być związane z rozbudową i modernizacją systemu **sieci przesyłowych i dystrybucyjnych** oraz zwiększeniem i modernizacją pojemności magazynowych tych surowców i rozbudową terminala LNG. Podstawową zaletą **gazu** jest znacząco niższa emisyjność oraz relatywnie krótki czas budowy bloków

[2] W 2011 r. energia elektryczna wytworzona z OZE pochodziła z: biomasy stałej (54,4%), energii wiatru (24,4%), energii wody (17,7%) oraz z biogazu (3,4%), przy czym należy zauważyć, że poziom produkcji energetyki wodnej nie zmienia się znacząco od ponad 10 lat . *Energia ze źródeł odnawialnych w 2011 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012.

energetycznych zasilanych paliwem gazowym, a także niższe koszty oraz wyższa sprawność infrastruktury, m.in. w stosunku do bloków energetycznych zasilanych paliwem stałym.

W odniesieniu do sektora **elektroenergetyki**, Polskę cechuje duży udział węgla w strukturze nośników energii elektrycznej (ok. 83%), co wynika z posiadania znacznych złóż tego surowca, niemniej udział OZE rośnie. Niestety infrastruktura energetyczna oraz znaczna część jednostek transformatorowych jest przestarzała, czego rezultatem są wysokie straty sieciowe energii elektrycznej[3]. Planowany dalszy wzrost produkcji energii z OZE wymagać będzie odpowiedniej infrastruktury sieciowej pozwalającej na przyłączenie mocy wytwórczych do sieci elektroenergetycznej. Zatem inwestycje w modernizację oraz rozbudowę **Krajowego Systemu Elektroenergetycznego** (KSE) należy uznać za jedną z kluczowych potrzeb w zakresie bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej, w tym z OZE.

W kontekście występującego niedoboru bądź złego stanu sieci przesyłowej i dystrybucyjnej oraz mocy wytwórczych, szczególne znaczenie ma wdrażanie inteligentnych rozwiązań dla infrastruktury energetycznej. Inteligentne sieci (ang. ***smart grid***) istotnie usprawniają zarządzanie energią rozproszoną oraz jej użytkowanie. Jednocześnie wdrożenie rozwiązań *smart* nierozerwalnie wiąże się z budową nowych sieci elektroenergetycznych lub gazowych bądź ich modernizacją.

Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego ma istotne uwarunkowania terytorialne z uwagi na występujące luki w gęstości sieci energetycznych. Wyjątkowo niekorzystna sytuacja w zakresie sieci dystrybucyjnej dotyka terenów wiejskich. Sieci na tych obszarach charakteryzują się wysokim stopniem awaryjności[4].

Stan infrastruktury sieciowej jest także jedną z najpoważniejszych barier rozwojowych Polski, w tym zwłaszcza jej północnej części. Największe braki przepustowości (mocy) systemu przesyłowego gazu występują na obszarze Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej. Do najbardziej niedoinwestowanych regionów w zakresie infrastruktury energetycznej (linie przesyłowe elektryczności i gazu) należą: Pomorze, Warmia i Mazury oraz województwa Polski Wschodniej.

Problematyka **zmian klimatu** oraz **adaptacji do tych zmian** ma znaczenie horyzontalne i jest ważna dla osiągnięcia celów ogólnorozwojowych kraju. Szczególne znaczenie ma zapobieganie i łagodzenie skutków kluczowych zagrożeń, uporządkowanych według dotkliwości skutków i prawdopodobieństwa wystąpienia w *Raporcie o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego*. Zgodnie z ww. dokumentem, najistotniejszym oddziaływaniem i skutkiem zmiany klimatu jest nasilenie zjawisk powodziowych. Oprócz tego należy wyróżnić takie zjawiska, jak częstsze ekstrema temperatury, mniejsze miesięczne sumy opadów w okresie letnim, nawalne deszcze, podtopienia, fale upałów, susze, huragany, ruchy masowe.

Największe oddziaływanie klimatu i ekstremalnych zdarzeń pogodowych w Polsce występuje **w sektorze gospodarki wodnej**. Zróżnicowanie opadów w czasie i pod względem terytorialnym determinuje występowanie powodzi i suszy.

Przyczyną **zjawisk powodziowych** jest niewystarczająca efektywność systemu ochrony przeciwpowodziowej, w tym zły stan urządzeń wodnych, niewystarczający rozwój działań technicznych i nietechnicznych środków ochrony przeciwpowodziowej, słaba organizacja i nieskuteczne działania prewencyjne. Podejmowanie efektywnych działań utrudnia także brak właściwego planowania strategicznego. Możliwości przeprowadzenia skutecznych działań

[3] Średnie straty sieciowe energii elektrycznej dla Polski są szacowane na poziomie 8,2%, jest to wysoki odsetek biorąc pod uwagę średnią UE15 wynoszącą 5.7%.

[4] Według KPZK, szybkiej modernizacji wymaga ponad 50 tys. km linii średniego napięcia i ponad 150 tys. km linii niskiego napięcia.

ratowniczych w sytuacji wystąpienia powodzi na danym terenie są natomiast ograniczone przez niedobory sprzętowe służb włączonych w Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy (KSRG) oraz działających w porozumieniu z KSRG[5]. Skuteczne przygotowanie do reagowania i likwidacji skutków zagrożeń wymaga realizacji szeregu przedsięwzięć obejmujących swym zakresem m.in. inwestycje w infrastrukturę przeciwpowodziową (działania techniczne i nietechniczne), doposażenie w pojazdy i sprzęt ratowniczy, tworzenie infrastruktury ratowniczej wraz z budową urządzeń/budowli ze stanowiskami naukowymi i szkoleniowymi pozorującymi katastrofy, zapewnienie doraźnej pomocy ludności dotkniętej skutkami klęsk żywiołowych.

Niezbędne jest również zwiększanie efektywności systemu wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń, w szczególności w zakresie zwiększenia obszarów objętych systemem monitorowania wystąpienia ryzyka powodziowego.

Obszary szczególnego zagrożenia powodzią to przede wszystkim zachodnia i południowa część Polski, tereny wzdłuż Odry i Wisły, depresyjne tereny Żuław, dolina Wisły od Płocka do Torunia. Dodatkowo zagrożone powodziami sztormowymi są północne tereny kraju. Jednocześnie wskazuje się na niebezpieczeństwo występowania wezbrań zatorowych wzdłuż cieków wodnych, szczególnie na obszarze Środkowej Wisły i Dolnej Odry.

W kontekście zagrożeń powodziowych, szczególnie spowodowanych przez zjawiska ekstremalne, należy zwrócić szczególną uwagę na **obszary miejskie**, gdzie dochodzi do kumulacji negatywnych zjawisk pogodowych i klimatycznych.

Obserwowane i przewidywane zmiany klimatu mają negatywny wpływ na funkcjonowanie strefy brzegowej[6]. Oprócz dużego wpływu wzrostu poziomu morza, negatywne zjawiska obejmują przede wszystkim wzrost częstotliwości występowania i intensywności wezbrań sztormowych oraz wzrost wysokości fal. Dodatkowym elementem przyspieszającym proces erozji brzegów są coraz cieplejsze zimy. Brak pokrywy lodowej oraz brak ujemnych temperatur zmniejszają odporność brzegu na rozmywanie. W granicach Polski znajduje się ok. 843 km linii brzegowej. W ramach projektu Programu ochrony brzegów morskich do ochrony przewidzianych jest 251 km brzegu morskiego oraz 241 km Zalewu Szczecińskiego. Są to odcinki bezpośrednio zagrożone erozją oraz ryzykiem wystąpienia powodzi odmorskiej.

Istotne jest też przeciwdziałanie występowaniu **susz**, którym oprócz niedoboru opadów, zwykle towarzyszą wysokie temperatury. Tereny zagrożone suszą w Polsce, to przede wszystkim tereny środkowej części Polski, ze szczególnym wskazaniem na Pojezierze Wielkopolskie. Deficyt wody występuje również na Kujawach oraz części Mazowsza. Kompleksowa realizacja projektów naturalnej retencji poprawia stosunki wodne oraz pozwala na odtwarzanie obszarów podmokłych i torfowisk. Problemem jest również **niewystarczająca wielkość zasobów** wodnych. Średnioroczna ilość wody przypadająca na jednego mieszkańca Polski to 1655 m3/rok[7] i jest blisko trzykrotnie mniejsza niż średnioroczna w Europie, wynosząca 4560 m3/rok.

Dodatkowe zagrożenie stanowią **poważne awarie** (w 2010 r. w Polsce odnotowano 114 poważnych awarii[8]). W przypadku wystąpienia takiego zdarzenia konieczna jest szybka reakcja odpowiednich

---

[5] Modernizacja wyposażenia technicznego służb działających w ramach KSRG jest zgodna z celami przyjętymi w 2014 r. w *Programie ratownictwa i ochrony ludności na lata 2014–2020*.

[6] Opracowanie pn. „Warunki klimatyczne i oceanograficzne w Polsce i na Bałtyku Południowym wykonane na potrzeby *Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 wskazuje na istotny wpływ niekorzystnych czynników na stan brzegu morskiego"*

[7] Eurostat, marzec 2013.

[8] *Raport o występowaniu zdarzeń o znamionach poważnej awarii w 2010,* Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, lipiec 2011, str. 6.

służb, aby zmniejszyć do minimum występujące zagrożenie życia lub zdrowia ludzi oraz zapobiec negatywnym skutkom dla środowiska.

Zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów środowiska jest nierozerwalnie związane z prowadzeniem właściwego **monitoringu poszczególnych komponentów środowiska**. Ma na celu gromadzenie wiarygodnych danych, ich analizę oraz przygotowywanie prognoz.

Jednym z najważniejszych wyzwań w zakresie zrównoważonego rozwoju jest efektywne korzystanie z coraz bardziej ograniczonych zasobów wodnych oraz poprawa ich jakości[9]. Dane monitoringowe wskazują, że ok. 80% rzek należy do III klasy czystości, natomiast w ogóle nie odnotowano wód w najwyższej, I klasie jakości. Czynnikiem, przyczyniającym się do degradacji zasobów wodnych jest ich eutrofizacja, wynikająca m.in. z odprowadzania do wód ścieków (komunalnych i przemysłowych) oraz zanieczyszczeń pochodzenia rolniczego.

Głównym celem działań w **gospodarce wodno-ściekowej,** bezpośrednio związanym z efektywnym gospodarowaniem zasobami wodnymi, jest konieczność ograniczenia zrzutów nieoczyszczonych i niedostatecznie oczyszczonych ścieków. Pomimo zauważalnego w ostatnich latach postępu w tym zakresie, nadal ok. 31% mieszkańców Polski pozostaje bez dostępu do oczyszczalni ścieków komunalnych. Szacuje się, że nadal 8% ścieków komunalnych jest nieoczyszczanych[10]. Wyzwaniem w kolejnych latach będzie również efektywne zagospodarowanie przyrastającej masy **osadów ściekowych**, a właściwa gospodarka nimi pozwoli także na ograniczenie emisji jednego z głównych gazów cieplarnianych, tj. metanu, który jest emitowany w procesie fermentacji osadów ściekowych.

Obszarem wymagającym podejmowania dalszych działań jest obszar **gospodarki odpadami**. Zdecydowana większość **odpadów komunalnych** jest składowana – w 2011 r.[11] było to aż 79% odpadów zebranych w sposób nieselektywny, termicznemu unieszkodliwieniu poddano 1% odpadów, pozostałe były przetwarzane w sposób mechaniczny, biologiczny lub mechaniczno-biologiczny. Wysegregowaniu ze strumienia odpadów zmieszanych uległo jedynie 4%.

Największym wyzwaniem jest więc rozwój systemów selektywnego zbierania odpadów zapewniających pozyskanie odpadów nadających się do recyklingu. Konieczny jest też rozwój: instalacji do sortowania selektywnie zebranych odpadów, instalacji do przetwarzania bioodpadów oraz instalacji do termicznego przekształcania odpadów z odzyskiem energii. Konieczne jest podejmowanie działań zmierzających **do zapobiegania powstawaniu odpadów**, w tym działania zmierzające do zmiany zachowań mieszkańców w zakresie ograniczania ilości wytwarzanych odpadów oraz ich właściwej segregacji u źródła.

Polska jest krajem o dużym potencjale w zakresie **różnorodności biologicznej i stanu zachowania dziedzictwa przyrodniczego**, zidentyfikowano[12] 485 zespołów roślinnych, z czego ok. 12% uznaje się za unikalne. Łączna liczba zarejestrowanych gatunków kształtuje się na poziomie 60 tys. (ok. 16 tys. gatunków roślin oraz ok. 35 tys. gatunków zwierząt). W celu zachowania dziedzictwa przyrodniczego Polski, na koniec 2012 r.[13] krajowymi formami ochrony przyrody objęte było ponad 10,15 mln ha, co stanowiło 32,5% powierzchni kraju. Biorąc jednak po uwagę nasilające się zagrożenia dla różnorodności biologicznej, typowe dla procesów cywilizacyjnych, konieczne jest podjęcie szeregu działań służących **zahamowaniu spadku różnorodności biologicznej**.

---

[9] GIOŚ: *Stan Środowiska w Polsce. Sygnały 2011*.

[10] GUS: *Ochrona środowiska 2013*.

[11] GUS: *Ochrona środowiska 2012.*

[12] GIOŚ: *Stan Środowiska w Polsce. Sygnały 2011*.

[13] GUS: *Ochrona środowiska 2013*.

Występowanie **terenów zdegradowanych dotyczy głównie rejonów** silnie uprzemysłowionych i zurbanizowanych. W Polsce występuje problem terenów zanieczyszczonych na skutek prowadzenia działalności gospodarczej, dla których utrudnione jest pociągnięcie do odpowiedzialności faktycznego sprawcę zanieczyszczenia, którym nie zawsze jest aktualny właściciel tego terenu.

Dla zrównoważonego rozwoju niezbędne są nie tylko proekologiczne inwestycje i rozsądne gospodarowanie zasobami naturalnymi, ale też wysoka **świadomość ekologiczna społeczeństwa**. Promowanie zachowań ekologicznych spełnia przesłanki tzw. działania u źródła.

Istotnym problemem jest również dotrzymanie **standardów jakości powietrza.** W odniesieniu do **wymiaru terytorialnego** interwencji, należy podkreślić, że osiągniecie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych oraz efektywne korzystanie z zasobów przyrody są kluczowymi elementami rozwoju zrównoważonego i wymagają szczególnego podejścia polityki rozwoju **bez względu na to, jakiego obszaru (terytorium) dotyczą**. Cele rozwoju zrównoważonego mają charakter horyzontalny i powinny przenikać wszystkie działania podejmowane w przestrzeni.

Dziedzictwo kulturowe jest zasobem, który należy chronić i wzmacniać dla efektywnego osiągania celów rozwoju zrównoważonego kraju. Jako czynnik rozwoju ma duże znaczenie dla wzmacniania atrakcyjności i konkurencyjności miast oraz regionów. Zgodnie z „Konwencją UNESCO" przez dziedzictwo kulturowe rozumie się dziedzictwo materialne, na które składają się **zabytki nieruchome i ruchome** (w tym dzieła architektury, rzeźby i malarstwa oraz inne mające wyjątkową powszechną wartość z punktu widzenia historii, sztuki lub nauki) oraz dziedzictwo niematerialne. W wymiarze fizycznym dziedzictwo niematerialne prezentowane jest za pośrednictwem **instytucji kultury**, wykorzystujących jako instrumentarium zarówno zasoby zabytkowe, jak również współczesne formy upowszechniania: infrastrukturę kultury oraz nowoczesne technologie.

Polska posiada bogate zasoby **dziedzictwa kulturowego** – zarówno ruchomego, jak i nieruchomego. Biorąc pod uwagę, że dziedzictwo kulturowe, podobnie jak naturalne, jest zasobem niepowtarzalnym i nieodnawialnym wymaga stałej ochrony i świadomego gospodarowania. W 2011 r. udział wydatków publicznych na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w PKB stanowił 0,53%. 42% zabytków wymaga remontu zabezpieczającego lub remontu kapitalnego,, a jedynie 9% zabytków nie wymaga remontów i napraw. Problemem sektora kultury jest też jej niedoinwestowanie, zwłaszcza jeśli chodzi o wyposażenie i nowoczesne technologie. Istotnym czynnikiem upowszechnienia, a także ochrony kultury jest digitalizacja zasobów i ułatwienie dostępu do nich za pomocą nowych technologii, których kosztu większość instytucji kultury w kraju nie jest w stanie sfinansować, w oparciu o posiadane środki.

Rozwój dziedzictwa kulturalnego oraz zasobów kultury ma pozytywny wpływ na osiąganie celów rozwoju zrównoważonego poprzez ich komplementarność oraz powiązania z szeroko rozumianymi zasobami dziedzictwa naturalnego. Pozytywny wpływ miast na konkurencyjność terytorialną jest możliwy m.in. dzięki wykorzystaniu potencjałów tkwiących w zasobach dziedzictwa kulturowego. Przestrzenie publiczne, na które składają się obiekty zabytkowe oraz nowoczesne instytucje kultury przystosowane do świadczenia wysokiej jakości usług kulturalnych, stanowią o wzroście konkurencyjności ośrodków miejskich jako miejsc atrakcyjnych dla potencjalnych inwestorów, turystów i twórców. Dziedzictwo kulturowe stanowi istotny czynnik stymulujący rozwój sektora turystyki, mający duże znaczenie dla polskiej gospodarki.

Nowoczesny **system transportowy** musi zmierzyć się z podwójnym wyzwaniem – zapewnienia sprawnej i wydajnej infrastruktury, która sprzyjałaby rozwojowi gospodarczemu, a jednocześnie służyła celom gospodarki niskoemisyjnej. Dokończenie budowy spójnej sieci transportowej w Polsce, poprawa konkurencyjności ekologicznych form transportu oraz integracja wszystkich gałęzi transportowych są jednym z priorytetów w procesie transformacji gospodarki, która byłaby konkurencyjna, a jednocześnie spełniała wymogi niskiej emisyjności.

Obecna **sieć kolejowa** w Polsce, pomimo szeregu inwestycji w ostatnich latach, charakteryzuje się nadal złym stanem technicznym, wynikającym z wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych.

Nieatrakcyjność cenowa połączona z podatnością infrastruktury kolejowej na awarie, a także niewystarczająca integracja z innymi formami transportu powodują niski poziom wykorzystania kolei w obsłudze przewozów pasażerskich i towarowych. Wzrost konkurencyjności sektora kolejowego wymaga skrócenia czasu przejazdu i poprawy standardów obsługi poprzez **poprawę parametrów linii** pasażerskich i towarowych, w tym zwiększenie prędkości przejazdów i **poprawę ich przepustowości**. Istotna będzie również integracja transportu kolejowego z innymi gałęziami przewozów w **multimodalnych łańcuchach transportowych** oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Krajowa **infrastruktura drogowa** jest niewystarczająco rozwinięta w stosunku do intensywności produkcji i wymiany towarów oraz mobilności mieszkańców. Charakteryzuje się brakiem spójnej sieci dróg szybkiego ruchu (mimo stałego wzrostu ich długości), wysokim odsetkiem dróg krajowych przebiegających w terenie zabudowanym i niedostateczną ilością dróg przystosowanych do skali istniejącego ruchu. Niedorozwój sieci drogowej w znaczącym stopniu rzutuje na niski poziom dostępności terytorialnej i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego konieczne będzie skoncentrowanie inwestycji na rozbudowie dróg w sieci TEN-T, a także poprawie dostępności i odciążenia miast od nadmiernego ruchu drogowego, w tym zwłaszcza tranzytowego.

Pomimo dotychczasowego wsparcia **transportu publicznego**, nadal do głównych problemów należy przeciążenie miejskiej infrastruktury indywidualnym ruchem drogowym oraz niedostatecznie rozwinięty system transportu zbiorowego. Rosnące zatłoczenie ulic ruchem indywidualnym prowadzi do powiększania się kosztów transportu towarów i osób oraz postępującej degradacji miejskiej infrastruktury drogowej, ponadto negatywnie wpływa na stan środowiska, zdrowie mieszkańców oraz komfort życia w miastach. Dlatego warunkiem niezbędnym do poprawy jakości przestrzeni miejskiej oraz redukcji uciążliwości ruchu drogowego, będzie zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprzez stworzenie atrakcyjnej alternatywy w stosunku do indywidualnej komunikacji samochodowej.

W Polsce jedynie niewielka część **dróg wodnych śródlądowych** spełnia warunki stawiane współczesnej żegludze towarowej. Najważniejsza z transportowego punktu widzenia Odrzańska Droga Wodna jest niespójna pod względem parametrów żeglugowych. Niezadowalający stan infrastruktury oraz fragmentaryczność sieci pod względem parametrów wpływają na nikły udział żeglugi śródlądowej w pracy przewozowej polskiego transportu towarowego. Wymaga to działań na rzecz poprawy jej konkurencyjności i przejęcia części transportu ładunków przewożonych transportem samochodowym.

Pomimo znaczącego wysiłku inwestycyjnego, wciąż identyfikuje się problemy polskich **portów morskich** związane z parametrami wejścia do portów wewnętrznych, jakością i przepustowością infrastruktury transportowej oraz z dekapitalizacją części infrastruktury portowej. Dużym wyzwaniem jest obsłużenie rosnącego poziomu przeładunków kontenerów oraz zintegrowanie ich z zapleczem w głębi kraju. Poprawa konkurencyjności i zwiększenie udziału polskich portów w obsłudze ruchu morskiego wymagać będzie inwestycji służących poprawie stanu infrastruktury dostępu do portów i infrastruktury portowej.

Biorąc pod uwagę wielkość ruchu lotniczego, nie obserwuje się deficytu przepustowości **krajowej infrastruktury lotniczej**. Jednak jego dynamiczny rozwój i związany z tym wzrost liczby operacji lotniczych może powodować sytuację wystąpienia opóźnień w wykonywaniu operacji lotniczych, związanych z **ograniczoną przepustowością nawigacyjną** portów lotniczych. Dlatego dalsze wysiłki powinny skupić się na wzroście efektywności operacyjnej portów lotniczych i zarządcy polskiej przestrzeni powietrznej, pozwalającej na realizację większej liczby operacji lotniczych w określonym czasie oraz zarządzanie ruchem w warunkach pogodowych odbiegających od optymalnych.

Rozwój **transportu intermodalnego** w Polsce napotyka na szereg barier, w tym zwłaszcza stan techniczny linii kolejowych i wynikającą z tego niską prędkość przewozową, niekonkurencyjność cenową transportu intermodalnego wynikającą z wysokich stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, brak centrów logistycznych oraz kompleksowego systemu informacyjnego w łańcuchach transportu

intermodalnego. Również brak dostatecznej ilości specjalistycznego taboru ogranicza możliwości zaspokojenia zwiększającego się popytu na przewóz towarów w kontenerach. Wsparcie tej gałęzi transportu zapewni poprawę konkurencyjności i szersze jej wykorzystanie w ogólnych przewozach ładunków.

Integracja systemu transportowego wiąże się z wykorzystaniem **inteligentnych systemów transportowych** (ITS) usprawniających funkcjonowanie transportu i poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu. W tej sferze obserwuje się olbrzymie opóźnienia w stosunku do istniejących systemów zarządzania transportem w miastach europejskich. Szersze wykorzystanie ITS przyczyni się do integracji systemu transportowego, optymalizacji ruchu i zarządzania infrastrukturą, lepszej obsługi informacyjnej użytkowników usług transportowych, a także do poprawy bezpieczeństwa i ograniczenia emisji zanieczyszczeń.

Inwestycje w **infrastrukturę instytucji ochrony zdrowia** stanowią znaczący wkład w działania na rzecz włączenia społecznego i przeciwdziałania ubóstwu. Mogą również istotnie przyczynić się do zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia, zarówno w zakresie poprawy dostępu dla grup i osób zmarginalizowanych oraz dostępności przestrzennej poszczególnych terytoriów. Jednocześnie stanowią uzupełnienie działań w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa ludzi (drogowego, ekologiczno-chemicznego, związanego z katastrofami naturalnymi) oraz mających na celu poprawę jakości życia społeczeństwa i osiągnięcie założeń rozwoju zrównoważonego.

W obszarze ochrony zdrowia w Polsce, utrzymują się duże zróżnicowania regionalne, co dotyczy dostępności do opieki instytucjonalnej, jak również poziomu zachorowalności oraz liczby zgonów. Poprawa dostępu do świadczeń instytucjonalnych w obszarze **strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia**, uzupełniana działaniami z poziomu regionalnego ma istotne znaczenie dla zwiększenia spójności terytorialnej oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Jednocześnie stan zdrowia wpływa na aktywność zawodową osób w wieku produkcyjnym, przedprodukcyjnym (przyszłe zasoby pracy) i poprodukcyjnym (zdrowa populacja osób w wieku poprodukcyjnym nie wymaga opieki osób w wieku produkcyjnym)[14].

W zakresie sytuacji demograficznej w Polsce, obserwuje się dwa główne trendy: spadek liczby ludności wywołany spadkiem urodzeń oraz wzrost długości życia (starzenie się społeczeństwa) przy jednoczesnym spadku liczby lat przeżytych w zdrowiu. Może to doprowadzić do znaczących zmian na rynku pracy (poprzez zmniejszenie się liczby osób wchodzących na rynek pracy przy jednoczesnym wzroście liczby osób w podeszłym wieku), rodząc adekwatne oczekiwania w zakresie systemu ochrony zdrowia.

W ramach **infrastruktury ratownictwa medycznego**, szczególnie istotne jest zachowanie zasady tzw. „*złotej godziny*", (nie przekraczania 60 minut pomiędzy zdarzeniem a rozpoczęciem specjalistycznego leczenia szpitalnego). Konieczne jest dopełnienie funkcjonującego już systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego poprzez wypełnienie „białych plam" w sposób adekwatny do zagrożeń charakteryzujących różne obszary kraju oraz zapewniający niezbędną opiekę medyczną na porównywalnym poziomie, niezależnie od miejsca pobytu.

Pomimo znaczącej poprawy wyposażenia i funkcjonowania **szpitalnych oddziałów ratunkowych**, nadal istnieją potrzeby doposażenia tych jednostek, w tym w szczególności utworzenia stanowisk intensywnej terapii. Odnowienia wymaga również infrastruktura szpitalna, niezbędna do sprawnego funkcjonowania **centrów urazowych**. Znaczące potrzeby infrastrukturalne identyfikuje się również w obszarze **lądowisk przyszpitalnych** oraz wzmocnienia baz **Lotniczego Pogotowia**

[14] Szacuje się, że łączne koszty utraconej produktywności z powodu chorób wyniosły w Polsce w 2010 r. 92,89 mld zł, tj.6,5 % PKB, *Leśniowska J. Koszty utraconej produktywności z powodu chorób w Polsce z uwzględnieniem wpływu na rynek pracy i na gospodarkę. MZ 2013 r.*

Ratunkowego, co pozwoli na wydłużenie czasu operacyjnego lotniczych służb ratowniczych oraz skrócenie czasu dotarcia do zdarzenia.

WKŁAD W REALIZACJĘ STRATEGII EUROPA 2020 I INNYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

Niniejszy program stanowi ramy interwencji dla prowadzenia działań wpisujących się w cel **rozwoju zrównoważonego** określony w głównym dokumencie kierunkowym dla Polityki Spójności – ***Strategia Europa 2020***. Zgodnie z tym dokumentem działania wynikające z POIŚ 2014-2020 będą zmierzać do budowy podstaw gospodarki niskoemisyjnej, promowania dostosowania do zmiany klimatu, ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystywania zasobów oraz promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.

Cele Europa 2020 przekładają się operacyjnie na pakiet dziesięciu zintegrowanych wytycznych dla działań dotyczących gospodarki oraz zatrudnienia oraz siedmiu inicjatyw o charakterze flagowym. Wsparcie wzrostu zrównoważonego wpisuje się zwłaszcza w **wytyczną nr 5.** ***Bardziej efektywne korzystanie z zasobów i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych*** oraz następujące **inicjatywy flagowe:** ***Europa efektywnie korzystająca z zasobów*****,** ***Unia innowacji*** **oraz** ***Polityka przemysłowa w erze globalizacji*****.**

Wysiłki państw członkowskich na rzecz osiągania celów Strategii Europa 2020 powinny zostać przedstawione w **Krajowych Programach Reform** (KPR). W przypadku Polski, KPR skupia się na działaniach na rzecz infrastruktury wzrostu zrównoważonego, mających przyczyniać się do promowania gospodarki zrównoważonej – mniej obciążającej środowisko, efektywniej wykorzystującej zasoby, a zarazem konkurencyjnej (ang. *sustainable growth*). Coroczna aktualizacja KPR uwzględnia m.in. *Zalecenia Rady Unii Europejskiej dla poszczególnych państw członkowskich* (tzw. ***Country-specific recommendations***). Zalecenia Rady w największym stopniu odnoszące się do POIiŚ 2014-2020, dotyczą rekomendacji nr 5, tj. odnowienia i rozbudowy mocy wytwórczych oraz poprawę efektywności w całym łańcuchu energetycznym; przyspieszenia i rozszerzenie rozbudowy sieci elektroenergetycznej, w tym transgranicznych połączeń międzysystemowych z sąsiednimi państwami członkowskimi, oraz rozbudowy gazociągu międzysystemowego z Litwą; zapewnienie skutecznej realizacji projektów inwestycyjnych w dziedzinie kolejnictwa bez dalszych opóźnień i poprawa zdolności administracyjnych w tym sektorze; poprawy gospodarowania odpadami.

Zgodnie z ***Country-specific recommendations*** (*Zalecenia Rady w sprawie krajowego programu reform dla Polski na 2014 r.* z dnia 2 czerwca 2014 r.) na lata 2014-2015, pkt 5, działania w zakresie rozbudowy sieci elektroenergetycznej, w tym transgranicznych połączeń międzysystemowych z sąsiednimi Państwami członkowskimi oraz rozbudowy gazociągu międzysystemowego z Litwą będą realizowane ze środków UE[15].

Poprzez objecie wsparciem projektów infrastrukturalnych w ochronie zdrowia skoncentrowanych m.in. na poprawie opieki nad matką i dzieckiem, działania POIiŚ 2014-2020 w sposób pośredni, będą skorelowane z zaleceniem nr 3, dotyczącym kontynuowania starań w celu podniesienia współczynnika aktywności zawodowej kobiet. Ponadto, realizacja inwestycji w infrastrukturę ochrony zdrowia wpisuje się w zalecenie nr 1, w którym KE nakłada na Polskę obowiązek dokonania zmian w systemie ochrony zdrowia mających na celu zwiększenie efektywności systemu, w tym w szczególności efektywności kosztowej.

[15] Projekty te ubiegać się będą o wsparcie ze środków Instrumentu KE *Łącząc Europę - Connecting Europe Facility*. W przypadku braku środków z tego instrumentu projekty te będą mogły się ubiegać o wsparcie ze środków POIiŚ 2014-2020.

Do dokumentów strategicznych, które uwzględnione zostały w procesie programowania wsparcia należy *Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)*. Dokument ten ma wielowymiarowe znaczenie dla POIiŚ 2014-2020, przede wszystkim z uwagi na zbieżność tematyczną interwencji, konieczność koordynacji i promowanie współpracy w obszarach wspólnego zainteresowania oraz wymiar terytorialny, który do realizowanych działań programu wprowadza perspektywę makroregionalną i ponadnarodową. W przypadku tego dokumentu, integracja problemowa z POIŚ 2014-2020 dotyczy wszystkich trzech celów tj. związanych z ochroną morza, poprawą dostępności regionu oraz zwiększeniem dobrobytu. Działania wynikające z POIŚ 2014-2020 przyczynią się do wzmacniania rozwoju oraz rozwiązywania problemów nie tylko istotnych w danym kontekście regionalnym czy krajowym, lecz wniosą wkład do rozwoju na szerszym obszarze. Stosownym przykładem może być realizacja wymiaru bałtyckiego programu oraz włączenie celów i priorytetów wskazanych w SUE RMB do systemu realizacji inwestycji przyjętego w ramach POIŚ 2014-2020.

W kontekście SUE RMB należy podkreślić, że program jest również ważnym instrumentem realizacji podejścia zintegrowanego w wymiarze ponadnarodowym. Zakres oraz przyjęte zasady realizacji interwencji programu wpisują się w przyjętą na poziomie UE koncepcję rozwoju makroregionów którego egzemplifikacją pozostaje przede wszystkim ww. strategia. W celu wykorzystania potencjału makroregionu dla wzmocnienia rozwoju w obszarach wskazanych w SUE RMB, tam gdzie będzie to uzasadnione zakresem tematycznym programu i zasadami udzielania wsparcia, działania programu będą mogły wpisywać się do realizacji podejścia zintegrowanego i realizacji projektów komplementarnych z działaniami wynikającymi z programów współpracy terytorialnej oraz *Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa*. Podejmowanie skoordynowanej interwencji w ramach współpracy z partnerami po drugiej stronie granicy będzie miało istotne znaczenie w przypadku obszarów funkcjonalnych, gdzie istotne będą skoordynowane działania w celu skutecznego i efektywnego rozwiązywania istniejących problemów.

Jednym z największych wyzwań, przed którymi stoi Polska, jest pogodzenie wzrostu gospodarczego z dbałością o środowisko. Efektywne i racjonalne korzystanie z dostępnych zasobów stanowi kluczowy warunek rozwoju zrównoważonego, który podkreślony został w **Strategii Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko**.

Program jest spójny z celami **pakietu klimatyczno-energetycznego** oraz z opublikowaną przez KE w listopadzie 2010 r. ***Strategią na rzecz konkurencyjnej, zrównoważonej i bezpiecznej energii „Energia 2020”***, zawierającą priorytety energetyczne dotyczące m.in. osiągnięcia efektywności energetycznej, utworzenia konkurencyjnego i bezpiecznego wewnętrznego rynku energii. Działania na rzecz efektywności energetycznej uwzględniają również cele wynikające z dokumentów krajowych, takich jak:

- *Krajowy Plan Działań dotyczący efektywności energetycznej dla Polski 2014*
- *Krajowy Plan Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych*.

W zakresie wspierania przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, podstawowe znaczenie będzie również miał obecnie przygotowywany ***Narodowy Program Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej*** **(NPRGN)** – jako jeden z programów realizujących **Strategię Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko**. Dokument ten wskazuje na ścieżkę dojścia do wypełnienia unijnych celów redukcyjnych, przy jednoczesnym zapewnieniu korzyści ekonomicznych, społecznych i środowiskowych.

W zakresie **infrastruktury energetycznej** kluczowym dokumentem jest komunikat **Komisji z listopada 2010 r.** ***Priorytety w odniesieniu do infrastruktury energetycznej na 2020 r. i w dalszej perspektywie - plan działania na rzecz zintegrowanej europejskiej sieci energetycznej.*** Dokument ten wskazuje na potrzebę uzgodnienia nowej polityki na rzecz infrastruktury energetycznej w celu optymalizacji rozwoju sieci na poziomie europejskim w okresie do 2020 r. i w dalszej perspektywie, aby umożliwić Unii Europejskiej realizację podstawowych celów polityki energetycznej – konkurencyjności, stabilności i bezpieczeństwa dostaw.

Działania w ramach Programu będą służyć również realizacji ambitnych celów określonych w ***Białej Księdze UE: Adaptacja do zmian klimatu: europejskie ramy działania[16], Strategii UE w zakresie przystosowania się do zmian klimatu[17] oraz unijnej strategii ochrony różnorodności biologicznej na okres do 2020 r.[18]*** Podejmowane działania będą również odpowiedzią na kluczowe wyzwania związane z realizacją szeroko rozumianej polityki klimatycznej, która znalazła swoje odzwierciedlenie w szeregu dokumentów krajowych, wśród nich najistotniejsze są: ***Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko*** (w przygotowaniu), ***Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020*****,** ***Polityka klimatyczna Państwa, Strategia redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020*****.**

W obszarze **ochrony środowiska**, program będzie instrumentem realizacyjnym działań wynikających z *Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych*, Krajowego planu gospodarki odpadami oraz wojewódzkich planów gospodarki odpadami, *Planu zapobiegania powstawaniu odpadów*, *Programu ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z planem działań na lata 2014-2020, Priorytetowe Ramy Działań dla sieci Natura 2000 na Wieloletni Program Finansowania UE w latach 2014-2020*.

Interwencja POIiŚ 2014-2020, poprzez koncentrację na infrastrukturze w sieci TEN-T i niskoemisyjnych środkach transportu, będzie wpisywała się w realizację celu określonego w **Białej Księdze Transportu „*Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu***, dotyczącego ustanowienia systemu stanowiącego podstawę postępu gospodarczego w Europie, wzmacniającego konkurencyjność i oferującego usługi w zakresie mobilności o wysokiej jakości przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami[19] w ramach jednolitego europejskiego obszaru transportu"[20]. Wskazane w **Strategii Rozwoju Kraju** (SRK) cele i obszary priorytetowych kierunków działań w dziedzinie transportu zostały rozwinięte w ***Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* – SRT[21],** a sposób ich realizacji w tzw. **Dokumencie Implementacyjnym***,* w zakresie wymaganym w ramach warunkowości *ex-ante.*

Projekty z zakresu ochrony i zachowania dziedzictwa kulturowego oraz rozwoju zasobów kultury mają wpływ na rozwój postaw kreatywnych i innowacyjnych społeczeństwa, dzięki czemu wniosą znaczący wkład w założenia inicjatyw flagowych: ***Unia Innowacji, Europejska Agenda Cyfrowa*** oraz ***Zintegrowana polityka przemysłowa w erze globalizacji***. Projekty z zakresu kultury wpisują się również w cele **Strategii Rozwoju Kapitału Społecznego** (cel szczegółowy 4. *Rozwój i efektywne wykorzystanie potencjału kulturowego i kreatywnego*).

Inwestycje w poprawę dostępu do usług zdrowotnych, poprzez zapewnienie niezbędnej infrastruktury zostały ujęte w działaniach objętych **Strategią Sprawne Państwo**, gdzie podkreślono konieczność poprawy funkcjonowania systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz w **Strategii Rozwoju Kapitału Ludzkiego**, w szczególności w zakresie *„Dostosowania opieki zdrowotnej do wyzwań*

---

[16] *Biała Księga: Adaptacja do zmian klimatu: Europejskie ramy działania, COM(2009) 147.*

[17] An the EU Strategy on adaptation to climate change COM(2013)216.

[18] *Nasze ubezpieczenie na życie i nasz kapitał naturalny* – unijna strategia ochrony różnorodności biologicznej na okres do roku 2020 r. COM (2011) 244.

[19] Zgodnie z inicjatywą przewodnią *Europa efektywnie korzystająca z zasobów* ustanowioną w Strategii Europa 2020 oraz nowym planem na rzecz efektywności energetycznej z 2011 r. (COM(2011) 109).

[20] Komunikat Komisji BIAŁA KSIĘGA *Plan utworzenia jednolitego europejskiej obszaru transportu* – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu; COM(2011)144 z dnia 28 marca 2011 r.

[21] Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

demograficznych poprzez działania odpowiadające potrzebom i oczekiwaniom w szczególności matek i dzieci oraz osób starszych, a także uwzględnienie aktualnych i prognozowanych trendów epidemiologicznych".

Poza tym Ministerstwo Zdrowia przyjęło dokument *Policy Paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020 Krajowe Strategiczne Ramy,* który stanowi realizację zobowiązania w zakresie warunkowości *ex-ante* oraz ma na celu ukierunkowanie środków Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI) na efektywną implementację programów rozwojowych w zakresie ochrony zdrowia. współfinansowanych przez ww. środki UE. *Policy Paper* ma charakter dokumentu wdrożeniowego wobec krajowych dokumentów strategicznych, w ramach których działania w obszarze zdrowia stanowią element interwencji .

W najważniejszych, krajowych dokumentach strategicznych - *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (DSRK)*[22], *Strategii Rozwoju Kraju 2020*[23] oraz w tzw. dziewięciu strategiach zintegrowanych[24] podkreślony został związek nowoczesnej infrastruktury z rozwojem zrównoważonym oraz budową gospodarki konkurencyjnej, która jednocześnie uwzględnia priorytety rozwoju UE określone w Strategii *Europa 2020*.

W ***Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju*** działania infrastrukturalne wspierające rozwój zrównoważony zostały włączone do dwóch, spośród trzech obszarów strategicznych:

- konkurencyjność i innowacyjność gospodarki (gdzie zostały umieszczone działania dotyczące bezpieczeństwa energetycznego i środowiska);
- równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (zawierającym pozostałe kierunki interwencji, w tym transport oraz infrastrukturę społeczną).

W dokumencie podkreślono również, że poprawa infrastruktury ochrony zdrowia, bazy dydaktycznej uczelni medycznych oraz instytutów badawczych jest jednym z kluczowych działań w ramach kierunku interwencji pod nazwą *Wdrożenie instrumentów podnoszących jakość świadczonych usług zdrowotnych i efektywność systemu ochrony zdrowia*.

W **Strategii Rozwoju Kraju 2020** (SRK) wskazane zostały strategiczne zadania państwa, które powinny przyczyniać się do realizacji założonych celów, a zaprojektowane w nich działania rozwijać i uszczegóławiać reformy wskazane w strategii.

Zadania związane z bezpieczeństwem energetycznym i środowiskiem oraz zwiększeniem efektywności transportu zostały zaliczone do obszaru strategicznego *Konkurencyjna gospodarka*. Zachowanie zasobów przyrodniczych w stanie niepogorszonym, a docelowo zwiększenie ich trwałości i jakości, nie może być traktowane jako bariera w rozwoju kraju, ale jako warunek konieczny dla dalszej poprawy jakości życia. Jako wyzwanie, SRK wskazuje też dostosowywanie do bieżących i przyszłych skutków zmian klimatu, umożliwiające zminimalizowanie szkód i zagrożeń przez nie powodowanych dla człowieka i środowiska.

Strategia Rozwoju Kraju wskazuje znaczenie kultury jako czynnika rozwoju. Kultura została uznana za „przestrzeń innowacji, w której poszukiwane i testowane są nowe formy podmiotowości, uczestnictwa,

---

[22] *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*. MAIC, 2012 r. – dokument przyjęty przez Radę Ministrów 11 stycznia 2013 r.

[23] *Strategia Rozwoju Kraju* 2020, dokument przyjęty przez Radę Ministrów 25 września 2012 r.

[24] Należą do nich następujące dokumenty: *Strategia innowacyjności i efektywności gospodarki, Strategia rozwoju kapitału ludzkiego, Strategia rozwoju transportu, Strategia Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko, Strategia Sprawne państwo, Strategia rozwoju kapitału społecznego, Krajowa strategia rozwoju regionalnego – Regiony Miasta Obszary wiejskie, Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa, Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP*.

konsumpcji oraz wytwarzania wartości. Wywierają one bezpośredni (m.in. w postaci przemysłów kultury i przemysłów kreatywnych) oraz pośredni wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy".

Rozwój infrastruktury ochrony zdrowia jest także integralnym elementem działań zaplanowanych w średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2020 w ramach celu I.3.3 *Zwiększenie bezpieczeństwa obywatela*.

W **Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie** (KSRR), wyznaczone zostały zadania dla polityki regionalnej służące osiąganiu strategicznych celów rozwoju kraju określonych w ww. dokumentach strategicznych. W KSRR wskazane zostały obszary strategicznej interwencji polityki państwa (OSI) wraz z zestawem działań sprzyjających maksymalnemu wykorzystaniu potencjałów terytorialnych. Kluczowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności kraju i regionów będą miały działania adresowane do najważniejszych obszarów miejskich polegające na wykorzystaniu ich potencjałów rozwojowych. Interwencji tej będą towarzyszyć działania polegające na rozprzestrzenianiu procesów rozwojowych w słabiej rozwijających się ośrodkach, w tym min. zakładające wykorzystanie potencjału wewnętrznego ośrodków subregionalnych, obszarów wiejskich i innych obszarów funkcjonalnych o wyraźniej specjalizacji przestrzennej.

TABELA 1. UZASADNIENIE WYBORU CELÓW TEMATYCZNYCH I PRIORYTETÓW INWESTYCYJNYCH

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	**4.i.** Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych	• Konieczność zmniejszenia emisyjności gospodarki, a tym samym konieczność wypełnienia postanowień pakietu klimatyczno-energetycznego oraz wynikających z niego krajowych zobowiązań w odniesieniu do minimalnego udziału OZE w produkcji energii (Europa 2020). • Rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii (oraz racjonalizacja zużycia energii elektrycznej są ważnym elementem wspierającym przejście na gospodarkę niskoemisyjną (Polityka energetyczna Polski do 2030 r., Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko, Krajowy Plany działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych). • Konieczność poprawy bezpieczeństwa energetycznego poprzez wzrost dywersyfikacji wytwarzania energii elektrycznej w Polsce (Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju).
	4ii. Promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach	• Dążenie do zmniejszenia emisyjności gospodarki poprzez racjonalne zużycie zasobów (Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko). • Zmniejszanie korelacji pomiędzy wzrostem gospodarczym i zużyciem energii.(Komunikat Komisji Europejskiej Energia 2020: Strategia na rzecz konkurencyjnej, zrównoważonej i bezpiecznej energii). • Obniżenie kosztów zużycia energii (Dyrektywa 2012/27/UE). • Zmniejszenie kosztów działalności przedsiębiorstwa. • Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych. • Redukcja zapotrzebowania na ciepło i chłód.
	4.iii. Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym	• Konieczność poprawy efektywności energetycznej, która łączy w sobie cele gospodarcze i społeczne, co jest ważnym celem z punktu widzenie obniżenia emisyjności gospodarki (Europa 2020, Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko). • Obniżenie kosztów zużycia energii. • Poprawa jakości życia mieszkańców.
	4.iv. Rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia	• Zmniejszenie energochłonności gospodarki (Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko). • Sieci typu *smart grid,* ułatwiają zarządzanie energetyką rozproszoną, umożliwiającą efektywne zarządzanie energią oraz jej użytkowanie, co ma istotne znaczenie dla rozwoju miast obniżenia kosztów zużycia energii na tych obszarach, zgodnie z planami gospodarki niskoemisyjnej.
	4.v. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	• Wsparcie adresowane do miast jako obszarów strategicznej interwencji polityki państwa (OSI) wymienionych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego i innych dokumentach strategicznych (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Strategia Rozwoju Kraju). • Rozwój planów gospodarki niskoemisyjnej na obszarach miejskich, które odpowiadają za największy udział emisji CO2. • Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczeń stanowiących istotny problem środowiskowy. • Potrzeba odciążenia infrastruktury miejskiej od nadmiernego ruchu drogowego oraz poprawy integracji

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
		miast z otoczeniem poprzez rozwój systemu niskoemisyjnego transportu zbiorowego.
	4.vi. Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe	• Upowszechnienie kogeneracji oraz rozwój systemów ciepłowniczych umożliwi podłączenie większej ilości budynków i pozwoli zredukować emisję zanieczyszczeń pochodzących z tzw. niskiej emisji. • Upowszechnienie kogeneracji będzie mieć pozytywny wpływ na rozwój miast jako OSI. Nastąpi to poprzez poprawę lokalnego mikroklimatu i warunków życia mieszkańców. • Zwiększenie świadomości społecznej w zakresie oszczędnego i efektywnego wykorzystania energii może skutkować zmniejszeniem obciążeń finansowych mieszkańców, a tym samym przyczynić się do poprawy jakości życia (Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego).
5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem	**5.ii.** Wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje zagrożeń przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania klęskami i katastrofami	• Adaptacja do zmian klimatu ma znaczenie horyzontalne i przyczynia się do osiągnięcia celów ogólnorozwojowych kraju, co podkreślają dokumenty strategicznej na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (SRK, KPZK, BEiŚ, SPA 2020). • Wkład w osiąganie celów wskazanych w Białej Księdze i Strategii UE w zakresie przystosowania się do zmian klimatu. • Konieczność wzmocnienia odporności (przede wszystkim ośrodków miejskich) na zagrożenia związane z negatywnymi efektami zmian klimatu. • Zwiększenie możliwości reagowania na skutki zagrożeń naturalnych (głównie powodzi i suszy). • Podejmowanie działań adaptacyjnych możliwie jak najwcześniej spowoduje znaczne oszczędności dla polskiej gospodarki (koszty takich działań są o wiele niższe niż w przypadku strat, jakie wywoływane są przez zjawiska klimatyczne). • Właściwie zaplanowane działania e zwiększające odporność na zmiany klimatyczne, będą stanowić istotny czynnik stymulujący wzrost efektywności i innowacyjności polskiej gospodarki.
6. Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami	**6.i.** Inwestowanie w sektor gospodarki odpadami celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie	• Właściwe gospodarowanie odpadami jest wyzwaniem podnoszonym w kluczowych dokumentach strategicznych na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (KPZK, SRK, BEiŚ, KPGO). • Konieczność wypełnienia wymogów unijnego acquis (w szczególności zapewnienie zgodnego z hierarchią sposobów postępowania z odpadami). • Konieczność rozwoju: systemów selektywnego zbierania odpadów zapewniających pozyskanie odpadów nadających się do recyklingu, instalacji do sortowania selektywnie zebranych odpadów komunalnych, instalacji do przetwarzania bioodpadów oraz instalacji do termicznego przekształcania odpadów z odzyskiem energii. • Konieczność podejmowania działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu odpadów (w tym działania zmierzające do zmiany zachowań mieszkańców w zakresie ograniczania ilości wytwarzanych odpadów oraz ich właściwej segregacji u źródła).
	6.ii. Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie	• Właściwe gospodarowanie zasobami wodnymi jest wyzwaniem podnoszonym w kluczowych dokumentach strategicznych na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (KPZK, SRK, BEiŚ, KPOŚK, PGW). • Konieczność wypełnienia wymogów unijnego acquis. • Konieczność ograniczenia zrzutów nieoczyszczonych i niedostatecznie oczyszczonych ścieków komunalnych do środowiska. • Konieczność efektywnego zagospodarowania przyrastającej masy osadów ściekowych.

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
		• Konieczność efektywnego korzystania z ograniczonych i słabych jakościowo zasobów wodnych.
	6.c Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego	• Znaczny stopień degradacji zabytków oraz nierównomierny dostęp do infrastruktury kultury – potrzeba aktywizacji potencjałów związanych z materialnym i niematerialnym dziedzictwem kulturowym. • Komunikaty Komisji Europejskiej (Komunikat dotyczący Europejskiej agendy kultury w dobie globalizacji świata, Polityka regionalna jako czynnik przyczyniający się do inteligentnego rozwoju w ramach strategii Europa 2020, Promowanie sektora kultury i sektora kreatywnego na rzecz wzrostu gospodarczego i wzrostu zatrudnienia w UE, Zielona Księga Komisji w sprawie uwalniania potencjału przedsiębiorstw z branży kultury i branży twórczej, Polityka spójności i miasta: rola miast i aglomeracji w odniesieniu do wzrostu i zatrudnienia w regionach). • Krajowe dokumenty strategiczne – SRK 2020, SRKS.
	6.iii Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program „Natura 2000" i zieloną infrastrukturę	• Właściwa ochrona i gospodarowanie zasobami przyrodniczymi jest wyzwaniem podnoszonym w kluczowych dokumentach strategicznych na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (KPZK, SRK, BEiŚ). • Konieczność ochrony i zahamowania spadku różnorodności biologicznej jest elementem koniecznym dla rozwoju zrównoważonego. • Zahamowanie spadku różnorodności biologicznej, obserwowanego w związku z rozwojem gospodarczym źródłem wymiernych korzyści dla gospodarki (np. rozwój turystyki). • Zaniechanie działań prowadzi do wielopłaszczyznowych negatywnych i nieodwracalnych skutków dla społeczeństwa i gospodarki (m.in. utrata miejsc pracy w sektorach uzależnionych od stanu środowiska przyrodniczego (rolnictwo, leśnictwo, turystyka).
	6.iv. Podejmowanie przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu jakości środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację i dekontaminację terenów poprzemysłowych (w tym terenów powojskowych), zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu	• Poprawa środowiska miejskiego jest wyzwaniem podnoszonym w kluczowych dokumentach strategicznych na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (KPZK, SRK, KSRR i BEiŚ). • Na obszarach zurbanizowanych (zwłaszcza poprzemysłowych) dochodzi do kumulacji negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych, przestrzennych i środowiskowych. Szczególnym przejawem degradacji tkanki miejskiej są obszary zdegradowane pod względem środowiskowym, które wymagają rekultywacji i stworzenia warunków do ich ponownego zagospodarowania.
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych	**7.i.** Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T	• Ograniczona dostępność zewnętrzna kraju wymagająca dokończenia budowy nowoczesnej sieci drogowej, podjętej w okresie 2007-2013. • Realizacja wytycznych UE ws. rozwoju kolejowej i drogowej sieci TEN-T oraz umowy dot. kluczowych linii dla transportu kolejowego AGTC. • Niska konkurencyjność sektora kolejowego względem innych form przewozu towarów i osób, kluczowa dla zapewnienia bardziej zrównoważonego systemu transportowego. • Zgodność z Zaleceniami Rady dotyczącymi zapewnienia efektywnego i terminowego wdrażania projektów kolejowych. • Wkład w osiąganie celów Białej Księgi Transportu dotyczących tworzenia warunków do przeniesienia drogowego transportu towarów na inne środki transportu, w tym na transport kolejowy. • Wkład w realizację europejskiej strategii w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i zgodność z planami wprowadzenia w Europie do 2020 r. zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) w ramach prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym (SES).

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
	7a. Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T	• Realizacja wytycznych UE ws. sieci TEN-T w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej miejskich węzłów sieci bazowej. • Potrzeba tworzenia warunków do rozwoju policentrycznej struktury osadniczej w kraju, opartej na sieci miast średniej i mniejszej wielkości (tzw. regionalnych i subregionalnych określonych w KPZK). • Ograniczona dostępność mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających, wymagająca inwestycji, które zapewnią rozwój i integrację lokalnych rynków pracy. • Konieczność eliminacji ograniczeń blokujących rozwój miast, związanych z przeciążeniem ich infrastruktury ruchem tranzytowym ciężkich pojazdów.
	7.b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	• Realizacja wytycznych UE ws. sieci TEN-T w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej miejskich węzłów sieci bazowej. • Potrzeba tworzenia warunków do rozwoju policentrycznej struktury osadniczej w kraju, opartej na sieci miast średniej i mniejszej wielkości (tzw. regionalnych i subregionalnych określonych w KPZK). • Ograniczona dostępność mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających, wymagająca inwestycji, które zapewnią rozwój i integrację lokalnych rynków pracy. • Konieczność eliminacji ograniczeń blokujących rozwój miast, związanych z przeciążeniem ich infrastruktury ruchem tranzytowym ciężkich pojazdów.
	7.ii. Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej	• Zgodność z celami Białej Księgi Transportu postulującymi większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu i tworzenie warunków do przeniesienia drogowego transportu towarów na inne środki transportu, w tym na transport wodny. • Realizacja wytycznych UE w sprawie rozwoju sieci TEN-T na drogach wodnych śródlądowych, portów morskich i terminali przeładunkowych. • Zgodność z inicjatywą KE dotyczącą tworzenia tzw. zielonych korytarzy transportowych wykorzystujących współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się środków przewozu dla umożliwienia wyboru transportu. • Konieczność zabezpieczenia obsługi rosnącego poziomu przeładunków kontenerów w portach morskich oraz zintegrowanie ich z zapleczem w głębi kraju.
	7.iii. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu	• Zgodność z Zaleceniami Rady (country specific recommendations) dotyczącymi zapewnienia efektywnego i terminowego wdrażania projektów kolejowych. • Niska konkurencyjność sektora kolejowego względem innych form przewozu towarów i osób , kluczowa dla zapewnienia bardziej zrównoważonego systemu transportowego (tzw. modal split). • Potrzeba ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu w miastach, odciążenia infrastruktury miejskiej od nadmiernego ruchu drogowego i poprawy ich integracji z otoczeniem poprzez rozwój systemów kolejowych na ich obszarze.
	7.e. Zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw poprzez rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii oraz poprzez integrację rozproszonego wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych	• Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania systemów gazowych (Polityka Energetyczna Polski do roku 2030). • Zapewnienie stabilności pod względem ciągłości dostaw gazu i energii elektrycznej.

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
9. Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją	**9.1** Inwestycje w infrastrukturę zdrowotną i społeczną, które przyczyniają się do rozwoju krajowego, regionalnego i lokalnego, zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia, promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz przejścia z usług instytucjonalnych do usług na poziomie społeczności lokalnych	• Skuteczna i efektywna walka z ubóstwem i wykluczeniem społecznym zakłada również zapewnienie niezbędnej infrastruktury ochrony zdrowia (z zakresu ratownictwa medycznego oraz usług wysokospecjalistycznych) likwidującej lukę w dostępie do usług medycznych, a tym samym sprzyjającej szeroko rozumianemu włączeniu społecznemu i chroniącej przed wykluczeniem. • Działania dążące do zmniejszania nierówności w zakresie zdrowia są istotne dla wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu. Poprawa jakości życia ludności, jako efekt tych działań, stanowi integralny komponent koncepcji rozwoju zrównoważonego, do której program wnosi znaczący wkład.

1.2 UZASADNIENIE ALOKACJI FINANSOWEJ

Przedstawiona koncepcja Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 jest odpowiedzią na wyzwania związane z przyjęciem ambitnych celów rozwojowych zaadresowanych do Polityki Spójności w zakresie infrastruktury rozwoju zrównoważonego, przy jednoczesnym dostosowaniu tych celów do krajowych uwarunkowań. Zgodnie ze Strategią Europa 2020, rozwój zrównoważony oznacza budowanie zrównoważonej i konkurencyjnej gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów, tj. jednocześnie uwzględniającej wymiar środowiskowy, społeczny i gospodarczy prowadzonych działań. Program wskazuje krajowe cele w obszarze rozwoju zrównoważonego, przy zachowaniu spójności i równowagi pomiędzy działaniami inwestycyjnymi w zakresie niezbędnej infrastruktury oraz wsparcia skierowanego do wybranych obszarów gospodarki.

Struktura programu składa się z czterech głównych celów tematycznych tworzących podstawowe obszary interwencji (gospodarka niskoemisyjna, adaptacja do zmian klimatu, ochrona środowiska i efektywne wykorzystanie zasobów, transport zrównoważony i bezpieczeństwo energetyczne) oraz w ograniczonym zakresie komplementarnych działań dotyczących kluczowych elementów infrastruktury ochrony zdrowia oraz dziedzictwa kulturowego. Działania realizowane w ramach programu zostały dobrane tak, aby w największym stopniu przyczyniały się do osiągnięcia celu głównego, tj. wsparcia gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej.

Konstrukcja programu operacyjnego odchodzi od sektorowości rozumianej jako osiąganie celów strategicznych poprzez kumulację interwencji w poszczególnych sektorach. Podejście to zostało zastąpione podejściem zintegrowanym, zakładającym prymat celów tematycznych i dobieranie do nich adekwatnych instrumentów wsparcia. Zgodnie z nowym podejściem, podejmowane będą interwencje przekrojowe w różnych obszarach, jednak ich cele strategiczne nie powinny dotyczyć poszczególnych sektorów gospodarki. Przyjęcie takiego podejścia jest również związane z koniecznością znaczącego wzmocnienia efektywności inwestycji poprzez szersze niż do tej pory wykorzystanie zasady komplementarności interwencji finansowanych operacji.

Zmiana podejścia znajduje swoje odzwierciedlenie również w zdecydowanie mocniejszym zaakcentowaniu w programie wymiaru terytorialnego. Wsparcie kierowane jest zarówno do miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie, tj. mniejszych miast i obszarów wiejskich je otaczających, jak i innych miast regionalnych i subregionalnych, które stoją przed poważnymi wyzwaniami rozwojowymi związanymi z przywróceniem ich znaczenia w procesach rozwojowych. Wsparcie miast obejmuje w szczególności interwencje związane z realizacją strategii niskoemisyjnych, w tym transportu publicznego, rewitalizację przestrzeni miejskich uwzględniającą aspekty środowiskowe (poprzez działania dotyczące kompleksowej termomodernizacji budynków użyteczności publicznej i mieszkalnych, odnawialnych źródeł energii), ochronę środowiska, w tym gospodarkę wodno-kanalizacyjną, odpadową i rekultywację terenów zdegradowanych, kulturę i infrastrukturę zdrowotną, w szczególności związaną z systemem ratownictwa medycznego.

TABELA 2. ROZKŁAD ŚRODKÓW FINANSOWYCH

Oś priorytetowa	Fundusz	Wkład UE (EUR)	Udział wkładu UE(%)	Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Cele szczegółowe	Wskaźniki rezultatu
I.	FS	1 828 430 978	6,67	4.	4.i.	Wzrost udziału energii wytwarzanej ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto	• Udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto
					4.ii.	Zwiększenie efektywności energetycznej w przedsiębiorstwach	• Zużycie energii pierwotnej • Udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto • Zużycie energii w przemyśle w przeliczeniu na jednostkę PKB w cenach stałych
					4.iii.	Zwiększenie efektywności energetycznej w budownictwie wielorodzinnym mieszkaniowym oraz w budynkach użyteczności publicznej	• Zużycie energii pierwotnej • Sprzedaż energii cieplnej na cele komunalno-bytowe w budynkach mieszkalnych w przeliczeniu na kubaturę budynków mieszkalnych ogrzewanych centralnie
					4.iv.	Rozwój sieci inteligentnych	• Odsetek odbiorców korzystających z inteligentnych liczników
					4.v.	Zwiększenie sprawności przesyłu energii termicznej	• Zużycie energii pierwotnej • Emisja gazów cieplarnianych • Sprawność przesyłania energii w koncesjonowanych przedsiębiorstwach ciepłowniczych
					4.vi.	Zwiększenie udziału energii wytwarzanej w wysokosprawnej kogeneracji	• Zużycie energii pierwotnej • Udział energii elektrycznej produkowanej w skojarzeniu w produkcji energii elektrycznej ogółem
II.	FS	700 000 000	2,55	5.	5.ii.	Zwiększenie ilości retencjonowanej wody oraz poprawa czasu przeprowadzenia rozpoznania i reagowania w sytuacji wystąpienia zagrożeń naturalnych i poważnych awarii	• Pojemność obiektów małej retencji wodnej • Procent interwencji, dla których jednostka ochrony przeciwpożarowej dotarła na miejsce zdarzenia w czasie do 15 min
		2 808 174 166	10,24	6.	6.i.	Mniejsza ilość odpadów komunalnych podlegających składowaniu	• Udział odpadów komunalnych niepodlegających składowaniu w ogólnej masie odpadów komunalnych • Udział odpadów komunalnych zbieranych selektywnie w masie wszystkich zebranych odpadów komunalnych w skali kraju
					6.ii.	Większa liczba ludności korzystająca z ulepszonego systemu oczyszczania ścieków komunalnych zapewniającego podwyższone usuwanie biogenów	• Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków
					6.iii	Wzmocnione mechanizmy służące ochronie	• Odsetek obszarów Natura 2000 objętych planami

Oś priorytetowa	Fundusz	Wkład UE (EUR)	Udział wkładu UE(%)	Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Cele szczegółowe	Wskaźniki rezultatu
						przyrody	zarządzania
					6.iv.	Zahamowanie spadku powierzchni terenów zieleni w miastach	• Powierzchnia parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej w miastach
III.	FS	9 532 376 880	34,77	7.	7.i.	Poprawa stanu infrastruktury drogowej w sieci TEN-T w Polsce	• Skrócenie średniego czasu przejazdu drogowego pomiędzy 18 ośrodkami wojewódzkimi
IV.	EFRR	2 970 306 179	10,84	7.	7.a.	Zwiększenie dostępności ośrodków miejskich w TEN-T oraz odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego	• WMDT • Wypadki w miastach na prawach powiatu w sieci TEN-T
					7.b.	Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich poza siecią podstawowych połączeń drogowych w TEN-T oraz odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego	• WMDT • Wypadki w miastach na prawach powiatu poza siecią TEN-T
V.	FS	5 009 700 000	18,27	7.	7.i	Poprawa stanu połączeń kolejowych pomiędzy głównymi miastami Polski	• Skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi • WMDT
					7.ii.	Zwiększenie potencjału przyjaznego środowisku transportu w przewozie towarów oraz poprawa stanu krajowej sieci platform multimodalnych w TEN-T	• Praca przewozowa w transporcie intermodalnym • Potencjał przeładunkowy portów morskich
					7.iii.	Poprawa infrastruktury krajowych połączeń kolejowych oraz wzrost wykorzystania systemów kolejowych w miastach	• Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym • Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim
VI.	FS	2 299 183 655	8,39	4.	4.v.	Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego	• Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich • Uniknięta emisja CO2 w wyniku funkcjonowania transportu publicznego
VII.	EFRR	1 000 000 000	3,65	7.	7.e.	Wzmocnienie infrastruktury bezpieczeństwa energetycznego kraju	• Indeks Herfindahl`a-Hirschman`a - Dywersyfikacja (HHI-D) dla sektora gazowego
VIII.	EFRR	467 300 000	1,70	6.	6.c	Poprawa dostępności infrastruktury kultury i dziedzictwa kulturowego oraz wzrost kompetencji kulturowych społeczeństwa jako ważnych elementów konkurencyjności gospodarki	• Odsetek osób uczestniczących w wybranych obszarach kultury
IX.	EFRR	468 275 027	1,71	9.	9.a	Zapewnienie dostępu ludności do infrastruktury ochrony zdrowia oraz poprawa efektywności systemu opieki zdrowotnej	• Średnia liczba osób przypadająca na szpitalny oddział ratunkowy • Średni czas pobytu pacjenta na łóżkach leczniczych w Polsce
X.	FS	330 000 000	1,20	n/d		Sprawne wykorzystanie środków w ramach programu	• Średnioroczna liczba form szkoleniowych na jednego pracownika instytucji systemu wdrażania FE • Odsetek wdrożonych rekomendacji operacyjnych z

Oś priorytetowa	Fundusz	Wkład UE (EUR)	Udział wkładu UE(%)	Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Cele szczegółowe	Wskaźniki rezultatu
							badań ewaluacyjnych • Ocena przydatności form szkoleniowych dla beneficjentów

2. OSIE PRIORYTETOWE

2.1. ARCHITEKTURA PROGRAMU

I. OŚ PRIORYTETOWA	*Zmniejszenie emisyjności gospodarki*
REALIZUJE CT4., W TYM NASTĘPUJĄCE PI:	- (**4.i.**) wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych; - (**4.ii**.) promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach ; - (**4iii.**) wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym; - (**4.iv.**) rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia; - (**4.v**.) promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu; - (**4.vi.**) promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe.

II. OŚ PRIORYTETOWA	*Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu*
REALIZUJE CT5., W TYM NASTĘPUJĄCY PI: **REALIZUJE CT6., W TYM NASTĘPUJĄCE PI:**	- (**5.ii.**) wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje zagrożeń przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania klęskami i katastrofami. - (**6.i.**) inwestowanie w sektor gospodarki odpadami celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie; - (**6.ii.**) inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie; - (**6.iii.**) ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program „Natura 2000" i zieloną infrastrukturę; - (**6.iv.**) podejmowanie przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu jakości środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację i dekontaminację terenów poprzemysłowych (w tym terenów powojskowych), zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

III. OŚ PRIORYTETOWA	*Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego*
REALIZUJE CT7., W TYM NASTĘPUJĄCE PI:	- (**7.i.**) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T; - (**7.ii.**) rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej;

IV. OŚ PRIORYTETOWA	*Infrastruktura drogowa dla miast*

REALIZUJE CT7., W TYM NASTĘPUJĄCE PI:	- (**7.a.**) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T; - (**7.b.**) zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

V. OŚ PRIORYTETOWA	*Rozwój transportu kolejowego w Polsce*
REALIZUJE CT7., W TYM NASTĘPUJĄCE PI:	- (**7.i.**) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T; - **(7.iii.**) rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

VI. OŚ PRIORYTETOWA	*Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach*
REALIZUJE CT4., W TYM NASTĘPUJĄCY PI:	– (**4.v.**) promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.
VII. OŚ PRIORYTETOWA	*Poprawa bezpieczeństwa energetycznego*
REALIZUJE CT7., W TYM NASTĘPUJĄCY PI:	- (**7.e.**) zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw poprzez rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii oraz poprzez integrację rozproszonego wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych.

VIII. OŚ PRIORYTETOWA	*Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury*
REALIZUJE CT6., W TYM NASTĘPUJĄCY PI:	- (**6.c.**) zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego.

IX. OŚ PRIORYTETOWA	*Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia*
REALIZUJE CT9., W TYM NASTĘPUJĄCY PI:	- (**9.a.**) Inwestycje w infrastrukturę zdrowotną i społeczną, które przyczyniają się do rozwoju krajowego, regionalnego i lokalnego, zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia, promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz przejścia z usług instytucjonalnych do usług na poziomie społeczności lokalnych.

X. OŚ PRIORYTETOWA	*Pomoc techniczna*

2.2. OPIS OSI PRIORYTETOWYCH

2.2.1. OŚ PRIORYTETOWA I: ZMNIEJSZENIE EMISYJNOŚCI GOSPODARKI

Dana oś priorytetowa przeznaczona jest do finansowania wyłącznie z jednego funduszu (tj. Funduszu Spójności). Z tego względu nie wyodrębnia się kategorii regionów, pomimo że swoim zasięgiem obejmuje cały kraj. Jednocześnie jest ona dedykowana wyłącznie jednemu celowi tematycznemu 4.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.I. WSPIERANIE WYTWARZANIA I DYSTRYBUCJI ENERGII POCHODZĄCEJ ZE ŹRÓDEŁ ODNAWIALNYCH

CELE SZCZEGÓŁOWE

Wzrost udziału energii wytwarzanej ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto.

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia udziału energii produkowanej ze źródeł odnawialnych, co z kolei przyczyni się do poprawy efektywności wykorzystania i oszczędzania zasobów surowców energetycznych oraz poprawy stanu środowiska poprzez redukcję zanieczyszczeń do atmosfery

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto	%	n/d	11,0	2012	min. 15[25]	GUS	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących wytwarzania energii z odnawialnych źródeł wraz z podłączeniem tych źródeł do sieci elektroenergetycznych umożliwiających przyłączenia jednostek wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych do KSE. Podział interwencji pomiędzy poziomem krajowym a regionalnym w zakresie OZE będzie zależny od zainstalowanej mocy jednostki OZE. Wsparcie w ramach POIiŚ 2014-2020 przewiduje w szczególności budowę jednostek o większej mocy[26] wytwarzania energii wykorzystujących energię wiatru, a także biomasę i biogaz. Inwestycje te w dużym stopniu przyczynią się do wypełnienia zobowiązań wynikających z tzw. pakietu energetyczno-klimatycznego. Poza tym przewiduje się również wsparcie, w ograniczonym zakresie, jednostek OZE wykorzystujących energię słońca, geotermii oraz wody (wyłącznie na już istniejących budowlach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej). Ponadto w przypadku wsparcia projektów dotyczących jednostek OZE wykorzystujących wyłącznie energię wody zastosowanie mają warunki dotyczące projektów mogących mieć wpływ na stan wód, które szczegółowo zostały opisane w CT 5 i CT 7. Biomasa, która może być wykorzystywana do produkcji energii, stanowić będzie przede wszystkim produkty odpadowe z rolnictwa, leśnictwa, przemysłu drzewnego i spożywczego oraz odpady komunalne i osady ściekowe przy zachowaniu zasady zrównoważonego rozwoju oraz z uwzględnieniem potrzeby ograniczenia emisji substancji zanieczyszczających do środowiska, przede wszystkim dwutlenku węgla (CO_2), dwutlenku siarki (SO_2) i pyłu oraz popiołu lotnego i żużla.

[25] Za *Strategią Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko*.
[26] W ramach programu przewiduje się wsparcie instalacji OZE:
- energia wodna: pow. 5 MWe,
- energia wiatru: pow. 5 MWe,
- energia słoneczna: pow. 2 MWe/MWth),
- energia geotermalna (pow. 2 MWth),
- energia biogazu (pow. 1 MWe), - en. biomasy (pow. 5 MWth/MWe).

Wybór typów OZE wynika z zapisów *Krajowego Planu Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych.* Struktura rodzajów OZE, które otrzymają wsparcie ze środków POIiŚ 2014-2020 wyklaruje się po rozstrzygnięciu konkursów.

Na poziomie regionalnym (RPO – EFRR) przewiduje się wsparcie jednostek o mniejszej mocy wytwarzania, wykorzystujących energię z biomasy, biogazu, energii wiatru i słońca oraz wody, jak również ciepło przy wykorzystaniu energii geotermalnej lub słonecznej w oparciu o moc zainstalowaną elektrowni (jednostki). Wsparcie w ramach RPO będzie koncentrowało się przede wszystkim na inwestycjach o zasięgu regionalnym i lokalnym, bazujących na istniejącym potencjale regionu (na przykład wsparcie produkcji urządzeń OZE, budowa instalacji do produkcji biokomponentów, biopaliw).

Z uwagi na niedostateczny poziom rozwoju sieci elektroenergetycznej w Polsce, w stosunku do nagłego wzrostu potrzeb przesyłu mocy (wynikających z planowanych inwestycji w zakresie OZE), w ramach osi przewiduje się, że wsparcie zostanie skierowane na projekty dotyczące budowy oraz przebudowy sieci umożliwiających przyłączanie jednostek wytwarzania energii z OZE do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (projekty Operatora Systemu Przesyłowego) oraz sieci dystrybucyjnej o napięciu 110 kV (projekty Operatorów Systemów Dystrybucyjnych). Wsparcie przyłączania OZE do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE) uwzględniać będzie nie tylko samo przyłączenie do sieci, ale również przebudowę sieci w zakresie niezbędnym dla właściwego funkcjonowania przyłącza, tak aby możliwe było przyłączenie zgłoszonych operatorowi mocy OZE, w ramach ubiegania się o wydanie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej.

Inwestycje w zakresie produkcji energii z OZE przyczynią się do wzrostu poziomu wytwarzania energii z OZE oraz aktywizacji gospodarczej regionów bogatych w odnawialne źródła energii. Tym samym wsparcie w tym obszarze przyczyni się do przyspieszenia realizacji zobowiązań wynikających z dyrektywy 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. *w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych* zmieniającą i w następstwie uchylającą dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE.

Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie na budowę i przebudowę:

- lądowych farm wiatrowych;
- instalacji na biomasę;
- instalacji na biogaz;
- w ograniczonym zakresie jednostek wytwarzania energii wykorzystującej wodę i słońce oraz ciepła przy wykorzystaniu energii geotermalnej;
- sieci elektroenergetycznych umożliwiających przyłączenia jednostek wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych do KSE.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest dla przedsiębiorców.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i będzie dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z sieci elektroenergetycznych, gazowych (w zakresie biogazu) i ciepłowniczych.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Rozwój energetyki odnawialnej zależeć będzie od uwarunkowań terytorialnych. Wsparcie dla energii z danego źródła będzie zależało od istnienia na danym obszarze odpowiednich zasobów naturalnych. Zgodnie z zapisami *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030* dla rozwoju energetyki wiatrowej najlepsze obszary występują w północnej części Polski, najlepsze warunki do wykorzystania energii słonecznej występują w części województwa

lubelskiego, południowo-zachodniej części województwa podlaskiego, wschodniej oraz zachodniej części Mazowsza, a także na Wybrzeżu Gdańskim, natomiast najlepsze warunki dla geotermii znajdują się w północno-zachodniej Polsce. Rozwój energetyki odnawialnej będzie dotyczył w pierwszym rzędzie obszarów i stref określonych w planach zagospodarowania przestrzennego województw. W planach tych zostaną również wyznaczone strefy zakazu wykorzystania lub ograniczonego rozwoju (wraz z określeniem rodzaju i zakresu tego ograniczenia) różnych form energetyki odnawialnej.

Realizacja inwestycji w zakresie energetyki odnawialnej, w tym sieci elektroenergetycznych dla odnawialnych źródeł energii jest korzystna dla obszarów wiejskich, gdzie pobudza lokalny rozwój gospodarczy. W Polsce są to zazwyczaj obszary o największym bezrobociu oraz najsłabiej działającej infrastrukturze zaopatrzenia w energię. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii może być szansą wyrównania warunków rozwoju, zwłaszcza na obszarach wiejskich. Zróżnicowanie zasobów obszarów wiejskich ma szerokie możliwości kreowania innowacji, rozwoju i wykorzystania odnawialnych źródeł energii, a także działalności pozarolniczej. Realizacja priorytetu inwestycyjnego będzie miała istotny wymiar makroregionalny, wpisując się bezpośrednio w cele SUE RMB przyjęte w ramach Obszaru Priorytetowego ENERGY *Poprawa dostępu do wydajnych oraz bezpiecznych rynków energii.*

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym. Podstawowym trybem wyboru będzie tryb konkursowy.

Trybem pozakonkursowym objęte zostaną projekty przygotowane w tzw. formule *project pipeline*. Dotyczyć to będzie projektów z zakresu promowania produkcji i dystrybucji odnawialnych źródeł energii w ramach inwestycji w obszarze sieci elektroenergetycznej. Zastosowanie trybu pozakonkursowego, ze względu na specyfikę obszaru wsparcia, umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące sieci elektroenergetycznej (przyłączenia do Krajowego Systemu Energetycznego) oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów priorytetu inwestycyjnego. Projekty dotyczące wytwarzania energii z OZE oceniane będą głównie poprzez pryzmat kryterium efektywności kosztowej oraz osiągniętych efektów wpisujących się w cele osi priorytetowej. Jednym z czynników branych pod uwagę przy wyborze takich inwestycji do wsparcia, będzie koncepcja opłacalności, czyli najlepszego stosunku wielkości środków unijnych przeznaczonych na uzyskanie 1 MWh energii lub 1 MW mocy zainstalowanej wynikających z budowy danej instalacji. Poza tym o wsparciu takich projektów decydować będą także inne osiągane rezultaty w stosunku do planowanych nakładów finansowych (np. wielkość redukcji CO_2).

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie będzie obligatoryjnego wymogu dla projektów budowy/przebudowy sieci elektroenergetycznej, dotyczącego stosowania funkcjonalności inteligentnych sieci elektroenergetycznych, tzw. (*smart grid),* w zakresie zwiększenia możliwość przyłączania odnawialnych źródeł energii, lecz na etapie oceny premiowane będą projekty zakładające osiągnięcie wybranych funkcjonalności inteligentnych sieci elektroenergetycznych.

Dodatkowo w przypadku realizacji projektów (zwłaszcza dużych) wdrażanych w ramach przedmiotowego priorytetu inwestycyjnego, w trakcie oceny będą brane pod uwagę aspekty dotyczące lokalizacji tych inwestycji względem obszarów Natura 2000 (w szczególności Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków) oraz szlaków migracyjnych zwierząt. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do wybranych obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac lub podpisania umowy PPP (o ile właściwe) będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego priorytetu, w szczególności do zwiększenia udziału odnawialnych źródeł energii, poprzez m.in. rozwój i modernizację sieci elektroenergetycznych, zapewniających możliwość efektywnego wykorzystania energii produkowanej ze źródeł odnawialnych.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI)	tony równoważnika CO_2	FS	n/d	115 000	SL 2014	Rocznie
2.	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych (CI)	MW	FS	n/d	102	SL 2014	Rocznie
3.	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych sieci elektroenergetycznych dla odnawialnych źródeł energii	km	FS	n/d	391	SL 2014	Rocznie
4.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	szt.	FS	n/d	7	SL 2014	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.II. PROMOWANIE EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ I KORZYSTANIA Z ODNAWIALNYCH ŹRÓDEŁ ENERGII W PRZEDSIĘBIORSTWACH

CELE SZCZEGÓŁOWE

Zwiększona efektywność energetyczna w przedsiębiorstwach

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie zużycia, zwiększając przy tym udział odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym poprzez racjonalne zużycie zasobów surowców energetycznych. Wpłynie to na oszczędność energii, a jej efektywne wykorzystanie przez przedsiębiorstwa obniży koszty ich

funkcjonowania. Działania w ramach przedmiotowego priorytetu wpłyną również na zmniejszenie emisyjności gospodarki

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	93,3	2012	ok. 96 Mtoe[27]	Eurostat	Rocznie
3.	Zużycie energii w przeliczeniu na jednostkę PKB	kgoe/1000 EUR	n/d	298,70	2012	263,93[28]	Eurostat	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

W przedsiębiorstwach występuje duży potencjał w zakresie możliwości zastosowania rozwiązań przyczyniających się do zwiększenia efektywności energetycznej, w tym wykorzystania odnawialnych źródeł energii. W celu zwiększenia oszczędności energii w przedsiębiorstwach planuje się, że wsparcie inwestycyjne w ramach POIiŚ 2014-2020 skierowane będzie do dużych przedsiębiorstw w zakresie zastosowania rozwiązań przyczyniających się do zwiększenia efektywności energetycznej w tym wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Artykuł 8 Dyrektywy 2012/27/UE nakłada na państwo członkowskie obowiązek regularnego przeprowadzania przez duże przedsiębiorstwa audytu energetycznego. Pierwszy audyt energetyczny dużych przedsiębiorstw ma zostać przeprowadzony do 5 grudnia 2015 r. Sam audyt nie wpływa na zmniejszenie zużycia energii w przedsiębiorstwie, dlatego też konieczne jest stworzenie instrumentu finansowego, wspierającego realizację inwestycji w obszarze efektywności energetycznej dużych przedsiębiorstw, które zostały wskazane w audycie.

Interwencja ta będzie komplementarna z regionalnymi programami operacyjnymi, gdzie małe i średnie przedsiębiorstwa będą mogły otrzymać wsparcie inwestycyjne na podobne zadania.

W ramach POIiŚ 2014-2020 wspierane będą działania mające na celu promowanie zagadnień związanych z efektywnym wykorzystaniem energii, a także OZE z uwzględnieniem zasad zrównoważonej produkcji i konsumpcji.

W ramach działań związanych z efektywnością energetyczną planuje się, że wsparcie będzie udzielane w zakresie zastosowania energooszczędnych (energia elektryczna, ciepło, chłód, woda) technologii produkcji, a także wprowadzanie systemów zarządzania energią.

Wsparciem może zostać objęta budowa własnych instalacji OZE wyłącznie wtedy, kiedy będą stanowiły integralną część systemu produkcji, czy funkcjonowania przedsiębiorstwa (o ile wynika to z wcześniej przygotowanego audytu energetycznego).

Ponadto wsparciem może zostać objęte wykorzystanie energii ciepła odpadowego w przedsiębiorstwach, tj. zdefiniowane i opisane w dyrektywie 2012/27/UE *w sprawie efektywności energetycznej*. Zgodnie z tą dyrektywą, nowe instalacje wytwórcze energii elektrycznej oraz istniejące instalacje poddawane znacznej modernizacji lub takie, których

[27] Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020.

[28] prognoza z symulacji modelu PRIMES 2013 KE, w ramach którego określono scenariusz referencyjny zakładający pełne wdrożenie wszystkich zobowiązań (przede wszystkim w ramach dyrektyw) związanych z efektywnością energetyczną i gospodarką niskoemisyjną

zezwolenie lub koncesja są aktualizowane, powinny być wyposażane w wysokosprawne jednostki kogeneracji, w celu odzyskiwania ciepła odpadowego powstałego przy wytwarzaniu energii elektrycznej.

Dodatkowo wspierane projekty mogą przyczynić się do stworzenia systemu produkcji w przedsiębiorstwie, uwzględniającego zasady zrównoważonego wykorzystywania zasobów. Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie następujących obszarów:

- przebudowa linii produkcyjnych na bardziej efektywne energetycznie;
- głęboka, kompleksowa modernizacja energetyczna[29] budynków w przedsiębiorstwach;
- zastosowanie technologii efektywnych energetycznie w przedsiębiorstwach;
- budowa i przebudowa instalacji OZE (o ile wynika to z przeprowadzonego audytu energetycznego);
- zastosowanie energooszczędnych (energia elektryczna, ciepło, chłód, woda) technologii produkcji i użytkowania energii;
- zastosowanie technologii odzysku energii wraz z systemem wykorzystania energii ciepła odpadowego w ramach przedsiębiorstwa, wprowadzanie systemów zarządzania energią.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego, wsparcie przewidziane jest dla dużych przedsiębiorstw. Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą odbiorcy usług/produktów wytwarzanych przez przedsiębiorstwa.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Działania planowane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego mają istotny wpływ dla wszystkich obszarów gospodarki, przekładając się na poprawę efektywności energetycznej oraz wzrost konkurencyjności. Dotyczy to w szczególności obszarów miejskich, gdzie poprawa efektywności energetycznej i optymalizacja zużycia energii, poprawią stabilność dostaw energii do odbiorców końcowych. Realizacja projektów, w powyższym zakresie, wpisuje się w cele SUE RMB przyjęte w ramach Obszaru Priorytetowego SME *Wspieranie przedsiębiorczości oraz wzmocnienie wzrostu MŚP służące poprawie efektywnego wykorzystania zasobów przez przedsiębiorstwa.*

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym.

Inwestycje dotyczące efektywności energetycznej muszą wynikać z uprzednio przeprowadzonych audytów energetycznych (przemysłowych) dużych przedsiębiorstw. Zgodnie z Dyrektywą 2012/27/EU koszt przygotowania takich audytów stanowi wydatek niekwalifikowany. Projekty takie powinny wprowadzać innowacyjne rozwiązania oraz tworzyć nowe miejsca pracy przy poszanowaniu zasad obowiązującej pomocy publicznej. Do wsparcia nie będą kwalifikować się inwestycje służąc wyłącznie

[29] Głęboka kompleksowa modernizacja energetyczna, rozumiana jako kompleksowa termomodernizacja, oznacza przedsięwzięcie wpływające na poprawę efektywności energetycznej budynku, które ma na celu zmniejszenie wartości rocznego zapotrzebowania na energię użytkową, rocznego zapotrzebowania na energię końcową lub rocznego zapotrzebowania na nieodnawialną energię pierwotną budynku.

redukcji emisji gazów cieplarnianych w ramach działań wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE[30].

Projekty oceniane będą głównie poprzez pryzmat kryterium efektywności kosztowej oraz osiągniętych efektów wpisujących się w cele osi priorytetowej. Jednym z czynników branych pod uwagę przy wyborze takich inwestycji do wsparcia, będzie koncepcja opłacalności. Poza tym o wsparciu takich projektów decydować będą także inne osiągane rezultaty w stosunku do planowanych nakładów finansowych (np. wielkość redukcji CO_2).

Warunkiem wsparcia projektów dotyczących kompleksowej, głębokiej modernizacji energetycznej budynków będzie również konieczność zastosowania indywidualnych liczników ciepła, ciepłej wody oraz chłodu. Dodatkowo istnieje obowiązek instalacji termostatów i zaworów podpionowych, jeżeli będzie to wynikać z przeprowadzonego audytu energetycznego. Powyższe wydatki będą stanowić koszt kwalifikowany. Preferowane będą projekty zwiększające efektywność energetyczną powyżej 60%, natomiast projekty z zakresu głębokiej, kompleksowej modernizacji energetycznej zwiększające efektywność energetyczną poniżej 25% nie będą kwalifikowały się do dofinansowania.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego, przewiduje się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na obecnym etapie nie przewiduje się realizacji dużych projektów w priorytecie inwestycyjnym. Niemniej nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych (CI)	MW	FS	n/d	35	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba przedsiębiorstw	szt.	FS	n/d	36	SL 2014	Rocznie

[30] Inwestycje służące redukcji emisji gazów cieplarnianych, w ramach działań wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE (Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie), nie kwalifikują się do wsparcia ze środków Priorytetu Inwestycyjnego (PI) 4.ii. To wykluczenie nie dotyczy możliwości wsparcia w ramach PI 4.ii. POIiŚ 2014-2020 działań, które nie są wskazane w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, nawet jeśli są realizowane przez te same podmioty i dotyczą inwestycji w zakresie efektywności energetycznej (w tym OZE) w kogeneracji oraz w sieciach ciepłowniczych, inteligentnej dystrybucji, magazynowaniu i przesyle energii, a także redukcji zanieczyszczenia powietrza, nawet jeśli jednym z pośrednich skutków takich inwestycji jest redukcja emisji gazów cieplarnianych lub są wpisane w krajowy plan wymieniony w dyrektywie 2003/87/WE (tzw. Krajowy Plan Inwestycyjny).

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
	otrzymujących wsparcie						
3.	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI)	tony równoważnika CO_2	FS	n/d	193 000	SL 2014	Rocznie
4.	Zmniejszenie zużycia energii końcowej	GJ/rok	FS	n/d	700 000	SL 2014	Rocznie[31]

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.III. WSPIERANIE EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ, INTELIGENTNEGO ZARZĄDZANIA ENERGIĄ I WYKORZYSTANIA ODNAWIALNYCH ŹRÓDEŁ ENERGII W INFRASTRUKTURZE PUBLICZNEJ, W TYM W BUDYNKACH PUBLICZNYCH, I W SEKTORZE MIESZKANIOWYM

CELE SZCZEGÓŁOWE

Zwiększona efektywność energetyczna w budownictwie wielorodzinnym mieszkaniowym oraz w budynkach użyteczności publicznej

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie zużycia zwiększając przy tym udział odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym poprzez racjonalne zużycie zasobów surowców energetycznych. Zwiększenie poprawy efektywności energetycznej, która łączy w sobie cele gospodarcze i społeczne, przyczyni się dodatkowo do zmniejszenia emisyjności gospodarki

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	93,3	2012	ok. 96 Mtoe[32]	Eurostat	Rocznie
2.	Sprzedaż energii cieplnej na cele komunalno-bytowe w budynkach mieszkalnych w przeliczeniu na kubaturę budynków mieszkalnych ogrzewanych centralnie	GJ/1 dam3	n/d	137,23	2012	131,53[33]	GUS	Rocznie

[31] Informacje w sprawozdaniach rocznych będą w podziale na energię elektryczną i ciepło

[32] Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020

[33] Oszacowanie uwzględniające prognozy modelu PRIMES

ZAKRES INTERWENCJI

Rolą funduszy UE powinno być promowanie efektywności energetycznej poprzez wdrożenie najbardziej efektywnych energetycznie technologii. Jednym z kierunków takich działań może być m.in. głęboka kompleksowa modernizacja energetyczna budynków[34] użyteczności publicznej i wielorodzinnych mieszkaniowych, skutkująca wykorzystaniem technologii odzysku ciepła i wysokimi parametrami termoizolacyjności. Istotnym elementem utrudniającym poprawę efektywności w budynkach użyteczności publicznej i wielorodzinnych mieszkaniowych jest m.in. brak środków na inwestycje. Przekłada się to na niewielkie możliwości wykonania pogłębionej modernizacji energetycznej i na niewykorzystanie potencjału redukcji zużycia energii w tych budynkach. Głęboka kompleksowa modernizacja energetyczna wraz z wykorzystaniem instalacji OZE i wymianą źródeł ciepła prowadzi do większej redukcji zużycia energii cieplnej i elektrycznej.

Wsparciem będą objęte budynki mieszkalne wielorodzinne oraz budynki użyteczności publicznej (m. in. budynki użyteczności publicznej objęte obowiązkiem modernizacji energetycznej na podstawie art. 5 ust. 1 dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej). Przewiduje się, że wsparcie dotyczyć będzie głębokiej kompleksowej modernizacji energetycznej budynków wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne, w tym również w zakresie związanym m.in. z ociepleniem obiektu, wymianą okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne, z przebudową systemów grzewczych[35] (wraz z wymianą źródła ciepła oraz podłączeniem do niego lub modernizacją przyłącza), systemów wentylacji i klimatyzacji, z instalacją systemów chłodzących, z wprowadzeniem systemów zarzadzania energią. W budynkach powinny być stosowane instalacje OZE, które będą zapewniały przynajmniej częściowe pokrycie zapotrzebowania na energię w tych budynkach, pełniąc jednocześnie rolę demonstracyjną i edukacyjną (o ile wynika to z przeprowadzonego audytu energetycznego). W ramach opisywanego obszaru, instalacja OZE budowana na/przy budynkach musi być w pełni dedykowana potrzebom energetycznym obiektu, a jedynie niewykorzystana część energii elektrycznej może być oddawana do sieci dystrybucyjnej. Wsparciem mogą również zostać objęte działania związane z przygotowaniem audytów energetycznych takich budynków oraz prac projektowych. Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i wielorodzinnych mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego, , biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.

Uzupełniająco, w celu podniesienia wiedzy w zakresie efektywności energetycznej, środki będą również przeznaczone na stworzenie ogólnopolskiego systemu wsparcia doradczego dla sektora publicznego i mieszkaniowego oraz przedsiębiorstw w zakresie efektywności energetycznej, OZE oraz gospodarki niskoemisyjnej. Pomoc doradcy dotyczyłaby zagadnień efektywności energetycznej

---

[34] Głęboka kompleksowa modernizacja energetyczna, rozumiana jako kompleksowa termomodernizacja, oznacza przedsięwzięcie wpływające na poprawę efektywności energetycznej budynku, które ma na celu zmniejszenie wartości rocznego zapotrzebowania na energię użytkową, rocznego zapotrzebowania na energię końcową lub rocznego zapotrzebowania na nieodnawialną energię pierwotną budynku

35 Wsparcie może zostać udzielone na inwestycje w kotły spalające biomasę lub ewentualnie paliwa gazowe, ale jedynie w szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy osiągnięte zostanie znaczne zwiększenie efektywności energetycznej oraz gdy istnieją szczególnie pilne potrzeby. Inwestycje muszą przyczyniać się do zmniejszenia emisji CO2 i innych zanieczyszczeń powietrza oraz do znacznego zwiększenia oszczędności energii. Wspomniane inwestycje mogą zostać wsparte jedynie w przypadku, gdy podłączenie do sieci ciepłowniczej na danym obszarze nie jest uzasadnione ekonomicznie. Preferowane powinny być instrumenty finansowe w przypadku powyższych inwestycji. Możliwość użycia instrumentów finansowych na tego typu projekty będzie przedmiotem oceny ex-ante zgodnie z wymaganiami artykułu 37 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013. Projekty powinny również przeciwdziałać ubóstwu energetycznemu.

oraz OZE i obejmowałaby prowadzenie działań szkoleniowo-doradczych, zwiększenie świadomości społeczeństwa (w tym grup, którym dedykowane jest wsparcie w ramach POIiŚ 2014-2020) w obszarze efektywności energetycznej i OZE. Działanie doradcze skierowane będzie do instytucji publicznych, przedsiębiorców oraz osób prywatnych.

Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie głębokiej kompleksowej modernizacji energetycznej budynków użyteczności publicznej i wielorodzinnych mieszkaniowych wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne, w zakresie związanym m.in. z:

- ociepleniem obiektu, wymianą okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne;
- przebudową systemów grzewczych (wraz z wymianą i przyłączeniem źródła ciepła), systemów wentylacji i klimatyzacji, zastosowaniem automatyki pogodowej i systemów zarządzania budynkiem;
- budową lub modernizacją wewnętrznych instalacji odbiorczych oraz likwidacją dotychczasowych źródeł ciepła;
- instalacją mikrogeneracji lub mikrotrigeneracji na potrzeby własne,
- instalacją OZE w modernizowanych energetycznie budynkach (o ile wynika to z audytu energetycznego);
- instalacją systemów chłodzących, w tym również z OZE.

Działania związane z modernizacją energetyczną budynków użyteczności publicznej i mieszkalnych wielorodzinnych[36] powinny promować kompleksowy wymiar poprzez koordynację z projektami dotyczącymi wysokosprawnych źródeł ciepła oraz modernizacji sieci dystrybucji ciepła. Koszty realizacji takich projektów powinny być adekwatne do realizowanego zakresu inwestycji i potencjalnych oszczędności energii. Poza tym obowiązkowym warunkiem, poprzedzającym realizacje takich projektów, jest przeprowadzenie audytów energetycznych. W audycie zostaną wybrane te prace modernizacyjne, które będą skutkowały największą oszczędnością energii. Jednakże, nawet w przypadku bardziej skomplikowanych prac nie jest planowane przeprowadzanie ich etapowo. Dlatego też podmioty publiczne i prywatne muszą sporządzać swoje plany w oparciu o oceny potrzeb obejmujące wykazy posiadanych budynków oraz związane z nimi koszty energii, w których należy priorytetowo traktować budynki o największym potencjale w zakresie oszczędności energii.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest dla organów władzy publicznej, w tym państwowych jednostek budżetowych i administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, spółdzielni mieszkaniowych oraz wspólnot mieszkaniowych, państwowych osób prawnych, a także podmiotów będących dostawcami usług energetycznych w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający ze wspartej infrastruktury.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

[36] Działania w zakresie efektywności energetycznej dla budynku mieszkalnego wielorodzinnego powinny obejmować wszelkie prace związane z charakterystyką energetyczną budynku tj. ociepleniem przegród, wymianą stolarki, wymianą instalacji c. o. i c. w. u. (wraz z wymianą grzejników i punktów czerpalnych dla c.w.u.), wymianą źródła ciepła, bez względu na to, czy obejmują one część wspólną budynku, czy część prywatną właścicieli mieszkań.

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Inwestycje realizowane w ramach priorytetu będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach miejskich, przede wszystkim wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) Zakresem interwencji mogą być również objęte miasta regionalne oraz subregionalne. Realizacja inwestycji zaplanowanych w ramach priorytetu inwestycyjnego sprzyjać będzie wypełnianiu założeń Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego. Planowane do realizacji projekty będą wpisywać się w szczególności w cele przyjęte dla obszaru priorytetowego ENERGY *Poprawa dostępu do wydajnych oraz bezpiecznych rynków energii* oraz służyć będą osiągnięciu celu szczegółowego SUE RMB *Adaptacja do zmiany klimatu, zapobieganie oraz zarządzanie ryzykiem*.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

W ramach priorytetu inwestycyjnego, wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym i pozakonkursowym. Podstawowym trybem wyboru będzie tryb konkursowy.

Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w przypadku miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych w przypadku miast posiadających Strategie *Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych* (ZIT). Wybór projektów będzie uzależniony od wpisania ich do ZIT.

Uzupełniające działania, które nie zostały wymienione w *Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych* (ZIT) będą mogły otrzymać wsparcie w ramach regionalnych programów operacyjnych. Zgodnie z dokumentem *Wspieranie Inwestycji w Modernizację Budynków,* czyli „długoterminową strategią wspierania inwestycji w renowację krajowych zasobów budynków mieszkaniowych i użytkowych, zarówno publicznych, jak i prywatnych" opracowaną na podstawie art. 4 dyrektywy 2012/27/UE *w sprawie efektywności energetycznej* oraz *Krajowego Planu Działań mającego na celu zwiększenie liczby budynków o niskim zużyciu energii,* opracowywanego na podstawie art. 9 dyrektywy 2010/31/UE, priorytetowo wspierane będą budynki rządowej administracji publicznej.

Wspierane inwestycje przyczynią się do zmniejszenia emisji CO2 oraz innych zanieczyszczeń powietrza. Wsparcie gospodarki niskoemisyjnej w tym priorytecie inwestycyjnym będzie jednym z elementów tzw. planów gospodarki niskoemisyjnej przygotowanych przez gminy, mogących zawierać miejskie audyty energetyczne.

Kluczowe w ramach oceny projektów dotyczących głębokiej modernizacji budynków będzie kryterium efektywności kosztowej w powiązaniu z osiąganymi efektami ekologicznymi w stosunku do planowanych nakładów finansowych. O wsparciu takich projektów decydować będą także inne osiągane rezultaty w stosunku do planowanych nakładów finansowych (np. wielkość redukcji CO_2).

W zakresie głębokiej kompleksowej modernizacji energetycznej budynków preferowane będą projekty charakteryzujące się najlepsza efektywnością energetyczna, to jest projekty zwiększające efektywność energetyczną powyżej 60%, natomiast projekty z zakresu głębokiej, kompleksowej modernizacji energetycznej zwiększające efektywność energetyczną poniżej 25% nie będą kwalifikowały się do dofinansowania.

Warunkiem wsparcia będzie również konieczność zastosowania indywidualnych liczników ciepła, ciepłej wody oraz chłodu. Dodatkowo istnieje obowiązek instalacji termostatów i zaworów podpionowych, jeżeli będzie to wynikać z przeprowadzonego audytu energetycznego. Powyższe wydatki będą stanowić koszt kwalifikowany.

Wymiana źródła ciepła kwalifikuje się do wsparcia pod warunkiem zapewnienia znacznej redukcji CO2 w odniesieniu do istniejących instalacji(o co najmniej 30% w przypadku zmiany spalanego paliwa)[37].

37 Inwestycje w tym zakresie mają długotrwały charakter i dlatego powinny być zgodne z właściwymi przepisami unijnymi. Wspierane urządzenia do ogrzewania powinny od początku okresu programowania charakteryzować się obowiązującym od

Priorytetowo powinny być wspierane projekty wykorzystujące odnawialne źródła energii, o ile wynika to z przeprowadzonego audytu energetycznego.

Wsparcie powinno być uwarunkowane wykonaniem inwestycji zwiększających efektywność energetyczną i ograniczających zapotrzebowanie na energię w budynkach, w których wykorzystywana jest energia ze wspieranych urządzeń.

Wszelkie inwestycje powinny być zgodne z unijnymi standardami i przepisami w zakresie ochrony środowiska.

Preferowane powinno być wsparcie udzielane poprzez przedsiębiorstwa usług energetycznych (ESCO) oraz instrumenty finansowe, o ile znajdzie to potwierdzenie w wynikach oceny ex-ante zgodnie z art. 37 ust.2 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013.Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do wielorodzinnych budynków mieszkaniowych w ramach priorytetu przewiduje się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy, zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac lub podpisania umowy PPP (o ile właściwe), będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego priorytetu tj do zwiększona efektywności energetycznej w budynkach poprzez realizację działań w budynkach, które prowadzą m.in. do redukcji rocznego zapotrzebowania na energię końcową na cele związane z ogrzewaniem i wentylacją, przygotowaniem ciepłej wody.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba gospodarstw domowych z lepszą klasą zużycia energii (CI)	gospodarstwa domowe	FS	n/d	56 000	SL 2014	Rocznie
2.	Dodatkowa zdolność	MW	FS	n/d	50	SL 2014	Rocznie

końca 2020r. minimalnym poziomem efektywności energetycznej i normami emisji zanieczyszczeń, które zostały określone w środkach wykonawczych do dyrektywy 2009/125/WE z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającej ogólne zasady ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu dla produktów związanych z energią.

	wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych (CI)						
3.	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI)	tony równoważnika CO_2	FS	n/d	120 000	SL 2014	Rocznie
4.	Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych (CI)	kWh/rok	FS	n/d	240 000	SL 2014	Rocznie
5.	Zmniejszenie zużycia energii końcowej	GJ/rok	FS	n/d	1 780 000	SL 2014	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.IV. ROZWIJANIE I WDRAŻANIE INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW DYSTRYBUCJI DZIAŁAJĄCYCH NA NISKICH I ŚREDNICH POZIOMACH NAPIĘCIA

CELE SZCZEGÓŁOWE

Wprowadzenie pilotażowych sieci inteligentnych

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie zużycia poprzez wdrożenie elementów sieci inteligentnych

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Odsetek odbiorców korzystających z inteligentnych liczników	%	n/d	3	2013	80[38]	Ministerstwo Gospodarki na podst. danych operatorów systemów dystrybucyjnych	rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

Rozwój systemu inteligentnych sieci energetycznych w znacznym stopniu ułatwi również wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Stan techniczny elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych w Polsce stanowi jedną z największych barier rozwoju energetyki odnawialnej. Istnieje zatem ogromna potrzeba wsparcia rozwoju sieci, w tym z wdrożeniem technologii *smart*, gdyż od ich jakości zależy również wypełnienie przez Polskę pułapów udziału energii odnawialnej w ogólnym wolumenie energii. Wsparcie inteligentnych sieci dystrybucyjnych wpłynie także na wzrost bezpieczeństwa energetycznego poszczególnych regionów kraju oraz jakość i ciągłość zasilania odbiorców, co jest niezmiernie potrzebne i ważne. Każde takie wsparcie przyczyni się do przyspieszenia poprawy standardów zasilania odbiorców i uzyskania standardów zbliżonych do poziomu krajów wysoko rozwiniętych, w tym odnoszących się do ochrony środowiska, co bezpośrednio przekłada się na rozwój gospodarczy kraju i regionów.

[38] Zgodnie z zał. 1 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego I Rady 2009/72/WE z dnia 13 lipca 2009 r. dotyczącej wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej i uchylająca dyrektywę 2003/54/WE

Dla wprowadzenia inteligentnych sieci istotne jest wprowadzenie taryf wielostrefowych i dynamicznych, układów pomiarowo-rozliczeniowych wyposażonych w określone, zaawansowane funkcjonalności, w tym dwustronną komunikację z systemami informatycznymi przedsiębiorstwa energetycznego oraz budowanie jednolitego, ogólnokrajowego systemu gromadzenia i przekazywania danych. Wdrożenie rozwiązań *smart grid* wzmocni rolę odbiorcy końcowego, przyczyniając się do zmiany zachowań konsumenckich odbiorców energii na świadome zachowania prosumenckie, gdzie odbiorca energii stanie się aktywnym uczestnikiem rynku energii elektrycznej w pełni zarządzającym poborem energii.

Na potrzeby realizacji priorytetu inwestycyjnego przyjmuje się, że *smart grid* to sieć elektroenergetyczna, która może w sposób efektywny kosztowo i funkcjonalnie integrować zachowania i działania wszystkich przyłączonych do niej użytkowników – w tym również wytwórców, odbiorców oraz użytkowników będących zarazem wytwórcami i odbiorcami w celu zapewnienia efektywnego i zrównoważonego pod względem ekonomicznym systemu energetycznego, o niskim poziomie strat oraz wysokim poziomie jakości oraz bezpieczeństwa dostaw i ochrony.

Smart grid w ramach priorytetu inwestycyjnego to linie, stacje, rozdzielnie, transformatory, łączniki, automatyka i zabezpieczenia, systemy pomiarowe, systemy komunikacji i systemy IT. W ramach obszaru przewiduje się objęcie wsparciem budowy inteligentnych sieci o charakterze pilotażowym i demonstracyjnym, poprzez budowę i przebudowę systemów dystrybucyjnych niskiego i średniego napięcia, związanych z wdrożeniem funkcjonalności sieci *smart* mającą na celu zwiększenie możliwości przyłączania OZE oraz ograniczenie strat sieciowych, w tym także zakup i montaż inteligentnych układów pomiarowych. Ponadto planuje się, że wsparcie skierowane będzie również na sfinansowanie pilotażowych i demonstracyjnych programów zarządzania popytem oraz aplikacji do monitorowania obciążeń poszczególnych elementów sieci dystrybucyjnej. Dodatkowo wspierane będą działania informacyjno-szkoleniowe, których celem będzie popularyzacja wiedzy na temat inteligentnych systemów przesyłu i dystrybucji energii, rozwiązań, standardów, najlepszych praktyk w zakresie związanym z inteligentnymi sieciami elektroenergetycznymi.

Efektem wdrożenia inteligentnych technologii w dystrybucji energii elektrycznej będzie zintensyfikowanie rozwoju odnawialnych źródeł energii, zwiększenie efektywności energetycznej poprzez optymalizację i racjonalizację zużycia energii elektrycznej, a w konsekwencji wpływ na osiągnięcie celów pakietu klimatyczno-energetycznego UE. Z uwagi na specyfikę takich projektów przewiduje się, że wsparcie będzie ograniczone do realizacji pilotażowych i demonstracyjnych projektów w tym zakresie, głównie na terenach miejskich. Dotacje bezzwrotne są w przypadku przedsięwzięć realizowanych przez operatorów systemu dystrybucji, instrumentem zapewniającym ograniczenie podnoszenia opłat przesyłowych uczestników rynku energii.

Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów:

- budowa lub przebudowa w kierunku inteligentnych sieci dystrybucyjnych średniego, niskiego napięcia, dedykowanych zwiększeniu wytwarzania w OZE i/lub ograniczaniu zużycia energii, w tym wymiana transformatorów;
- kompleksowe pilotażowe i demonstracyjne projekty wdrażające inteligentne rozwiązania na danym obszarze, mające na celu optymalizację wykorzystania energii wytworzonej z OZE i/lub racjonalizację zużycia energii;
- inteligentny system pomiarowy (wyłącznie jako element budowy lub przebudowy w kierunku inteligentnych sieci elektroenergetycznych dla rozwoju OZE i/lub ograniczenia zużycia energii);
- działania w zakresie popularyzacji wiedzy na temat inteligentnych systemów przesyłu i dystrybucji energii, rozwiązań, standardów, najlepszych praktyk w zakresie związanym z inteligentnymi sieciami elektroenergetycznymi.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego, wsparcie przewidziane jest dla przedsiębiorców oraz Urzędu Regulacji Energetyki (w zakresie popularyzacji wiedzy na temat inteligentnych systemów przesyłu i dystrybucji energii, rozwiązań, standardów, najlepszych praktyk w zakresie związanym z inteligentnymi sieciami elektroenergetycznymi). Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z sieci elektroenergetycznych.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Działania planowane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego mają istotny wpływ dla wszystkich obszarów gospodarki, przekładając się na poprawę efektywności ekonomicznej oraz wzrost konkurencyjności. Dotyczy to w szczególności obszarów miejskich, gdzie poprawa efektywności energetycznej i optymalizacja zużycia energii poprawi stabilność dostaw energii do odbiorców końcowych. Działania w ramach priorytetu inwestycyjnego korespondują z celami i działaniami zidentyfikowanymi na poziomie makroregionalnym w ramach SUE RMB, a w szczególności wpisują się w cele przyjęte dla OP ENERGY *Poprawa dostępu do wydajnych oraz bezpiecznych rynków energii.*

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie pozakonkursowym. Zastosowanie trybu pozakonkursowego, ze względu na specyfikę obszaru wsparcia, umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby, dotyczące sieci elektroenergetycznej (przyłączenia do KSE oraz pilotażowe/demonstracyjne sieci inteligentne). Ze względu na specyfikę projektów sieciowych, które realizowane są przez ograniczoną liczbę podmiotów, projekty dla tego obszaru wyłaniane będą w trybie pozakonkursowym i przygotowywane w formie tzw. *project pipeline*. Preferowane będą inteligentna sieci posiadające jak największą liczbę funkcjonalności [39] W ramach priorytetu inwestycyjnego nie będzie obligatoryjnego wymogu dotyczącego zwiększenia możliwość przyłączania do inteligentnej sieci elektroenergetycznej odnawialnych źródeł energii, ale takie projekty będą preferowane na etapie oceny.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo

39 Funkcjonalności inteligentnej sieci dystrybucyjnej:

- Funkcja monitoringu obciążenia sieci w czasie rzeczywistym wraz z wizualizacją
- Funkcja automatycznej identyfikacja błędów (wraz z systemem naprawczym)
- Funkcja dynamicznej rekonfiguracji sieci dla zoptymalizowania funkcjonowania sieci
- Funkcja kontroli przepływu mocy czynnej i biernej (m.in. sterowanie źródłami rozproszonymi i kompensatorami mocy biernej)
- Funkcja planowania rozwoju sieci dystrybucyjnych z uwzględnieniem źródeł generacji rozproszonych
- Funkcja bieżącego monitoringu i oceny stanu urządzeń
- Funkcja automatycznej kontroli poziomu napięcia i poziomu mocy biernej na magistrali
- Funkcja adaptacyjnej ochrony rozproszonych źródeł energii przed pracą wyspową
- Funkcja automatycznej dostawy usług systemowych (m.in. kontrola napięcia, częstotliwości i regulacji mocy biernej)
- Funkcja optymalizacji rozdziału mocy (lokalna lub zdalna)
- Funkcja agregacji zarządzania pracą źródłami rozproszonymi
- Funkcja automatycznego (tymczasowego) przechodzenia na system wyspowy rozproszonych źródeł energii
- Funkcja ładowania pojazdów elektrycznych
- Funkcja pomiaru obciążenia w czasie rzeczywistym wraz z wizualizacją
- Funkcja zarządzania energią przez odbiorcę

dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do obszarów wsparcia, w ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na obecnym etapie nie przewiduje się realizacji dużych projektów w priorytecie inwestycyjnym. Niemniej nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba dodatkowych użytkowników energii podłączonych do inteligentnych sieci (CI)	użytkownicy	FS	n/d	519 000	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	szt.	FS	n/d	4	SL 2014	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.V. PROMOWANIE STRATEGII NISKOEMISYJNYCH DLA WSZYSTKICH RODZAJÓW TERYTORIÓW, W SZCZEGÓLNOŚCI DLA OBSZARÓW MIEJSKICH, W TYM WSPIERANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MULTIMODALNEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ I DZIAŁAŃ ADAPTACYJNYCH MAJĄCYCH ODDZIAŁYWANIE ŁAGODZĄCE NA ZMIANY KLIMATU

CELE SZCZEGÓŁOWE

Zwiększona sprawność przesyłu energii termicznej

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie produkcji i przesyłu. Działania przewidziane w przedmiotowym priorytecie ukierunkowane będą na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, co przyczyni się do poprawy jakości powietrza na terenach miejskich

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jedn. miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	93,3	2012	ok. 96 Mtoe[40]	Eurostat	Rocznie
2.	Emisja gazów cieplarnianych	1990 = 100	n/d	85,85	2012	79,4[41]	Eurostat/ KOBiZE	Rocznie
3.	Sprawność przesyłania energii w	%	n/d	87,00	2013	88,05	URE	Rocznie

[40] Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020
[41] Oszacowanie uwzględnia szacunki KOBIZE dotyczące limitów emisji ETS oraz utrzymanie liniowego spadku tych limitów po 2020 r.

	koncesjonowanych przedsiębiorstwach ciepłowniczych							
4.	Ludność miast narażona na stężenie PM10 przewyższające dzienny limit (przez więcej niż 35 dni w roku) – średnia 3 letnia	%	n/d	81,30	2012	64,95	Eurostat	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

Mając na uwadze zwiększenie efektywności energetycznej oraz ograniczenie emisji dwutlenku węgla w miastach, wskazana jest poprawa efektywności dystrybucji ciepła do odbiorców (w szczególności poprzez modernizację oraz rozbudowę sieci ciepłowniczych) oraz poprawa sprawności wytwarzania ciepła poprzez likwidację zbiorowych i indywidualnych, w tym w budynkach mieszkalnych jednorodzinnych, źródeł niskiej emisji.

Inwestycje w sieci ciepłownicze związane są ze zmniejszeniem strat energii powstających w procesie przesyłania i dystrybucji ciepła, w efekcie czego prowadzą do poprawy wydajności systemu ciepłowniczego. Korzyścią wynikającą z realizacji inwestycji, poza zwiększeniem efektywności energetycznej, jest również poprawa jakości powietrza poprzez ograniczenie emisyjności gospodarki związanej m.in. z wymianą źródła ciepła oraz zmniejszeniem awaryjności systemu, a tym samym ograniczenie strat ciepła i spadek zużycia wody, co prowadzi do ograniczenia poziomu kosztów eksploatacyjnych. Dodatkowo inwestycje przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa dostaw ciepła oraz zmniejszenia zużycia energii pierwotnej.

W ramach inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie będzie ukierunkowane m.in. na projekty takie, jak:

- przebudowa istniejących systemów ciepłowniczych i sieci chłodu, celem zmniejszenia straty na przesyle,
- likwidacja węzłów grupowych wraz z budową przyłączy do istniejących budynków i instalacją węzłów dwufunkcyjnych (ciepła woda użytkowa),
- budowa nowych odcinków sieci cieplnej wraz z przyłączami i węzłami ciepłowniczymi w celu likwidacji istniejących lokalnych źródeł ciepła opalanych paliwem stałym.
- likwidacja indywidualnych i zbiorowych źródeł niskiej emisji pod warunkiem podłączenia budynków do sieci ciepłowniczej.

Działania te powinny być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i chłód.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

Wsparcie przewidziane jest dla jednostek samorządu terytorialnego (w tym ich związków i porozumień) oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych (w szczególności dla miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych), przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy wspieranej infrastruktury.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Inwestycje realizowane w ramach priorytetu mają istotny wpływ dla wszystkich obszarów gospodarki i będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach miejskich, przede wszystkim wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie). Zakresem interwencji mogą być również objęte miasta regionalne i subregionalne. Realizacja inwestycji zaplanowanych w ramach priorytetu inwestycyjnego sprzyjać

będzie wypełnianiu założeń Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego. Planowane do realizacji projekty będą służyć osiągnięciu celu szczegółowego SUE RMB *Adaptacja do zmiany klimatu, zapobieganie oraz zarządzanie ryzykiem* oraz będą wpisywać się w cele przyjęte dla OP SME służące poprawie efektywnego wykorzystania zasobów przez przedsiębiorstwa oraz OP *ENERGY Poprawa dostępu do wydajnych oraz bezpiecznych rynków energii.*

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym.

Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w przypadku miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, posiadających Strategie *Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych* (ZIT). Wybór takich projektów będzie uzależniony od wpisania ich do ZIT.

Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki typów projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celów priorytetu inwestycyjnego.

W ramach gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie skierowane będzie do obszarów (głównie miejskich) posiadających uprzednio przygotowane plany gospodarki niskoemisyjnej, w których uwzględniono potrzeby dotyczące ograniczenia emisji PM10 do powietrza. Dokumentem takim może być każda lokalna strategia odnosząca się do kwestii związanej z zapewnieniem lokalnego bezpieczeństwa energetycznego, a także przyczyniająca się do osiągnięcia celów pakietu energetyczno-klimatycznego 3x20 (w przypadku Polski 2x20 i 1x15% w zakresie OZE).

Priorytetowo wspierane będą inwestycje w strefach, gdzie występują ponadnormatywne poziomy stężenia PM10. Wsparcie UE dla projektów rozbudowy sieci ciepłowniczej uzasadnionych jednoczesną likwidacją źródeł niskiej emisji na obszarach, na których występują ponadnormatywne stężenia PM10 wyniesie około 300 mln euro.

Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac lub podpisania umowy PPP (o ile właściwe), będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego priorytetu czyli do zwiększenia sprawności przesyłu ciepła i chłodu, co prowadzić będzie do redukcji zapotrzebowania na energię cieplną budynku na cele związane z ogrzewaniem, przygotowaniem ciepłej wody oraz chłodzeniem.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Długość wybudowanej lub zmodernizowanej sieci ciepłowniczej	km	FS	n/d	930	SL 2014	Rocznie
2.	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI)	tony równoważnika CO_2	FS	n/d	137 000	SL 2014	Rocznie
3.	Zmniejszenie zużycia energii pierwotnej	GJ/rok	FS	n/d	1 440 000	SL 2014	Rocznie
4.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	szt.	FS	n/d	21	SL 2014	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.VI. PROMOWANIE WYKORZYSTYWANIA WYSOKOSPRAWNEJ KOGENERACJI CIEPŁA I ENERGII ELEKTRYCZNEJ W OPARCIU O ZAPOTRZEBOWANIE NA CIEPŁO UŻYTKOWE

CELE SZCZEGÓŁOWE

Zwiększony udział energii wytwarzanej w wysokosprawnej kogeneracji

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie produkcji oraz udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym, co pozwoli zredukować emisje zanieczyszczeń pochodzących z tzw. niskiej emisji. Interwencja przyczyni się również do poprawy jakości powietrza

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	93,3	2012	ok. 96 Mtoe[42]	Eurostat	Rocznie
2.	Udział energii elektrycznej produkowanej w skojarzeniu w produkcji energii elektrycznej ogółem	%	n/d	16,7	2012	24[43]	Eurostat	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

[42] Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020

[43] Oszacowanie uwzględniające symulacje z modelu PRIMES 2013)

Proces wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w wysokosprawnej kogeneracji jest jednym z najbardziej efektywnych sposobów przetwarzania energii pierwotnej. Poprzez równoczesne wytwarzanie ciepła i energii elektrycznej lub mechanicznej, w trakcie tego samego procesu technologicznego (w jednostkach kogeneracji o zainstalowanej mocy elektrycznej powyżej 1 MW), zapewnia się oszczędność energii pierwotnej w wysokości ponad 10% w porównaniu z wytwarzaniem energii elektrycznej i ciepła w układach rozdzielonych. Działania inwestycyjne związane z kogeneracją wynikają głównie z wymogów środowiskowych, jednocześnie skutkują zwyżką kosztów wytwarzania. Biorąc pod uwagę, że polityka taryfowa ograniczająca możliwości wzrostu cen, a przez to nie zapewnia rentowności powyższych działań, wsparcie powinno przynajmniej częściowo rekompensować wzrost kosztów ich utrzymania i obsługi.

W ramach działań związanych z wysokosprawnym wytwarzaniem, przewiduje się, że wsparcie skierowane będzie na budowę lub przebudowę jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w technologii wysokosprawnej kogeneracji. Ponadto planuje się, że wsparcie zostanie skierowane na budowę wysokosprawnej, efektywnej sieci dystrybucji ciepła (oraz przyłączeń) dla jednostek wytwarzających energię elektryczną i ciepło w układach wysokosprawnej kogeneracji, w tym i z OZE, włączając je (o ile będzie to możliwe) do głównych źródeł ciepła odpadowego.

Biorąc to pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów:

- budowa, przebudowa instalacji wysokosprawnej kogeneracji oraz przebudowa istniejących instalacji na wysokosprawną kogenerację wykorzystujących technologie w jak największym możliwym stopniu neutralne pod względem emisji CO2 i innych zanieczyszczeń powietrza oraz uzasadnione pod względem ekonomicznym;
- w przypadku instalacji wysokosprawnej kogeneracji poniżej 20 MWt wsparcie otrzyma budowa, uzasadnionych pod względem ekonomicznym, nowych instalacji wysokosprawnej kogeneracji o jak najmniejszej z możliwych emisji CO2 oraz innych zanieczyszczeń powietrza. W przypadku nowych instalacji powinno zostać osiągnięte co najmniej 10% uzysku efektywności energetycznej w porównaniu do rozdzielonej produkcji energii cieplnej i elektrycznej przy zastosowaniu najlepszych dostępnych technologii. Ponadto wszelka przebudowa istniejących instalacji na wysokosprawną kogenerację musi skutkować redukcją CO2 o co najmniej 30% w porównaniu do istniejących instalacji. Dopuszczona jest pomoc inwestycyjna dla wysokosprawnych instalacji spalających paliwa kopalne pod warunkiem, że te instalacje nie zastępują urządzeń o niskiej emisji, a inne alternatywne rozwiązania byłyby mniej efektywne i bardziej emisyjne;
- budowa przyłączeń do sieci ciepłowniczych do wykorzystania ciepła użytkowego wyprodukowanego w jednostkach wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w układach wysokosprawnej kogeneracji wraz z budową przyłączy wyprowadzających energię do krajowego systemu przesyłowego;
- wykorzystania energii ciepła odpadowego w ramach projektów rozbudowy/budowy sieci ciepłowniczych;

budowa sieci cieplnych lub sieci chłodu umożliwiająca wykorzystanie energii cieplnej wytworzonej w warunkach wysokosprawnej kogeneracji, energii odpadowej, instalacji z wykorzystaniem OZE, a także powodującej zwiększenie wykorzystania energii wyprodukowanej w takich instalacjach.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest dla jednostek samorządu terytorialnego oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego a także podmiotów będących dostawcami usług energetycznych w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE.Z uwagi na to, że interwencja będzie miała

charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy wspartej infrastruktury.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Inwestycje realizowane w ramach priorytetu mają istotny wpływ dla wszystkich obszarów gospodarki i będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach miejskich. Realizacja inwestycji zaplanowanych w ramach priorytetu inwestycyjnego sprzyjać będzie wypełnianiu założeń Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego. Planowane do realizacji projekty będą w szczególności służyć osiągnięciu celu szczegółowego SUE RMB *Adaptacja do zmiany klimatu, zapobieganie oraz zarządzanie ryzykiem* oraz będą wpisywać się w cele przyjęte dla OP SME służące poprawie efektywnego wykorzystania zasobów przez przedsiębiorstwa oraz OP ENERGY *Poprawa dostępu do wydajnych oraz bezpiecznych rynków energii*.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym. Podstawowym trybem wyboru będzie tryb konkursowy. Projekty dotyczące jednostek wysokosprawnej kogeneracji wyłaniane będą wyłącznie w trybie konkursowym.

W przypadku projektów dotyczycących sieci dystrybucji ciepła i/lub chodu, tryb pozakonkursowy stosowany będzie w odniesieniu do miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Wybór takich projektów będzie uzależniony od wpisania ich do ZIT.

W ramach Programu wsparte mogą zostać projekty zapewniające najniższy poziom emisji CO2 oraz innych zanieczyszczeń powietrza, a w szczególności PM10. Projekty powinny być uzasadnione ekonomicznie oraz, w stosownych przypadkach, przeciwdziałać ubóstwu energetycznemu. Priorytetowo powinny być wspierane projekty wykorzystujące odnawialne źródła energii.

Projekty powinny być uwarunkowane wykonaniem inwestycji zwiększających efektywność energetyczną i ograniczających zapotrzebowanie na energię w budynkach, do których doprowadzona jest energia ze wspieranych instalacji zapewniając, że inwestycje są oparte na zapotrzebowaniu na ciepło użytkowe.

Do wsparcia ze środków POIŚ nie kwalifikują się inwestycje na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z listy działań wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, w tym instalacji energetycznego spalania o nominalnej mocy cieplnej przekraczającej 20 MW. Jednakże wsparcie mogą otrzymać instalacje wykorzystujące wyłącznie biomasę, które nie są objęte dyrektywą 2003/87/WE.

W celu zwiększenia efektywności kosztowej projektów wytworzenie energii powinno być dostosowane do wymogów wysokosprawnej kogeneracji, używając (o ile będzie to możliwe) dostępnego ciepła odpadowego w przedsiębiorstwach, tj. zdefiniowanego i opisanego w dyrektywie 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej. Zgodnie z tą dyrektywą, nowe instalacje wytwórcze energii elektrycznej oraz istniejące instalacje poddawane znacznej modernizacji lub takie, których zezwolenie lub koncesja są aktualizowane, powinny być wyposażone w wysokosprawne jednostki kogeneracji w celu odzyskiwania ciepła odpadowego powstałego przy wytwarzaniu energii elektrycznej.

Preferowane powinno być wsparcie udzielane poprzez przedsiębiorstwa usług energetycznych (ESCO) oraz instrumenty finansowe, o ile znajdzie to potwierdzenie w wynikach oceny ex-ante zgodnie z art. 37 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013.

Mając na uwadze uzyskanie efektu synergii, projekty z zakresu wysokosprawnej kogeneracji powinny być realizowane w połączeniu z głęboką kompleksową modernizacją energetyczną budynków oraz budową/rozbudową sieci dystrybucji ciepła/chłodu.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

Wszelkie inwestycje powinny być zgodne z unijnymi standardami i przepisami w zakresie ochrony środowiska.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12.Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac lub podpisania umowy PPP (o ile właściwe), będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.

Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu służącego zwiększeniu udziału energii wytwarzanej w wysokosprawnej kogeneracji, poprzez racjonalne jej wykorzystanie i ograniczanie strat, dokonując modernizacji i wprowadzając w tym celu nowe energooszczędne materiały, urządzenia i systemy instalacyjne.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej i cieplnej w ramach wysokosprawnej kogeneracji	szt.	FS	n/d	35	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej i cieplnej w ramach wysokosprawnej kogeneracji z OZE	szt.	FS	n/d	27	SL 2014	Rocznie
3.	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI)	tony równoważnika CO_2	FS	n/d	310 000	SL 2014	Rocznie

4.	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych (CI)	MW	FS	n/d	110	SL 2014	Rocznie
5.	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii elektrycznej i cieplnej w warunkach wysokosprawnej kogeneracji	MW	FS	n/d	220	SL 2014	Rocznie[44]
6.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	szt.	FS	n/d	14	SL 2014	Rocznie
7.	Długość wybudowanej lub zmodernizowanej sieci ciepłowniczej	km	FS	n/d	250	SL 2014	Rocznie

[44] Informacje w sprawozdaniach rocznych będą w podziale na energię elektryczną i ciepło

RAMY WYKONANIA

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	FS	n/d	215 109 527	2 151 095 269	SL 2014	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	szt.	FS	n/d	-	75	SL 2014	Dany wskaźnik jest najbardziej reprezentatywnym wskaźnikiem dla osi, należy do grupy tzw. wskaźników wspólnych (*common indicators*) i dotyczy priorytetów inwestycyjnych 4.ii., 4.iv., 4.v. i 4.vi. reprezentujących większość alokacji osi.
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie wg zawartych umów o dofinansowanie	szt.	FS	n/d	30	-	dane instytucji na podstawie SL 2014	Zawarcie umów o dofinansowanie z częścią beneficjentów stanowi istotny etap realizacji zobowiązań osi.

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji	
Kod	Kwota
005	105 000 000
006	45 000 000
009	60 000 000
010	6 000 000
011	75 000 000
012	9 000 000
013	180 700 000
014	271 021 043
015	102 044 334
016	524 342 680
070	150 322 921
083	300 000 000
Razem	1 828 430 978

Forma finansowania	
Kod	Kwota
01	1 257 087 014
04	571 343 964
Razem	1 828 430 978

Terytorium	
Kod	Kwota
07	1 828 430 978
Razem	1 828 430 978

Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	Kwota
07	1 828 430 978
Razem	1 828 430 978

2.2.2. OŚ PRIORYTETOWA II: OCHRONA ŚRODOWISKA, W TYM ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU

W ramach osi II. połączono priorytety inwestycyjne z dwóch celów tematycznych 5. i 6., tj. *Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem* oraz *Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami*. Integracja w jednej osi działań infrastrukturalnych i innych działań prośrodowiskowych, w tym związanych z adaptacją do zmian klimatu, zapewni spójność planowania i wdrażania projektów, oraz przyczyni się do lepszego osiągania założonych celów niż miałoby to miejsce w przypadku odrębnych osi priorytetowych. W szczególny sposób do realizacji założeń obu celów tematycznych predestynowane są projekty z zakresu gospodarki wodnej. Uzależnienie realizacji projektów od ich uwzględnienia w planie gospodarowania wodami na poziomie dorzeczy umożliwi koordynację planowania przestrzennego i spójną politykę przeciwdziałania skutkom zagrożeń. Z kolei konieczność zapewnienia zgodności projektów z Ramową Dyrektywą Wodną efektywnie ograniczy negatywny wpływ inwestycji na środowisko, uwzględniając potrzeby wszystkich ekosystemów objętych konkretną jednolitą częścią wód.

Realizacja w jednej osi priorytetów inwestycyjnych z celów tematycznych 5 i 6 pozwoli uzyskać synergiczne efekty projektów realizowanych w ww. celach tematycznych. Np. planowane do realizacji w ramach PI 6.iii projekty mające na celu zahamowanie spadku różnorodności biologicznej oprócz swojego podstawowego celu w wielu przypadkach będą jednocześnie wzmacniać efekty działań związanych z adaptacją do zmian klimatu (i odwrotnie – np. w wyniku planowanych do realizacji w ramach PI 5.ii działań na rzecz renaturyzacji cieków wodnych oraz odtwarzania naturalnych terenów zalewowych czy też ochrony brzegów morskich z wykorzystaniem metod przyrodniczych następować będzie odbudowa ekosystemów związana z przywróceniem właściwych stosunków wodnych).

Koncentracja interwencji w ramach jednej osi finansowanej z Funduszu Spójności zapewni ponadto elastyczność w realizacji powiązanych ze sobą działań zmierzających do osiągnięcia celów określonych dla ww. celów tematycznych.

Działania w ramach osi będą koncentrować się na rozwoju infrastruktury w zakresie gospodarki odpadami i wodno-ściekowej, przeciwdziałaniu spadku różnorodności biologicznej, zwiększeniu możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym oraz wzmocnieniu odporności na zagrożenia związane z negatywnymi efektami zmian klimatu. Motywacją do podejmowania działań na rzecz lepszego wykorzystania zasobów jest z jednej strony ich efekt gospodarczy, z drugiej strony zaś poprawa jakości życia ludzi dzięki zapewnieniu lepszego stanu środowiska.

Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu są zagadnieniami horyzontalnymi i nie powinny być rozpatrywane w oderwaniu od pozostałych obszarów interwencji Programu. Niezwykle istotny wpływ na poprawę stanu środowiska będą miały również działania realizowane w ramach innych osi Programu, np. dla poprawy jakości powietrza kluczowe znaczenie będą miały działania związane z ograniczeniem niskiej emisji (podejmowane w ramach I. osi priorytetowej) oraz wsparcie dla transportu przyjaznego środowisku (podejmowane w VI. oraz częściowo V. osi).

PRIORYTET INWESTYCYJNY 5.II WSPIERANIE INWESTYCJI UKIERUNKOWANYCH NA KONKRETNE RODZAJE ZAGROŻEŃ PRZY JEDNOCZESNYM ZWIĘKSZENIU ODPORNOŚCI NA KLĘSKI I KATASTROFY I ROZWIJANIU SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA KLĘSKAMI I KATASTROFAMI

CELE SZCZEGÓŁOWE

Większa ilość retencjonowanej wody oraz wyższa sprawność przeprowadzania rozpoznania i reagowania w sytuacji wystąpienia zagrożeń naturalnych i poważnych awarii

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się osiągnięcia celu dotyczącego zwiększenia ilości retencjonowanej wody oraz zwiększenia sprawności przeprowadzania rozpoznania i reagowania w sytuacji wystąpienia zagrożeń naturalnych i poważnych awarii

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Pojemność obiektów małej retencji wodnej	dam^3	n/d	753 624	2012	844 836	GUS	Rocznie
2.	Procent interwencji, dla których jednostka ochrony przeciwpożarowej dotarła na miejsce zdarzenia w czasie do 15 min.	%	n/d	85,7 %	2013	88	Dane Systemu Wspomagania Decyzji - ST	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

W ramach priorytetu inwestycyjnego będą realizowane działania nakierowane na zwiększenie możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym, na które Polska jest szczególnie narażona, tj. powodzi i suszy oraz reagowania na nie. W związku z widocznymi brakami w obszarze właściwego planowania strategicznego w obszarze gospodarki wodnej w pierwszej kolejności wsparcie zostanie skierowane na opracowanie (lub aktualizację) dokumentów strategicznych i planistycznych wymaganych prawem unijnym lub krajowym. Dodatkowo będzie możliwe wsparcie opracowania dokumentów wskazanych w *Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020*. Czynnikiem decydującym o skutecznej realizacji działań infrastrukturalnych będzie zintegrowane planowanie inwestycji, które będzie zapewnione poprzez właściwe dokumenty strategiczne.

Projekty dotyczące zarządzania ryzykiem powodziowym będą realizowane zgodnie z planami zarządzania ryzykiem powodziowym. W ramach priorytetu inwestycyjnego preferowane będą projekty, w których wykorzystywane będą, w jak największym stopniu, naturalne metody ochrony przeciwpowodziowej. Działania techniczne koncentrowały się więc będą przede wszystkim na projektach mających na celu zwiększenie naturalnej retencji oraz z zakresu małej retencji. Realizacja projektów związanych z budową lub modernizacją urządzeń wodnych będzie dopuszczona pod warunkiem uwzględnienia ich w dokumentach strategicznych spełniających wymogi Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.

W ramach priorytetu inwestycyjnego realizowane będą również działania infrastrukturalne nakierowane na wzmocnienie odporności na zagrożenia związane z negatywnymi efektami zmian klimatu na obszarach, które są szczególnie narażone (w szczególności na obszarach miejskich oraz na wybrzeżu Morza Bałtyckiego). Odporność miast na ekstremalne zjawiska meteorologiczne i ich następstwa jest relatywnie niewielka z powodu m.in.: ograniczenia

powierzchni biologicznie czynnych, wielkopowierzchniowego uszczelnienia gruntów, dużej gęstości zabudowy i zaludnienia. Istotnym problemem jest również brak lub istnienie nieefektywnych systemów zagospodarowania wód opadowych, których prawidłowe funkcjonowanie pozwoliłoby na przeciwdziałanie podtopieniom i zalaniom oraz umożliwiłoby retencjonowanie wody i wykorzystywanie jej w okresach suchych. Wybrzeże Bałtyku jest natomiast obszarem występowania coraz silniejszych sztormów zimowych, które w połączeniu z coraz słabszym rozwojem morskiej pokrywy lodowej (wynikającej z ocieplania się klimatu), wzmagają procesy erozyjne i skutkują niszczeniem brzegów klifowych i akumulacyjnych. Zasadne jest więc podejmowanie działań zmierzających do przeciwdziałania bądź spowalniania powyższych procesów, z zastrzeżeniem potrzeby zachowania naturalnych procesów dynamiki brzegowej. W pierwszej kolejności powinny być realizowane prace z zakresu ochrony biotechnicznej (ochrona lekka) oraz inwestycje zintegrowane, w których wykonywane z materiałów pochodzenia naturalnego budowle hydrotechniczne (ochrona ciężka) wspierane będą działaniami wykorzystującymi metody biotechniczne.

Dopełnieniem powyższych interwencji będą działania w obszarze zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem związane z tworzeniem i wdrażaniem efektywnych systemów zarządzania ryzykiem oraz w zakresie wsparcia systemu ratowniczego. Uzupełniająco wspierany będzie również system monitoringu środowiska.

Wsparcie zostanie również skierowane na realizację działań miękkich, promujących zbudowanie odpowiedniej bazy wiedzy w zakresie skutków zmian klimatu i adaptacji do nich, a także reagowania na zagrożenia z nimi związane oraz prowadzenie działań szkoleniowych i kampanii edukacyjnych w tym zakresie. Przewiduje się wsparcie następujących obszarów:

- opracowanie lub aktualizacja dokumentów strategicznych wymaganych prawem unijnym lub krajowym lub przewidzianych w *Strategicznym planie adaptacji dla obszarów i sektorów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020,* w tym opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców;
- poprawa bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy:
    - projekty mające na celu zwiększenie naturalnej retencji (np: renaturyzacja przekształconych cieków wodnych, obszarów zalewowych oraz obszarów wodno-błotnych);
    - kontynuacja wsparcia dla projektów z zakresu małej retencji[45] realizowanych w perspektywie finansowej 2007-2013 (realizowanych na obszarze więcej niż jednego województwa);
    - budowa lub modernizacja urządzeń wodnych – pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych spełniających wymogi Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej;
- zabezpieczenie przed skutkami zmian klimatu obszarów szczególnie wrażliwych:

[45] Pod pojęciem małej retencji rozumie się wszelkie działania techniczne i nietechniczne zmierzające do poprawy struktury bilansu wodnego zlewni poprzez zwiększenie ich zdolności retencyjnych. Realizowane będą działania wykorzysujące kompleksowe zabiegi łączące przyjazne środowisku metody przyrodnicze i techniczne oraz inne najlepsze praktyki przedstawione w *Wytycznych do realizacji obiektów małej retencji w Nadleśnictwach* oraz *Wytycznych do realizacji małej retencji w górach*.

- zagospodarowanie wód opadowych (w tym: systemy zbierania i retencjonowania wody opadowej, budowa/modernizacja sieci kanalizacji deszczowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą), w szczególności na obszarach miejskich;
- ochrona brzegów morskich w szczególności przy zastosowaniu metod przyrodniczych lub metod hydrotechnicznych wspartych metodami przyrodniczymi opartymi na ochronie biotechnicznej, z uwzględnieniem potrzeby zachowania naturalnych procesów dynamiki brzegowej.

- działania wspierające:
  - rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń oraz wsparcie systemu ratownictwa chemiczno-ekologicznego i służb ratowniczych na wypadek wystąpienia zjawisk katastrofalnych lub poważnych awarii, w celu zwiększenia zdolności reagowania na poszczególne rodzaje zagrożeń, uwzględnionych m.in. w *Raporcie o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego*;
  - wsparcie systemu monitorowania środowiska;
  - działania informacyjno-edukacyjne na temat zmian klimatu i adaptacji do nich skierowane do ludności terenów objętych zagrożeniami zmian klimatu i poważnych awarii, a także do instytucji i samorządów odpowiedzialnych za realizację założeń CT5 w zakresie wymaganym prawem;
  - tworzenie bazy wiedzy w zakresie zmian klimatu i adaptacji do nich.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest dla administracji rządowej oraz nadzorowanych lub podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, jednostek naukowych, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego. Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

W zakresie działań dotyczących budowy lub modernizacji urządzeń wodnych współfinansowane będą mogły być tylko projekty wskazane w załącznikach do Master Planów dla obszarów dorzeczy Odry i Wisły, które nie wpływają negatywnie na osiągnięcie dobrego stanu wód lub nie pogarszają stanu wód[46]. Współfinansowanie projektów, wskazanych w załącznikach do Master Planów, jako mogące spowodować nieosiągnięcie dobrego stanu wód lub pogorszenie stanu/potencjału jednolitych części wód[47], nie będzie dozwolone do czasu przedstawienia wystarczających dowodów na spełnienie warunków określonych w art. 4.7 Ramowej Dyrektywy Wodnej w aktualizacji Planów Gospodarowania Wodami na Obszarach Dorzeczy. Wypełnienie warunku będzie uzależnione od potwierdzenia przez Komisję Europejską zgodności przygotowanych aktualizacji Planów Gospodarowania Wodami w Dorzeczach z wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej. W wyborze projektów dotyczących poprawy bezpieczeństwa powodziowego uwzględnione zostaną również plany zarządzania ryzykiem powodziowym. W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej oraz pozakonkursowej. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki typów

[46] Projekty wskazane na Listach nr 1 - *Inwestycje, które nie wpływają negatywnie na osiągnięcie dobrego stanu wód lub nie pogarszają stanu wód.*
[47] Projekty wskazane na Listach nr 2 - *Inwestycje, które mogą spowodować nieosiągnięcie dobrego stanu wód lub pogorszenie stanu/potencjału i dla których należy rozważyć zastosowanie odstępstwa.*

projektów, które będą mogły być współfinansowane. Szczególna uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

Na obecnym etapie brak podstaw do wskazania dużych projektów.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym, w szczególności *Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030* (SPA 2020). Uwzględniona zostanie również przygotowana wstępna ocena ryzyka powodziowego dla Polski, określająca obszary, dla których istnieje duże ryzyko powodziowe oraz sporządzone dla tych obszarów mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego. Ww. mapy będą podstawą do opracowania planów zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy i regionów wodnych. Ponadto zostaną wyznaczone obszary narażone na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wałów przeciwpowodziowych.

Wsparcie podejmowane w ramach osi priorytetowej będzie miało charakter komplementarny do inwestycji realizowanych na obszarach wiejskich i zasadniczo nie będzie wprost nakierowane na interwencję na obszarach wiejskich. Niemniej przewiduje się, że inwestycje objęte POIiŚ 2014-2020 będą istotnie oddziaływać na obszary wiejskie. Będą one również oddziaływały na różnorodność biologiczną, gatunki, siedliska i obszary chronione.

Oprócz zabezpieczenia istotnych potrzeb lokalnych w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania ryzykom związanym z wystąpieniem sytuacji nadzwyczajnych, powyższe działania będą miały istotne znaczenie ponadnarodowe, wpływając na podniesienie bezpieczeństwa całego makroregionu Morza Bałtyckiego. Działania przewidziane do realizacji wpisują się w cele SUE RMB przyjęte w ramach OP SECURE, dotyczący ochrony przed sytuacjami nadzwyczajnymi oraz zapobiegania wypadkom na lądzie.

Realizacja priorytetu inwestycyjnego będzie ściśle związana z wymiarem bałtyckim programu poprzez działania nakierowane na wzmocnienie makroregionu Morza Bałtyckiego w zakresie odporności i przeciwdziałania na zmiany klimatu, a tym samym przyczyniające się do osiągnięcia celu szczegółowego SUE RMB *Adaptacja do zmiany klimatu, zapobieganie oraz zarządzanie ryzykiem.*

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Objętość retencjonowanej wody	m^3	FS	n/d	2 500 000	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba jednostek służb ratowniczych wspartych do	szt.	FS	n/d	16	SL 2014	Rocznie

	prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków awarii i katastrof						

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6.I INWESTOWANIE W SEKTOR GOSPODARKI ODPADAMI CELEM WYPEŁNIENIA ZOBOWIĄZAŃ OKREŚLONYCH W DOROBKU PRAWNYM UNII W ZAKRESIE ŚRODOWISKA ORAZ ZASPOKOJENIA WYKRACZAJĄCYCH POZA TE ZOBOWIĄZANIA POTRZEB INWESTYCYJNYCH OKREŚLONYCH PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE

CELE SZCZEGÓŁOWE

Mniejsza ilość odpadów komunalnych podlegających składowaniu

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego zmniejszenia ilości odpadów komunalnych podlegających składowaniu. Zostanie to osiągnięte dzięki racjonalizacji systemu gospodarki odpadami (w tym m.in. dzięki zapewnieniu właściwej infrastruktury do zagospodarowywania odpadów)

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Udział odpadów komunalnych niepodlegających składowaniu w ogólnej masie odpadów komunalnych	%	n/d	24	2011	60	dane Eurostat dla Polski[48]	Rocznie
2.	Udział odpadów komunalnych zbieranych selektywnie w masie wszystkich zebranych odpadów komunalnych w skali kraju	%	n/d	10	2011	50[49]	GUS	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

Pomimo postępu, jaki został dokonany w ostatnich latach w obszarze gospodarki odpadami konieczny jest wzmożony rozwój infrastruktury umożliwiającej prowadzenie gospodarki odpadami w zgodzie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami, wskazaną w dyrektywie 2008/98/WE w sprawie odpadów (tzw. ramowa dyrektywa o odpadach), która nadaje priorytet zapobieganiu powstawaniu odpadów, przygotowaniu do ponownego użycia i recyklingowi. Ponadto dyrektywa 1999/31/WE w sprawie składowania odpadów (tzw. dyrektywa składowiskowa) nakłada obowiązek redukcji masy odpadów komunalnych ulegających biodegradacji kierowanych do składowania. Wdrożenie nowoczesnej gospodarki odpadami, zgodnie z ww. hierarchią, przyniesie

[48] Wartość wskaźnika szacowana na podstawie następujących zmiennych i według następującej formuły: ((*Total waste treatment*)-(*Deposit onto or into land*))/(*Waste generated*)
[49] Oszacowanie uwzględniające wymogi Dyrektywy 2008/98/WE

zarówno pozytywny efekt gospodarczy (ponowne wykorzystanie surowców i odzysk energii z odpadów), jak i polepszy jakość życia (zmniejszenie uciążliwości związanych z nadmiernym składowaniem odpadów).

Działania będą podejmowane w tych regionach gospodarki odpadami[50], w których w celu zapewnienia kompleksowego systemu gospodarki odpadami komunalnymi uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów[51]. Dotyczy to zarówno regionów gospodarki odpadami, w których już funkcjonuje instalacja do termicznego przekształcania odpadów jak i regionów, w których budowa takiego typu instalacji jest dopiero planowana.

W celu wypełnienia warunkowości ex ante (szczegółowo opisanej w rozdziale 9) zaktualizowany zostanie Krajowy plan gospodarki odpadami oraz wojewódzkie plany gospodarki odpadami, których załącznikami będą plany inwestycyjne (zatwierdzane przez Ministra Środowiska).

W zależności od zidentyfikowanych potrzeb w danym regionie gospodarki odpadami realizowane będą zarówno projekty kompleksowe obejmujące swoim zakresem wszystkie niezbędne elementy hierarchii jak i projekty obejmujące zakresem tylko wybrane elementy. Promowane będą projekty, które domykają system gospodarki odpadami w danym regionie.

Do kompleksowych projektów zalicza się projekty zaplanowane zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami i umożliwiające osiągnięcie celów dyrektywy 2008/98/WE i dyrektywy 1999/31/WE. Projekty takie powinny uwzględniać następujące komponenty, mogące stanowić część lub całość zakresu rzeczowego inwestycji: selektywna zbiórka odpadów komunalnych (w tym: papier, metal, plastik, szkło oraz odpady biodegradowalne), instalacje do odzysku i recyklingu odpadów (w tym kompostowanie odpadów organicznych) oraz instalacje do końcowego przetwarzania odpadów (w tym mechanicznego, biologicznego i termicznego z odzyskiem energii).

Przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów:

- infrastruktura w zakresie systemów selektywnego zbierania odpadów;
- instalacje do recyklingu i odzysku poszczególnych frakcji materiałowych odpadów;
- instalacje do mechanicznego i biologicznego przetwarzania odpadów;
- instalacje do termicznego przekształcania odpadów komunalnych wraz z odzyskiem energii.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest dla jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego.

Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym przede wszystkim mieszkańcy miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz miast regionalnych i subregionalnych.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Warunkiem wsparcia inwestycji będzie ich uwzględnienie w planach inwestycyjnych w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi (zatwierdzonych przez Ministra Środowiska). W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej. Szczególna

[50] Regiony gospodarki odpadami są wyznaczone w wojewódzkich planach gospodarki odpadami (wpgo).
[51] Linia demarkacyjna pomiędzy PO IiS a regionalnymi programami operacyjnymi zostanie poddana weryfikacji po zakończeniu aktualizacji Krajowego planu gospodarki odpadami.

uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego wynikającego z celów dyrektywy. Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do wybranych obszarów wsparcia w ramach priorytetu przewiduje się wsparcie w formie instrumentów finansowych. Ostateczne rozstrzygnięcie w tym zakresie zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu. Na obecnym etapie brak jednak podstaw do wskazania dużych projektów.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym, w tym w szczególności krajowym planem gospodarki odpadami i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami (których załącznikami będą plany inwestycyjne). Wsparcie podejmowane w ramach osi priorytetowej zasadniczo nie będzie wprost nakierowane na interwencję na obszarach wiejskich, niemniej przewiduje się, że inwestycje objęte POIiŚ 2014-2020 będą istotnie oddziaływać na obszary wiejskie. Realizowane inwestycje będą w dużej mierze zlokalizowane na terenach miejskich i obejmować będą docelowo grupę miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz w sposób pośredni miasta regionalne i subregionalne, w zakresie wynikającym z wojewódzkich planów gospodarki odpadami oraz wojewódzkich planów inwestycyjnych.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych kompleksowych zakładów zagospodarowywania odpadów	szt.	FS	n/d	6[52]	SL 2014	Rocznie
2.	Dodatkowe możliwości przerobowe w zakresie recyklingu odpadów (CI)	Mg/rok	FS	n/d	160 000	SL 2014	Rocznie

[52] Wartość docelowa na podstawie zidentyfikowanego zapotrzebowania zgłoszonego przez marszałków województw

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6.II. INWESTOWANIE W SEKTOR GOSPODARKI WODNEJ CELEM WYPEŁNIENIA ZOBOWIĄZAŃ OKREŚLONYCH W DOROBKU PRAWNYM UNII W ZAKRESIE ŚRODOWISKA ORAZ ZASPOKOJENIA WYKRACZAJĄCYCH POZA TE ZOBOWIĄZANIA POTRZEB INWESTYCYJNYCH, OKREŚLONYCH PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE

CELE SZCZEGÓŁOWE

Większa liczba ludności korzystająca z ulepszonego systemu oczyszczania ścieków komunalnych zapewniającego podwyższone usuwanie biogenów

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego zwiększenia liczby ludności korzystającej z ulepszonego systemu oczyszczania ścieków komunalnych (zapewniającego podwyższone usuwanie biogenów). Zostanie to osiągnięte dzięki dokończeniu budowy systemów gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków	%	n/d	68,6	2012	70,2[53]	GUS	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

Pomimo zauważalnego w ostatnich latach postępu w zakresie budowy infrastruktury komunalnej zapewniającej odprowadzanie i efektywne oczyszczanie ścieków, nadal istnieją duże potrzeby inwestycyjne w tym zakresie, również w odniesieniu do właściwego zagospodarowania osadów ściekowych. W zakresie poprawy stanu i ilości zasobów wodnych oraz ochrony Morza Bałtyckiego w Polsce kluczowe działania, jakie będą podejmowane dotyczą więc ograniczania ładunku zanieczyszczeń z sektora komunalnego. W ramach priorytetu inwestycyjnego wspierane będą projekty, które przyczynią się do wypełniania przez Polskę zobowiązań unijnych (w szczególności Dyrektywy 91/271/EWG *dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych* – tzw. dyrektywy ściekowej). Podstawowym instrumentem wdrożenia postanowień ww. dyrektywy jest Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych (KPOŚK) wraz z Master Planem dla wdrażania dyrektywy 91/271/EWG.

Znajdująca się w KPOŚK szczegółowa priorytetyzacja potrzeb inwestycyjnych w obszarze gospodarki ściekowej (dla aglomeracji o wielkości powyżej 2 tys. RLM) jest obecnie przedmiotem aktualizacji. Punktem wyjściowym dla aktualizacji jest weryfikacja obszarów i granic aglomeracji zgodnie ze znowelizowaną ustawą *Prawo wodne*. W procesie aktualizacji KPOŚK zostanie opracowany Master Plan dla wdrażania dyrektywy 91/271/EWG, który będzie zawierał ocenę obecnego stanu wdrażania dyrektywy ściekowej oraz wskaże inwestycje niezbędne do osiągnięcia celów ww. dyrektywy.

Finansowana będzie zarówno budowa nowej infrastruktury, jak i modernizacja istniejących już obiektów m.in. poprzez zastosowanie nowoczesnych technologii, podwyższonego stopnia usuwania biogenów lub zwiększenia przepustowości systemu. W związku z intensywną

[53] Oszacowanie dokonane na podstawie założeń sformułowanych na bazie danych z projektu aktualizacji KPOŚK aktualnych na moment przygotowywania niniejszych zapisów (dane udostępnione przez Ministerstwo Środowiska)

rozbudową infrastruktury związanej ze zbieraniem i oczyszczaniem ścieków komunalnych obszarem wspieranym będzie także gospodarka osadami ściekowymi, w celu innego niż składowanie ich zagospodarowania.

Przewiduje się wsparcie kompleksowej gospodarki ściekowej w aglomeracjach co najmniej 10 000 RLM (próg RLM nie dotyczy regionów lepiej rozwiniętych), w tym wyposażenie ich w:

- infrastrukturę zagospodarowania ścieków komunalnych (systemy odbioru, oczyszczalnie ścieków);
- infrastrukturę zagospodarowania komunalnych osadów ściekowych.

W uzasadnionych przypadkach i wyłącznie w ramach realizacji kompleksowych projektów, dopuszczalne będzie włączenie do zakresu projektu także działań związanych z poprawą jakości systemów zaopatrzenia ludności w wodę (w tym systemy zarządzania dystrybucją oraz likwidowanie strat wody). Inwestycje takie będą miały charakter uzupełniający i będą dopuszczalne wyłącznie na tych obszarach, gdzie równocześnie zostanie zapewniona gospodarka ściekowa zgodna z wymaganiami dyrektywy 91/271/EWG.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest dla jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego.

Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym przede wszystkim mieszkańcy miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz regionalnych i subregionalnych.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Głównymi dokumentami stanowiącymi podstawę do wyboru projektu będą: Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych (KPOŚK) wraz z opracowanym w toku aktualizacji KPOŚK Master Planem dla wdrażania dyrektywy 91/271/EWG zawierającym listę potrzeb inwestycyjnych w poszczególnych aglomeracjach). Priorytetowo będą traktowane inwestycje w aglomeracjach co najmniej 10 000 RLM, co przyczyni się do wypełniania przez Polskę zobowiązań unijnych w zakresie tzw. dyrektywy ściekowej. Równocześnie realizacja projektów mających na celu ograniczenie zrzutów ładunków zanieczyszczeń z sektora komunalnego przyczyni się do ograniczenia dopływu związków biogennych do Morza Bałtyckiego i tym samym będzie miała bezpośredni wpływ na ograniczenie procesu eutrofizacji Bałtyku.

W przypadku projektów obejmujących swoim zakresem działania związanych z poprawą jakości systemów zaopatrzenia ludności w wodę preferowane będą inwestycje wdrażające rozwiązania mające na celu zapewnienie oszczędności wody, w tym poprzez monitorowanie przecieków i zapobieganie stratom wody z sieci wodociągowych.

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej. Szczególna uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego. Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria, zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

Na obecnym etapie brak podstaw do wskazania dużych projektów.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym, w tym w szczególności KPOŚK, krajowym planem gospodarki odpadami i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami lub planem zagospodarowania komunalnych osadów ściekowych. Wsparcie podejmowane w ramach priorytetu inwestycyjnego zasadniczo nie będzie wprost nakierowane na interwencję na obszarach wiejskich niemniej przewiduje się, że inwestycje objęte POIiŚ 2014-2020 będą istotnie oddziaływać na obszary wiejskie. Realizowane inwestycje będą w dużej mierze zlokalizowane na terenach miejskich, w tym wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie), miast regionalnych i subregionalnych.

Działania w powyższym obszarze będą przyczyniać się do osiągania celów SUE RMB w ramach Obszaru Priorytetowego NUTRI *Zmniejszenie odprowadzania substancji odżywczych do morza do akceptowalnych poziomów* i będą miały podstawowe znaczenie dla ochrony i zapobieżenia degradacji środowiska morskiego Bałtyku.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszonego oczyszczania ścieków (CI)	RLM	FS	n/d	2 000 000	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych oczyszczalni ścieków komunalnych	szt.	FS	n/d	120	SL 2014	Rocznie
3.	Długość wybudowanej, rozbudowanej lub zmodernizowanej kanalizacji sanitarnej	km	FS	n/d	6 500	SL 2014	Rocznie
4.	Liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszonego zaopatrzenia w wodę (CI)	osoby	FS	n/d	15 000	SL 2014	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6.III. OCHRONA I PRZYWRÓCENIE RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ, OCHRONA I REKULTYWACJA GLEBY ORAZ WSPIERANIE USŁUG EKOSYSTEMOWYCH, TAKŻE POPRZEZ PROGRAM „NATURA 2000" I ZIELONĄ INFRASTRUKTURĘ

CELE SZCZEGÓŁOWE

Wzmocnione mechanizmy służące ochronie przyrody

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego wzmocnienia mechanizmów służących ochronie przyrody. Zostanie to osiągnięte m.in. poprzez zwiększenie odsetka obszarów Natura 2000 objętych planami zarządzania oraz zwiększenie powierzchni siedlisk wspartych w zakresie uzyskania lepszego statusu ochrony

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Odsetek obszarów Natura 2000 objętych planami zarządzania	%	n/d	3,97	2013	100	GDOŚ	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

Pomimo stosunkowo bogatych zasobów przyrodniczych w Polsce, konieczne jest podejmowanie dalszych wysiłków w celu przeciwdziałania czynnikom i zjawiskom powodującym spadek różnorodności biologicznej. W ramach priorytetu inwestycyjnego podejmowane będą działania w różnych obszarach związanych z ochroną wybranych gatunków i siedlisk na terenach Parków Narodowych oraz obszarów Natura 2000 jak również poza obszarami chronionymi np. w korytarzach ekologicznych oraz w miejscach występowania gatunków zagrożonych. Wspierany będzie również rozwój narzędzi zarządzania obszarami cennymi przyrodniczo. Realizowane będą także nowoczesne programy edukacyjne, stanowiące uzupełnienie powyższych działań, skierowane do szerokiego grona odbiorców, mające na celu zwiększenie świadomości społecznej i zaangażowania obywateli w aktywną ochronę środowiska oraz kształtowanie postaw proekologicznych. Przewiduje się wsparcie następujących obszarów:

- ochrona in-situ i ex-situ zagrożonych gatunków i siedlisk przyrodniczych, w tym w ramach kompleksowych projektów ponadregionalnych;
- rozwój zielonej infrastruktury, w tym zwiększanie drożności korytarzy ekologicznych lądowych i wodnych;
- opracowanie dokumentów planistycznych zgodnie z kierunkami określonymi w dokumentach strategicznych[54] m.in. plany zadań ochronnych i plany ochrony*;*
- wdrażanie instrumentów zarządczych w ochronie przyrody w tym opracowanie zasad kontroli i zwalczania gatunków obcych oraz wykonywanie wielkoobszarowych inwentaryzacji przyrodniczych;
- doposażenie ośrodków edukacji ekologicznej (podlegających Parkom Narodowym);
- prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych[55] w zakresie ochrony środowiska.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest dla administracji rządowej oraz nadzorowanych lub podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, organizacji pozarządowych, jednostek naukowych, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego.

Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

[54] W *Priorytetowych Ramach Działań dla sieci Natura 2000 na Wieloletni Program Finansowania UE w latach 2014-2020* (PAF) oraz w *Programie ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z planem działań na lata 2014-2020.*

[55] Z wyłączeniem finansowania emisji spotów reklamowych w TV.

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej oraz pozakonkursowej. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki typów projektów, które będą mogły być współfinansowane. Szczególna uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

Na obecnym etapie nie identyfikuje się dużych projektów.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju, jednakże ze szczególną koncentracją działań na obszarach chronionych, w tym zwłaszcza na obszarach Natura 2000 oraz na terenach tworzących zieloną infrastrukturę. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym, w tym w szczególności: *Strategią Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko*, *Programem ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z planem działań na lata 2014-2020*, *Priorytetowymi Ramami Działań dla sieci Natura 2000 na Wieloletni Program Finansowania UE w latach 2014-2020 (PAF).*

Przewiduje się, że inwestycje objęte POIiŚ 2014-2020 będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach pozamiejskich i będą mogły istotnie oddziaływać na obszary wiejskie. Będą one również oddziaływały na różnorodność biologiczną, gatunki, siedliska i obszary chronione.

Poprawa środowiska naturalnego przyczyni się do podniesienia walorów przyrodniczych poszczególnych regionów kraju, jak również będzie miała znaczący wymiar makroregionalny, podnosząc atrakcyjność całego obszaru Morza Bałtyckiego. Prowadzona interwencja będzie tym samym spójna z celami SUE RMB, przyjętymi w ramach Obszaru Priorytetowego BIO *Zachowanie obszarów naturalnych oraz bioróżnorodności, w tym rybołówstwa.*

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Powierzchnia siedlisk wspieranych w zakresie uzyskania lepszego statusu ochrony (CI)	ha	FS	n/d	73 000	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba parków narodowych, w których wsparto ośrodki edukacji ekologicznej	szt.	FS	n/d	10	SL 2014	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6.IV PODEJMOWANIE PRZEDSIĘWZIĘĆ MAJĄCYCH NA CELU POPRAWĘ STANU JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO, REWITALIZACJĘ MIAST, REKULTYWACJĘ I DEKONTAMINACJĘ TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH (W TYM TERENÓW POWOJSKOWYCH), ZMNIEJSZENIE ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA I PROPAGOWANIE DZIAŁAŃ SŁUŻĄCYCH ZMNIEJSZENIU HAŁASU

CELE SZCZEGÓŁOWE

Zahamowanie spadku powierzchni terenów zieleni w miastach

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego zahamowania spadku powierzchni terenów zieleni w miastach. Zostanie to osiągnięte dzięki zwiększeniu powierzchni terenów zieleni w miastach (parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej), powstałych głównie dzięki rekultywacji terenów zanieczyszczonych/zdegradowanych

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Powierzchnia parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej w miastach	ha	n/d	47 380,89	2013	zmniejszenie dynamiki spadku	GUS	rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

Koncentracja ludności na obszarach miejskich sprawia, że kwestie ochrony środowiska są w ich przypadku szczególnie ważne, tym bardziej, że mają kluczowe znaczenie także dla zdrowia ludzkiego. Do zagrożeń z jakimi borykają się mieszkańcy obszarów zurbanizowanych zalicza się występowanie obszarów zdegradowanych oraz niewystarczającą powierzchnię terenów zieleni. W związku z powyższym wsparcie w ramach priorytetu inwestycyjnego zostanie skoncentrowane na działaniach związanych ze zwiększeniem powierzchni terenów zieleni w miastach (powstałych głównie dzięki rekultywacji terenów zanieczyszczonych/zdegradowanych).

Wsparcie zostanie przeznaczone przede wszystkim na rekultywację na cele środowiskowe obszarów zanieczyszczonych/zdegradowanych (zlokalizowanych na terenach miast i w ich obszarach funkcjonalnych), co pozwoli na usunięcie zagrożenia dla zdrowia ludzi i środowiska. Współfinansowane będą mogły być działania zarówno związane z rekultywacją terenu jak i docelowym zagospodarowaniem terenu na cele środowiskowe tj. pozwalającym na przekształcenie większości zrekultywowanego terenu w powierzchnie biologicznie czynne. Potrzeba podjęcia takich działań została podkreślona m.in. w: *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* oraz *Założeniach krajowej polityki miejskiej.*

Realizowane będą także działania związane z rozwojem terenów zieleni (w tym również tzw. *green infrastructure*), przyczyniających się do promowania miejskich systemów regeneracji i wymiany powietrza. Tereny zieleni pełnią ważne dla ekosystemów miejskich funkcje biologiczne i wspomagają procesy napowietrzania miast. Ponadto działania te przyczynią się do powstrzymania fragmentacji przestrzeni miast i będą miały zdecydowanie pozytywne skutki dla poprawy jakości życia mieszkańców (pełnią istotne dla mieszkańców funkcje zdrowotne i rekreacyjne).

Prowadzenie ww. działań na obszarach miejskich przyczyni się również do zachowania równowagi przyrodniczej oraz wyrównywania szkód w środowisku, wynikających z procesów urbanizacji oraz realizacji inwestycji niezbędnych ze względów społeczno-gospodarczych, nie mających alternatywy neutralnej przyrodniczo.

Przewiduje się wsparcie następujących obszarów:

- rekultywacja na cele środowiskowe zanieczyszczonych/zdegradowanych terenów;
- rozwój miejskich terenów zieleni.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest dla administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego.

Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym przede wszystkim mieszkańcy miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz regionalnych i subregionalnych.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej oraz pozakonkursowej. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki typów projektów, które będą mogły być współfinansowane. Szczególna uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć, w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

Na obecnym etapie nie identyfikuje się dużych projektów.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym.

Inwestycje realizowane w ramach osi będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach zurbanizowanych, przede wszystkim miast wojewódzkich (i ich obszarów funkcjonalnych) oraz regionalnych i subregionalnych.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI):

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Łączna powierzchnia zrekultywowanych gruntów	ha	FS	n/d	300	SL 2014	Rocznie

RAMY WYKONANIA

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jedn. miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	FS	n/d	758 574 667	4 127 263 725	SL 2014	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych kompleksowych zakładów zagospodarowywania odpadów	szt.	FS	n/d	0	6	SL 2014	Wskaźniki dotyczące oczyszczalni ścieków oraz zakładów zagospodarowania odpadów są najbardziej reprezentatywne dla osi priorytetowej II, gdyż z jednej strony ich realizacja wymaga zaangażowania znacznych części alokacji (ok.51%), z drugiej reprezentują najważniejsze interwencje planowane do podjęcia w latach 2014-2020, w szczególności w celu wypełnienia zobowiązań wynikających z dyrektyw unijnych.
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Liczba budowanych lub modernizowanych kompleksowych zakładów zagospodarowania odpadów wg zawartych umów o dofinansowanie	szt.	FS	n/d	3	-	dane instytucji na podstawie SL 2014	Posiadanie umów o dofinansowanie dla projektów zasilających wskaźnik stanowi kluczowy etap procesu realizacji tych inwestycji w ramach programu 2014-2020 oraz zobowiązuje do ich zakończenia w terminie wskazanym w umowie.
4.	Wskaźnik produktu	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych oczyszczalni ścieków komunalnych	szt.	FS	n/d	0	120	SL 2014	Wskaźniki dotyczące oczyszczalni ścieków oraz zakładów zagospodarowania odpadów są najbardziej reprezentatywne dla osi priorytetowej II, gdyż z jednej strony ich realizacja wymaga zaangażowania znacznych części alokacji (ok.51%), z drugiej reprezentują najważniejsze interwencje planowane do podjęcia w latach 2014-2020, w szczególności w celu wypełnienia zobowiązań wynikających z dyrektyw unijnych.
5.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Liczba budowanych lub modernizowanych oczyszczalni ścieków komunalnych wg zawartych umów o dofinansowanie	szt.	FS	n/d	55	-	dane instytucji na podstawie SL 2014	Posiadanie umów o dofinansowanie dla projektów zasilających wskaźnik stanowi kluczowy etap procesu realizacji tych inwestycji w ramach programu 2014-2020 oraz zobowiązuje do ich zakończenia w terminie wskazanym w umowie.

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji	
Kod	**Kwota**
017	457 063 706
018	475 719 368
020	150 000 000
021	238 000 000
022	1 321 148 040
085	115 938 575
086	78 500 000
087	582 710 000
088	29 290 000
089	59 804 477
Razem	3 508 174 166

Forma finansowania	
Kod	**Kwota**
01	3 032 454 798
04	475 719 368
Razem	3 508 174 166

Terytorium	
Kod	**Kwota**
07	3 508 174 166
Razem	3 508 174 166

Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	**Kwota**
07	3 508 174 166
Razem	3 508 174 166

2.2.3. OŚ PRIORYTETOWA III: ROZWÓJ SIECI DROGOWEJ TEN-T I TRANSPORTU MULTIMODALNEGO

Dana oś priorytetowa przeznaczona jest do finansowania wyłącznie z jednego funduszu (Fundusz Spójności). Z tego względu nie wyodrębnia się kategorii regionów, pomimo że swoim zasięgiem obejmuje cały kraj. Jednocześnie jest ona dedykowana wyłącznie jednemu celowi tematycznemu 7.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.I. WSPIERANIE MULTIMODALNEGO JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU POPRZEZ INWESTYCJE W TEN-T

CELE SZCZEGÓŁOWE

Lepszy stan połączeń drogowych w sieci TEN-T w Polsce

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Rezultatem realizacji projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi polskimi miastami dzięki poprawie stanu infrastruktury drogowej TEN-T w Polsce

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Skrócenie średniego czasu przejazdu drogowego pomiędzy 18 ośrodkami wojewódzkimi	godziny	n/d	4,3[56]	2013	3,7[57]	MIR	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania
2.	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej (WDDT II) syntetyczny	n/d	n/d	34,35	2013	41,88	PAN (opracowanie dla MIR)	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania

ZAKRES INTERWENCJI

W obszarze infrastruktury transportu drogowego przewiduje się realizację projektów, których efektem będzie stworzenie spójnej sieci dróg o dużej przepustowości, łączącej wszystkie miasta wojewódzkie z siecią TEN-T i pozwalającej na ich skomunikowanie za pomocą dróg szybkiego ruchu z Warszawą stanowiącą główny węzeł miejski sieci bazowej. W osi III. ze środków Funduszu Spójności będą realizowane odcinki dróg w TEN-T, w tym priorytetowo w sieci bazowej, a także dróg w sieci kompleksowej o dużym znaczeniu gospodarczym, przyczyniając się tym samym do poprawy spójności terytorialnej w skali europejskiej. Interwencja programu krajowego będzie dotyczyć kategorii dróg krajowych, w tym w osi III, zaliczających się do nich dróg ekspresowych i autostrad, a także dróg w ww. miejskim węźle sieci bazowej o strategicznym znaczeniu dla sieci TEN-T i ujętych w planach korytarzy sieci TEN-T. W pozostałych przypadkach drogi niższych kategorii niż krajowe będą finansowane z programów regionalnych. W ramach osi priorytetowej przewiduje się przede wszystkim budowę nowych dróg. W ciągach inwestycji obejmujących budowę dróg realizowane będą również obwodnice miast.

W uzupełnieniu do podstawowego zakresu interwencji związanego z budową nowych dróg, w ograniczonym zakresie będą finansowane przebudowy niektórych odcinków dróg i inne działania na

[56] Za: *Dokument Implementacyjny* do *Strategii Rozwoju Transportu.*
[57] Za: *Dokument Implementacyjny* do *Strategii Rozwoju Transportu*

rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujące inwestycje infrastrukturalne na sieci TEN-T (engineering)[58] oraz projekty dotyczące całej krajowej sieci drogowej, związane z doposażeniem jednostek nadzoru nad ruchem drogowym i służb ratowniczych (ratownictwo techniczne) (enforcement + emergency), jak również organizacją kampanii i szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym (education), wynikających m.in. z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Usprawnieniu warunków ruchu i zwiększeniu jego bezpieczeństwa będą służyły systemy ITS przekazujące informacje o stanie ruchu drogowego.

W związku z możliwością finansowania ze środków UE inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych związanych z poprawą bezpieczeństwa lub ochroną środowiska, w ograniczonym zakresie realizowane będą inwestycje służące poprawie przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych, zwiększeniu przepustowości przestrzeni powietrznej oraz poprawie bezpieczeństwa i ochronie ruchu lotniczego w ramach lotniczej sieci bazowej TEN-T. Dzięki temu możliwe będzie zapewnienie infrastruktury umożliwiającej wykonanie usług w zakresie żeglugi powietrznej zgodnej ze standardami jakościowymi i bezpieczeństwa, a także zwiększenie poziomu i bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, przy jednoczesnym ograniczeniu opóźnień w ruchu lotniczym. Bardziej efektywne zarządzanie ruchem lotniczym przełoży się także na ograniczenie jego negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W sektorze drogowym w przypadku projektów inwestycyjnych beneficjentami będą zarządcy dróg krajowych, natomiast dla pozostałych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne) oraz organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne oraz instytuty badawcze. W obszarze transportu lotniczego beneficjentami będą podmioty zarządzające portami lotniczymi leżącymi w sieci bazowej TEN-T oraz krajowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury w sieci TEN-T.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

W zakresie budowy sieci drogowej TEN-T wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Na obszarze Polski Wschodniej interwencja POIŚ, dotycząca głównych ciągów drogowych (drogi ekspresowe), będzie uzupełniana przez inwestycje drogowe w miastach wojewódzkich, finansowane w ramach PO Polska Wschodnia. W pierwszym rzędzie, w celu zapewnienia spójności krajowej sieci transportowej, wsparcie będzie skierowane do ciągów transportowych wymagających dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w okresie 2007-2013. Budowa połączeń transportowych, zwiększających dostępność do polskich ośrodków wzrostu, będzie wypełniała założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich.

Realizacja priorytetów na rzecz poprawy połączeń transportowych, w tym o znaczeniu europejskim, będzie miała znaczący wpływ na poprawę możliwości rozwojowych w skali kraju, jak również makroregionu, przyczyniając się do osiągania celów SUE RMB, dotyczących poprawy dostępności obszaru Morza Bałtyckiego w wymiarze wewnętrznym oraz zewnętrznym. Działania w powyższym zakresie będą spójne z celami SUE RMB przyjętymi dla OP TRANSPORT, dotyczącymi poprawy wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych makroregionu.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Podstawowym trybem wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie tryb

[58] Dotyczy odcinków dróg możliwych do wsparcia w ramach danego priorytetu inwestycyjnego.

pozakonkursowy, zaś tryb konkursowy będzie stosowany w przypadkach uzasadnionych rodzajem wspieranych projektów w danej gałęzi transportu.

Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (w tym Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu, Program Budowy Dróg Krajowych) lub bezpośrednio z nich wynikających (Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). Ponadto będzie on stosowany wobec projektów dotyczących realizacji zadań publicznych, których wnioskodawcami, ze względu na charakter lub cel projektu, mogą być jedynie podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu w związku z występowaniem prawnego obowiązku realizacji określonych zadań, wynikającego z przepisów prawa lub dokumentów strategicznych. Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej. Tryb konkursowy będzie miał zastosowanie w przypadku inwestycji realizowanych przez porty lotnicze.

Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć, w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych. Priorytetowo będą traktowane inwestycje przyczyniające się w największym stopniu do ukończenia drogowej sieci TEN-T, do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenia wpływu transportu na środowisko, zmniejszenia zatłoczenia i ograniczeń przepustowości infrastruktury transportowej, charakteryzujące się efektywnością ekonomiczną.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac, lub podpisania umowy PPP pomiędzy podmiotem publicznym i podmiotem sektora prywatnego (o ile dotyczy), jest / będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.

Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego tego priorytetu, związanego z tworzeniem spójnej sieci dróg w TEN-T w Polsce, poprzez budowę dróg ekspresowych i autostrad, których rezultatem będzie skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi polskimi miastami.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych dróg, w tym TEN-T (CI)	km	FS	n/d	757	SL 2014	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.II. ROZWÓJ I USPRAWNIANIE PRZYJAZNYCH ŚRODOWISKU (W TYM O OBNIŻONEJ EMISJI HAŁASU) I NISKOEMISYJNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTU, W TYM ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH I TRANSPORTU MORSKIEGO, PORTÓW, POŁĄCZEŃ MULTIMODALNYCH ORAZ INFRASTRUKTURY PORTÓW LOTNICZYCH, W CELU PROMOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI REGIONALNEJ I LOKALNEJ

CELE SZCZEGÓŁOWE

Większy potencjał przyjaznego środowisku transportu w przewozie towarów oraz lepszy stan krajowej sieci platform multimodalnych w TEN-T

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Rezultatem realizacji projektów w priorytecie inwestycyjnym będzie większe wykorzystanie przyjaznego środowisku transportu w przewozie towarów dzięki poprawie konkurencyjności portów morskich, transportu intermodalnego i podniesieniu parametrów śródlądowych dróg wodnych

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Praca przewozowa w transporcie intermodalnym	mln tkm/rok	n/d	3 084	2013	5 746	UTK	co 2 lata
2.	Obroty ładunkowe w portach morskich	mln ton	n/d	64,10	2013	70,54[59]	GUS	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

Wzrost multimodalności w transporcie, polegającej na przewozie towarów z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu, wymaga rozwoju i integracji poszczególnych elementów systemu transportowego, w szczególności opartych na przyjaznych środowisku środkach przewozu towarów: transporcie intermodalnym, morskim i wodnym śródlądowym.

Transport intermodalny jest jednym z elementów systemu multimodalnego. Z uwagi na interdyscyplinarny charakter transportu intermodalnego, podstawowym działaniem wspierającym jego rozwój będzie modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej wykorzystywanej w systemie tych przewozów (usytuowanej na sieci AGTC oraz na kolejowej sieci towarowej TEN-T), realizowana w ramach działania poświęconego interwencji w sektorze kolejowym. Dodatkowo na rozwój tej formy przewozów towarów będą miały wpływ inwestycje poprawiające funkcjonowanie i możliwości przeładunkowe terminali drogowo – kolejowych w portach morskich. W ramach interwencji skierowanych na rzecz rozwoju transportu intermodalnego przewidziane będą projekty dotyczące modernizacji i rozbudowy istniejących terminali wraz z infrastrukturą dostępową, w szczególności zlokalizowanych w sieci TEN-T, a także zwiększenia ich liczby, w tym terminali intermodalnych położonych w centrach logistycznych i portach morskich. Wdrażane będą systemy telematyczne i satelitarne, dostarczające użytkownikom informacji w czasie rzeczywistym o aktualnym miejscu przewożonego ładunku, a przez to optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczynią się do skrócenia czasu dostawy oraz ograniczenie zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków. Projekty będą dotyczyły również zakupu i modernizacji lokomotyw oraz specjalistycznego taboru kolejowego (wagony/platformy) dostosowanego do przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach ładunkowych, naczepach lub przewozu ciężarówek w całości.

Zwiększeniu konkurencyjności polskich portów morskich służyć będą projekty na rzecz poprawy infrastruktury dostępu do portów, infrastruktury portowej i nabrzeżowej. Z uwagi na potrzebę skupienia wsparcia na projektach mogących wygenerować największe efekty, realizowane będą inwestycje w portach

[59] Na podst. SRT, proporcjonalnie do wzrostu potencjału przeładunkowego, ok. 0,87%/rok.

w sieci bazowej TEN-T. Interwencja w tym obszarze wynika z krajowej strategii rozwoju portów morskich w Polsce (oraz Dokumentu Implementacyjnego), która opiera się na analizie przepływu towarów i osób, analizach społeczno-ekonomicznych oraz wpływu na środowisko, uwzględniając komplementarność usług świadczonych przez porty. Inwestycje ze środków UE będą się koncentrowały na zmniejszeniu presji działalności portowej na środowisko, poprawie dostępu drogowego, kolejowego i śródlądowego do portów od strony lądu, zapewnieniu intermodalności oraz poprawie powiązań pomiędzy portami i ich funkcjonowania, a także, jeżeli nie są dostępne inne formy finansowania – poprawie dostępu od strony morza i zapewnieniu wysokiej jakości infrastruktury przeładunkowej. Realizowane będą także projekty umożliwiające ograniczenie zanieczyszczenia środowiska przez statki (wśród których przewiduje się możliwość budowy infrastruktury do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną), projekty uwzględniające zakup /modernizację floty specjalistycznej służącej poprawie bezpieczeństwa żeglugi, budowę i modernizację systemów GMDSS i VTS oraz systemów oznakowania nawigacyjnego, jak również projekty z zakresu ratownictwa morskiego (w tym budowa, modernizacja i doposażenie służb ratowniczych). Interwencje z Funduszu Spójności w portach nie zastąpią środków krajowych prywatnych i publicznych. Inwestycje będą podejmowane zgodnie z zasadami dotyczącymi pomocy publicznej, w tym efektem zachęty lub zgodnie z zasadami dotyczącymi projektów generujących dochód.

W obszarze żeglugi śródlądowej realizowane będą projekty służące ujednoliceniu parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych poprzez usuwanie tzw. „wąskich gardeł" oraz poprawie bezpieczeństwa żeglugi. Obejmować będą inwestycje modernizacyjne zarówno o charakterze liniowym, jak i punktowym. Niezbędne będzie także kontynuowanie programu wdrażania systemu informacji rzecznej (RIS). Interwencja będzie skoncentrowana przede wszystkim na Odrzańskiej Drodze Wodnej, w celu podniesienia jej parametrów na wybranych odcinkach do III klasy drogi wodnej, rozwoju i modernizacji Drogi Wodnej Górnej Wisły, a także na innych rzekach. Działania na śródlądowych drogach wodnych będą realizowane pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym z uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych spełniających wymogi Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W sektorze intermodalnym beneficjentami będą operatorzy terminali intermodalnych i przedsiębiorcy świadczący lub zamierzający świadczyć działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego oraz podmioty zajmujące się wynajmowaniem/leasingiem taboru kolejowego, a także Zarządy Portów Morskich. W przypadku transportu wodnego śródlądowego beneficjentami będą organy administracji właściwe w sprawach gospodarowania wodami oraz żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, a morskiego – zarządy portów: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz ww. miasta portowe (jednostki samorządu terytorialnego), urzędy morskie, służby ratownictwa morskiego oraz zarządcy kolejowej lub drogowej infrastruktury dostępu do portów morskich. Ponadto dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne), a także organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne, działające w tym obszarze.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej (kolejowej/intermodalnej, wodnej śródlądowej, morskiej).

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

W zakresie budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej/intermodalnej, wodnej śródlądowej i morskiej (porty morskie) wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. W pierwszym rzędzie wsparcie będzie skierowane do obszarów wymagających dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w okresie 2007-2013.

Działania w powyższym zakresie będą spójne z celami SUE RMB przyjętymi dla następujących obszarów priorytetowych: OP SAFE (m.in. poprzez inwestycje wpływające na ograniczenie zanieczyszczenia środowiska przez statki, poprawę bezpieczeństwa żeglugi oraz projekty z zakresu ratownictwa morskiego), OP SHIP (wspierającego rozwój czystej żeglugi) oraz OP HAZARDS (w zakresie ograniczania zanieczyszczenia środowiska morskiego przez statki).

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Podstawowym trybem wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie tryb pozakonkursowy, zaś tryb konkursowy będzie stosowany w przypadkach uzasadnionych rodzajem wspieranych projektów w danej gałęzi transportu.

Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (w tym Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu) lub projektów dotyczących realizacji zadań publicznych, których wnioskodawcami, ze względu na charakter lub cel projektu, mogą być jedynie podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu. Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej. W pozostałych przypadkach będzie miał zastosowanie tryb konkursowy.

Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celów priorytetu inwestycyjnego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć, w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

Dofinansowanie otrzymają projekty na drogach wodnych śródlądowych, które przejdą pozytywnie ocenę wykonalności pod względem ekonomicznym, technicznym i środowiskowym w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Współfinansowane będą mogły być tylko projekty wskazane w załącznikach do Master Planów dla obszarów dorzeczy Odry i Wisły, które nie wpływają negatywnie na osiągnięcie dobrego stanu wód lub nie pogarszają stanu wód.[60] Współfinansowanie projektów wskazanych w załącznikach do Master Planów, jako mogące spowodować nieosiągnięcie dobrego stanu wód lub pogorszenie stanu/potencjału jednolitych części wód[61], nie będzie dozwolone do czasu przedstawienia wystarczających dowodów na spełnienie warunków określonych w art. 4.7 Ramowej Dyrektywy Wodnej w aktualizacji Planów Gospodarowania Wodami na Obszarach Dorzeczy. Wypełnienie warunku będzie uzależnione od potwierdzenia przez Komisję Europejską zgodności przygotowanych aktualizacji Planów Gospodarowania Wodami w Dorzeczach z wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej.

W zakresie transportu intermodalnego preferowane będą projekty dotyczące terminali w portach morskich oraz terminali drogowo-kolejowych, znajdujących się na sieci TEN-T, zgodnie z ich listą ujętą w załączniku 2. do rozporządzenia TEN-T (zawierającą wykaz węzłów sieci bazowej i kompleksowej).

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

Pomoc publiczna może występować w przypadku projektów transportu intermodalnego dla przedsiębiorców wykonujących lub zamierzających wykonywać działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego oraz w przypadku transportu morskiego w dziedzinie projektów dotyczących rozbudowy terminali i nabrzeży w portach morskich realizowanych przez zarządy portów morskich.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do

[60] Projekty wskazane na Listach nr 1 - *Inwestycje, które nie wpływają negatywnie na osiągnięcie dobrego stanu wód lub nie pogarszają stanu wód*.

[61] Projekty wskazane na Listach nr 2 - *Inwestycje, które mogą spowodować nieosiągnięcie dobrego stanu wód lub pogorszenie stanu/potencjału i dla których należy rozważyć zastosowanie odstępstwa*.

zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac, lub podpisania umowy PPP pomiędzy podmiotem publicznym i podmiotem sektora prywatnego (o ile dotyczy), będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.

Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego tego priorytetu związanego ze zwiększeniem potencjału przyjaznego środowisku transportu w przewozie towarów, poprzez wdrażanie inwestycji związanych z przebudową infrastruktury dostępowej portów morskich i zabudowy regulacyjnej śródlądowych dróg wodnych, których rezultatem będzie zwiększenie potencjału przeładunkowego portów i poprawa warunków żeglownych na drogach wodnych.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba terminali zbudowanych lub rozbudowanych zlokalizowanych w sieci TEN-T	szt.	FS	n/d	3	SL 2014	Rocznie
2.	Długość zbudowanych lub zmodernizowanych nabrzeży w portach morskich	mb	FS	n/d	4 145	SL 2014	Rocznie
3.	Długość zmodernizowanych torów wodnych i podejściowych	km	FS	n/d	6,5	SL 2014	Rocznie

RAMY WYKONANIA

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowanych	EUR	FS	n/d	2 735 319 030	11 214 561 037	SL 2014	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Całkowita długość nowych dróg, w tym TEN-T	km	FS	n/d	0	757	SL 2014	Wskaźnik ten reprezentuje większość alokacji.
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Całkowita długość budowanych dróg według zawartych umów o dofinansowanie	km	FS	n/d	454	-	Dane instytucji na podstawie SL 2014	Zawarcie umowy o dofinansowanie dla projektu świadczy o spełnieniu przez ten projekt kryteriów programowych. Ponadto jego dojrzałość inwestycyjna podlega szczegółowej ocenie przed zawarciem umowy o dofinansowanie.

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji	
Kod	**Kwota**
028	3 863 218 418
029	4 000 000 000
033	250 000 000
035	650 000 000
036	47 383 683
037	36 896 782
039	432 556 876
042	252 321 121
Razem	**9 532 376 880**

Forma finansowania	
Kod	**Kwota**
01	9 532 376 880
Razem	9 532 376 880

Terytorium	
Kod	**Kwota**
07	9 532 376 880
Razem	9 532 376 880

Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	**Kwota**
07	9 532 376 880
Razem	9 532 376 880

2.2.4. OŚ PRIORYTETOWA IV: INFRASTRUKTURA DROGOWA DLA MIAST

W ramach osi IV. przewiduje się wsparcie dwóch priorytetów inwestycyjnych celu tematycznego 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych. Przewidziano w niej interwencje dla różnych kategorii regionów, ponieważ wybrane do realizacji projekty drogowe będą zlokalizowane na terenie całego kraju. Wynika to z istniejących potrzeb w zakresie poprawy dostępności ośrodków miejskich do sieci TEN-T, wyprowadzania ruchu z miast oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego, które występują na terenie całego kraju, niezależnie od kategorii regionu. W warunkach polskich krajowa sieć drogowa jest rozwijana z poziomu centralnego, a istniejące różnice jej rozwoju i stanu technicznego oraz wynikające z tego potrzeby i wyzwania nie są zależne od położenia na obszarze danego województwa. Ograniczona dostępność ośrodków miejskich, a także duża skala (natężenie) przebiegających przez nie strumieni ruchu drogowego (w tym zwłaszcza tranzytowego) i wynikający z tego poziom bezpieczeństwa, stanowią problem niezależnie od położenia w granicach administracyjnych poszczególnych województw, zakwalifikowanych do określonej kategorii regionów. Dlatego efekt zwiększenia dostępności transportowej wymaga kompleksowego podejścia i działań w obrębie regionów niezależnie od ich kategorii.

Działania w ramach osi IV. stanowią uzupełniającą część wobec inwestycji przewidzianych w ramach osi III. związanych z rozwojem drogowej sieci TEN-T i realizują określony w niej cel, z uwzględnieniem dostępności drogowej ośrodków miejskich i ich odciążenia od ruchu drogowego.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.A. WSPIERANIE MULTIMODALNEGO JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU POPRZEZ INWESTYCJE W TEN-T

CELE SZCZEGÓŁOWE

Zwiększona dostępność transportowa ośrodków miejskich w TEN-T oraz odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Rezultatem realizacji projektów w priorytecie inwestycyjnym będzie poprawa stanu infrastruktury drogowej wpływającej na dostępność transportową miast oraz zmniejszenie natężenia ruchu drogowego (tranzytowego) w miastach, które wpłynie korzystnie na stan bezpieczeństwa na drogach

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p	Wskaźnik	Jedn. miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WDDT II (syntetyczny) dla miast na prawach powiatu na sieci TEN-T	n/d	słabiej /lepiej rozwinięte	46,68	2013	56,41	PAN (opracowanie dla MIR)	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania
2.	Wypadki w miastach na prawach powiatu w sieci TEN-T	szt./100 tys. mieszkańców	słabiej/lepiej rozwinięte	101	2013	nieporszenie się średniej z ostatnich 5-ciu lat	MIR na podstawie danych Polskiego Obserwatorium BRD	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania

ZAKRES INTERWENCJI

W ramach priorytetu inwestycyjnego realizowane będą inwestycje na krajowej sieci drogowej w TEN-T dotyczące powiązania infrastruktury miejskiej z pozamiejską siecią TEN-T (drogi krajowe w miastach będących węzłami miejskimi sieci bazowej TEN-T[62]), odciążenia miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice pozamiejskie na drogach krajowych i ekspresowych, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu), a także poprawy ich dostępności (trasy wylotowe na drogach krajowych, odcinki dróg ekspresowych przy miastach). Projekty będą realizowane na drogach zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, a także przez miasta na prawach powiatu. Będą one uzupełniane o inwestycje z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) obejmujące inwestycje infrastrukturalne (engineering)[63].

Osiągnięcie efektu sieciowego w ramach krajowej sieci TEN-T nie będzie możliwe bez pełnego zintegrowania miejskiej infrastruktury drogowej z przebiegającymi przez te miasta głównymi ciągami komunikacyjnymi w TEN-T. W związku z tym, w uzupełnieniu do budowy dróg ekspresowych i autostrad w głównych ciągach transportowych, zakłada się realizację wybranych odcinków dróg krajowych[64], zapewniających płynny przepływ ruchu pomiędzy drogami w miastach a pozamiejskimi ciągami TEN-T.

Budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast, w tym dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zostanie zaadresowana do tych miast, w których zidentyfikowano m.in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim, brak alternatywnego, wysokoprzepustowego połączenia drogowego, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Budowa obwodnic i tras wylotowych umożliwi wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miast o nieprzystosowanej do tego infrastruktury drogowej, przyczyniając się do poprawy płynności ruchu drogowego i ograniczenia generowanych przez transport kosztów środowiskowych, w tym redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, społecznych i ekonomicznych, co w efekcie przełoży się na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia w miastach.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

Beneficjentami realizowanych projektów będzie zarządca sieci dróg krajowych, a także jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu, w tym miast stanowiących węzły miejskie sieci bazowej TEN-T (jako zarządcy odcinków dróg krajowych znajdujących się w granicach miast na prawach powiatu) oraz ich jednostki organizacyjne.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej w sieci TEN-T.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

W zakresie budowy i przebudowy sieci drogowej, spójnej z siecią TEN-T, wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Na obszarze Polski Wschodniej interwencja POIŚ w zakresie budowy lub przebudowy dróg krajowych w miastach na prawach powiatu nie będzie obejmowała miast wojewódzkich Polski Wschodniej objętych wsparciem PO Polska Wschodnia. Stworzenie spójnej sieci transportowej przyczyni się do poprawy dostępności wewnętrznej makroregionu

[62] Węzły miejskie sieci bazowej określone w Załączniku II do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013.

[63] Dotyczy odcinków dróg możliwych do wsparcia w ramach danego priorytetu inwestycyjnego.

[64] Dotyczy odcinków dróg krajowych zaliczonych do ciągów TEN-T w tych miastach.

Morza Bałtyckiego, przyczyniając się do realizacji działań SUE RMB określonych w OP TRANSPORT.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (w tym Dokument Implementacyjny, Program Budowy Dróg Krajowych), bezpośrednio z nich wynikających (Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) lub projektów dotyczących realizacji zadań publicznych, których wnioskodawcami, ze względu na charakter lub cel projektu, mogą być jedynie podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu. Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej. W pozostałych przypadkach (inwestycje w miastach na prawach powiatu, w tym w miejskich węzłach sieci bazowej) będzie miał zastosowanie tryb konkursowy, preferujący projekty przyczyniające się do realizacji celu szczegółowego priorytetu inwestycyjnego, związanego ze zwiększeniem dostępności transportowej i odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego, poprzez premiowanie inwestycji eliminujących wąskie gardła w miastach, wyprowadzających ruch poza miasta i poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych. Promowany będzie wybór projektów przyczyniających się w największym stopniu do poprawy dostępności miast oraz zmniejszenia zatłoczenia i ograniczeń przepustowości infrastruktury drogowej w miastach, które korzystnie wpłyną na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach i jego wpływ na środowisko, a także inwestycji przyczyniających się do integracji systemu transportowego. Projekty te będą charakteryzowały się efektywnością ekonomiczną.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac, lub podpisania umowy PPP pomiędzy podmiotem publicznym i podmiotem sektora prywatnego (o ile dotyczy), będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.

Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego tego priorytetu, związanego ze zwiększeniem dostępności ośrodków miejskich w TEN-T oraz odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego, poprzez budowę i przebudowę głównych dróg w miastach, dróg stanowiących trasy wylotowe i obwodnic, których rezultatem będzie poprawa ich skomunikowania drogowego i bezpieczeństwa ruchu na drogach.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych dróg (CI)	km	EFRR	słabiej rozwinięte	77	SL 2014	Rocznie
1.a. .	Całkowita długość nowych dróg, w tym TEN-T (CI)	km	EFRR	słabiej rozwinięte	77	SL 2014	Rocznie
2.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI)	km	EFRR	słabiej rozwinięte	33	SL 2014	Rocznie
2.a.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg, w tym TEN-T (CI)	km	EFRR	słabiej rozwinięte	33	SL 2014	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.B. *ZWIĘKSZANIE MOBILNOŚCI REGIONALNEJ POPRZEZ ŁĄCZENIE WĘZŁÓW DRUGORZĘDNYCH I TRZECIORZĘDNYCH Z INFRASTRUKTURĄ TEN-T, W TYM Z WĘZŁAMI MULTIMODALNYMI*

CELE SZCZEGÓŁOWE

Zwiększona dostępność transportowa ośrodków miejskich poza siecią podstawowych połączeń drogowych w TEN-T oraz odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Rezultatem realizacji projektów w priorytecie inwestycyjnym będzie poprawa stanu infrastruktury drogowej wpływającej na dostępność transportową miast oraz zmniejszenie natężenia ruchu drogowego (tranzytowego) w miastach, które wpłynie korzystnie na stan bezpieczeństwa na drogach

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WDDT II (syntetyczny) dla miast na prawach powiatu poza siecią TEN-T	n/d	słabiej /lepiej rozwinięte	34,06	2013	39,48	PAN (opracowanie dla MIR)	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania
2.	Wypadki w miastach na prawach powiatu poza siecią TEN-T	szt./100 tys.mieszkańców	słabiej/lepiej rozwinięte	89	2013	nieporszenie się średniej z ostatnich 5-ciu lat	MIR na podstawie danych Polskiego Obserwatorium	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania

ZAKRES INTERWENCJI

W ramach priorytetu inwestycyjnego planuje się realizację projektów na krajowej sieci drogowej poza TEN-T, związanych z połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T (drogi ekspresowe i drogi krajowe poza TEN-T, pełniące rolę tras wylotowych), powiązaniem miejskiej infrastruktury drogowej z pozamiejską siecią TEN-T (drogi krajowe w miejskich węzłach sieci bazowej[65]) oraz z odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice pozamiejskie, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu). Projekty będą realizowane na drogach zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, a także przez miasta na prawach powiatu. Będą one uzupełniane o inwestycje z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD), obejmujące inwestycje infrastrukturalne (engineering)[66].

Osiągnięcie efektu sieciowego w ramach krajowej sieci TEN-T nie będzie możliwe bez połączenia ośrodków miejskich, szczególnie ośrodków wojewódzkich, drogami łączącymi z tą siecią. W związku z powyższym, w uzupełnieniu do budowy dróg ekspresowych w głównych ciągach transportowych, zakłada się realizację wybranych odcinków dróg ekspresowych i krajowych stanowiących elementy łączące ośrodki miejskie z siecią TEN-T. Ponadto, w celu zintegrowania miejskiej infrastruktury drogowej węzłów miejskich sieci bazowej z przebiegającymi przez te miasta głównymi ciągami komunikacyjnymi w TEN-T, zakłada się realizację wybranych odcinków dróg krajowych[67], zapewniających płynny przepływ ruchu pomiędzy drogami w miastach a pozamiejskimi ciągami TEN-T.

Budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast, w tym dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zostanie zaadresowana do tych miast, w których zidentyfikowano m.in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim, brak alternatywnego, wysokoprzepustowego połączenia drogowego, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Budowa obwodnic i tras wylotowych umożliwi wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miast o nieprzystosowanej do tego infrastrukturze drogowej, przyczyniając się do poprawy płynności ruchu drogowego i ograniczenia generowanych przez transport kosztów środowiskowych, w tym redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, społecznych i ekonomicznych, co w efekcie przełoży się na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia w miastach.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

Beneficjentami realizowanych projektów będzie zarządca sieci dróg krajowych, a także jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu, w tym miast stanowiących węzły miejskie sieci bazowej TEN-T (jako zarządcy odcinków dróg krajowych znajdujących się w granicach miast na prawach powiatu) oraz ich jednostki organizacyjne.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z infrastruktury drogowej.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

[65] Węzły miejskie sieci bazowej określone w Załączniku II do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013.

[66] Dotyczy odcinków dróg możliwych do wsparcia w ramach danego priorytetu inwestycyjnego.

[67] Dotyczy odcinków dróg krajowych nie zaliczonych do ciągów TEN-T w tych miastach.

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Będzie skierowane do obszarów wymagających realizacji inwestycji infrastrukturalnych służących poprawie dostępności miast i regionów do sieci transeuropejskiej i ich odciążeniu od ruchu tranzytowego. Na obszarze Polski Wschodniej interwencja POIŚ w zakresie budowy lub przebudowy dróg krajowych w miastach na prawach powiatu nie będzie obejmowała miast wojewódzkich Polski Wschodniej, objętych wsparciem PO Polska Wschodnia. Budowa połączeń transportowych, zwiększających dostępność do polskich ośrodków wzrostu, będzie wypełniała założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich. W ramach osi priorytetowej przewiduje się wyodrębnienie puli środków przeznaczonej na wsparcie województwa mazowieckiego, w związku z klasyfikacją tego regionu do grupy lepiej rozwiniętych.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (w tym Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu, Program Budowy Dróg Krajowych), bezpośrednio z nich wynikających (Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) lub projektów dotyczących realizacji zadań publicznych, których wnioskodawcami, ze względu na charakter lub cel projektu, mogą być jedynie podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu. Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej.

W pozostałych przypadkach (inwestycje w miastach na prawach powiatu, w tym w miejskich węzłach sieci bazowej) będzie miał zastosowanie tryb konkursowy, preferujący projekty przyczyniające się do realizacji celu szczegółowego priorytetu inwestycyjnego, związanego ze zwiększeniem dostępności transportowej i odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego, poprzez premiowanie inwestycji eliminujących wąskie gardła w miastach, wyprowadzających ruch poza miasta i poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć, w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych. Promowany będzie wybór projektów przyczyniających się w największym stopniu do poprawy dostępności miast położonych poza podstawową siecią drogową oraz zmniejszenia zatłoczenia i ograniczeń przepustowości infrastruktury drogowej w miastach, które korzystnie wpłyną na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach i jego wpływ na środowisko, a także inwestycji przyczyniających się do integracji systemu transportowego. Projekty te będą charakteryzowały się efektywnością ekonomiczną.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

W ramach osi priorytetowej nie przewiduje się pomocy publicznej.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac, lub podpisania umowy PPP pomiędzy podmiotem publicznym i podmiotem sektora prywatnego (o ile dotyczy), jest / będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.

Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego tego priorytetu, związanego ze zwiększeniem dostępności ośrodków miejskich poza siecią podstawowych połączeń drogowych w TEN-T oraz odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego, poprzez budowę i przebudowę głównych dróg w miastach, dróg stanowiących trasy wylotowe i obwodnic, których rezultatem będzie poprawa ich skomunikowania drogowego i bezpieczeństwa ruchu na drogach.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych dróg (CI)	km	EFRR	lepiej rozwinięte	7	SL 2014	Rocznie
				słabiej rozwinięte	109	SL 2014	Rocznie
2.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI)	km	EFRR	słabiej rozwinięte	50	SL 2014	Rocznie

RAMY WYKONANIA

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	EFRR	słabiej rozwinięte	713 757 879	3 419 432 928	SL 2014	Obowiązkowy
					lepiej rozwinięte	19 606 529	79 735 240	SL 2014	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Całkowita długość nowych dróg	km	EFRR	słabiej rozwinięte	0	186	SL 2014	Reprezentuje większość alokacji osi na przeznaczonej dla regionów słabiej rozwiniętych, odzwierciedla logikę interwencji.
3	Kluczowy etap wdrożeniowy	Całkowita długość budowanych dróg według zawartych umów o dofinansowanie	km	EFRR	słabiej rozwinięte	111	-	dane instytucji na podstawie SL 2014	Zawarcie umowy o dofinansowanie stanowi istotny etap w realizacji zobowiązań osi.
4.	Wskaźnik produktu	Całkowita długość nowych dróg	km	EFRR	lepiej rozwinięte	0	7	SL 2014	Reprezentuje większość alokacji osi przeznaczonej na region lepiej rozwinięty, odzwierciedla logikę interwencji.
5.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Całkowita długość budowanych dróg według zawartych umów o dofinansowanie	km	EFRR	lepiej rozwinięte	7	-	dane instytucji na podstawie SL 2014	Zawarcie umowy o dofinansowanie stanowi istotny etap w realizacji zobowiązań

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
028	499 011 438	-
029	332 674 292	-

Forma finansowania		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
01	2 906 517 988	63 788 191
Razem	2 906 517 988	63 788 191

Terytorium		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
07	2 906 517 988	63 788 191
Razem	2 906 517 988	63 788 191

Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
07	2 906 517 988	63 788 191
Razem	2 906 517 988	63 788 191

030	1 183 740 404	63 788 191
033	356 436 742	-
034	534 655 112	-
Razem	2 906 517 988	63 788 191

2.2.5. Oś priorytetowa V: Rozwój transportu kolejowego w Polsce

Dana oś priorytetowa przeznaczona jest do finansowania wyłącznie z jednego funduszu (Fundusz Spójności). Z tego względu nie wyodrębnia się kategorii regionów, pomimo że swoim zasięgiem obejmuje cały kraj. Jednocześnie jest ona dedykowana wyłącznie jednemu celowi tematycznemu 7.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.I. WSPIERANIE MULTIMODALNEGO JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU POPRZEZ INWESTYCJE W TEN-T

CELE SZCZEGÓŁOWE

Lepszy stan połączeń kolejowych pomiędzy głównymi miastami Polski

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Rezultatem realizacji projektów w priorytecie inwestycyjnym będzie poprawa stanu połączeń kolejowych, która wpłynie na skrócenie czasu przejazdu koleją pomiędzy największymi miastami

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi	godziny	n/d	5,5[68]	2013	3,7[69]	MIR	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania
2.	Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski	n/d	n/d	30,17	2013	45,25	PAN (opracowanie dla MIR)	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania

ZAKRES INTERWENCJI

Wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju wymagać będzie skoncentrowania interwencji na uzupełnianiu luk na głównych liniach (magistralach) kolejowych w TEN-T, w tym objętych umową AGTC, odcinkach łączących ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze i liniach stanowiących elementy połączeń portów morskich z zapleczem gospodarczym w głębi kraju.

Interwencja ze środków UE[70] będzie ukierunkowana przede wszystkim na główne korytarze kolejowe: E 20 / C-E 20, E 30 / C-E 30, C-E 59, C-E 65, E-59 i E-75. Inwestycje będą obejmować

[68] Za: (projekt) *Dokument Implementacyjny* do *Strategii Rozwoju Transportu*
[69] Za: (projekt) *Dokument Implementacyjny* do *Strategii Rozwoju Transportu*
[70] POIiŚ 2014-2020 i CEF.

co do zasady modernizację[71] i rehabilitację[72] istniejących szlaków kolejowych w sieci TEN-T służących do przewozów pasażerskich i towarowych, przy zapewnieniu pełnej zgodności prowadzonych działań z parametrami technicznymi wymaganymi dla infrastruktury kolejowej. Dodatkowo w ograniczonym zakresie przewiduje się również budowę wybranych krótkich odcinków linii. Nie planuje się natomiast projektów rewitalizacji linii kolejowych. Kolejowe inwestycje infrastrukturalne będą ukierunkowane również na poprawę dostępności portów lotniczych. Wybrane do dofinansowania projekty kolejowe, w zależności od uwarunkowań technicznych i realizacyjnych, będą posiadały komponent związany z montażem systemu ERTMS.

Ograniczone wykorzystanie linii kolejowych do przewozu towarów wynika z niekonkurencyjności kosztowej (wysokie koszty prowadzenia ruchu) i czasowej (długi czas przewozu spowodowany niską prędkością handlową) względem transportu drogowego. Stąd w ramach modernizacji tras kolejowych większy niż dotychczas priorytet zostanie położony na liniach w znacznym stopniu wykorzystywanych do przewozu towarów, na których parametry techniczne (w tym w szczególności prędkość, nośność, przepustowość i dopuszczalna długość składu) nie odpowiadają potrzebom współczesnych przewoźników – ukierunkowany przede wszystkim na potrzeby tych segmentów rynku przewozowego, w których transport kolejowy może odgrywać istotną rolę w średniej i dłuższej perspektywie czasu. Celem inwestycji będzie złagodzenie powyższych problemów poprzez działania na rzecz eliminacji „wąskich gardeł" – miejsc o ograniczonej przepustowości i uzyskania stałych prędkości na długich odcinkach, w tym np. likwidację punktowych ograniczeń prędkości oraz instalację nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem; umożliwienie przejazdu pociągów o maksymalnej długości (740 m), czy też likwidację odcinków i punktów o zmniejszonym dopuszczalnym nacisku osi. Interwencja będzie ukierunkowana przede wszystkim na priorytety realizacyjne związane z budową drugich torów na szlakach jednotorowych; separacją ruchu pasażerskiego aglomeracyjnego oraz dalekobieżnego i towarowego; udrożnienie ciągów ułatwiających przejazd przez aglomeracje[73] lub ich ominięcie; dostosowanie układów torowych stacji do przewidywanych potrzeb przewozowych oraz zabudowę nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Istotnym uzupełnieniem inwestycji na liniach kolejowych będą inwestycje mające na celu unowocześnienie (modernizacja i zakup) taboru kolejowego. Dofinansowany tabor będzie wykorzystywany na obszarze, który został wskazany w dokumentacji aplikacyjnej.

Ponadto, w uzupełnieniu do podstawowych typów inwestycji związanych z modernizacją linii kolejowych i unowocześnieniem taboru kolejowego, realizowane będą także pozostałe prace związane z kompleksowym wsparciem dla systemu kolejowego. Będą one obejmowały budowę i modernizację systemów zasilania trakcyjnego, sterowania ruchem kolejowym, inwestycje w infrastrukturę systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi,

[71] Za modernizację uznawany będzie proces, w wyniku którego następuje zmiana warunków użytkowania istniejących obiektów infrastruktury kolejowej poprzez przystosowanie ich do wyższych parametrów techniczno-eksploatacyjnych oraz wzrost wartości obiektów (zgodnie z obowiązującym WPIK przyjętym w dn. 7 listopada 2011 r.). Definicja ta jest spójna z definicją wg dyrektywy 2008/57 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, zgodnie z którą modernizacja oznacza wszelkie większe prace modyfikacyjne prowadzone w podsystemie lub jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu, zaś odnowienie oznacza wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmieniające całkowitych osiągów podsystemu.

[72] Rehabilitacja to proces prowadzący do osiągnięcia przez istniejącą infrastrukturę transportową pierwotnych parametrów konstrukcyjnych połączony z długoterminową poprawą jakości tej infrastruktury w porównaniu ze stanem obecnym, tam gdzie dotyczy (sieć TEN-T) - zgodnie z wymogami i przepisami ustanowionymi Rozporządzeniem Nr 1315/2013.

[73] Inwestycje na rzecz systemu kolei miejskich będą finansowane ze środków priorytetu inwestycyjnego 7.iii.

w poprawę stanu technicznego obiektów inżynieryjnych oraz zakup specjalistycznego sprzętu technicznego. Kontynuowane będzie wprowadzanie na najważniejszych szlakach kolejowych Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), a także projekty dotyczące likwidacji miejsc niebezpiecznych (m.in. poprawa stanu przejazdów kolejowych), doposażające służby ratownicze (ratownictwo techniczne), tworzenia centralnych systemów monitorowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz organizacji kampanii społecznych służących wzrostowi świadomości społecznej w zakresie unikania zagrożeń występujących przy prowadzeniu ruchu kolejowego. W ramach prac związanych z poprawą jakości świadczonych usług, kontynuowane będą inwestycje dotyczące modernizacji infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań technicznych związanych z obsługą osób z ograniczoną mobilnością), polegające na poprawie elementów infrastruktury i/lub montażu systemów służących poprawie jakości świadczonych usług, takich jak systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, zakupu biletów, przechowywania bagażu, systemy służące integracji z innymi rodzajami transportu i osiągnięciu multimodalności itp.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W sektorze kolejowym beneficjentami będą zarządcy infrastruktury kolejowej (w tym dworcowej) oraz przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, a także spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego (tzw. ROSCO – *rolling stock leasing companies*) oraz samorządy terytorialne (infrastruktura dworcowa i tabor kolejowy). Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne) oraz właściwe organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej w sieci TEN-T.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

W zakresie modernizacji kolejowej sieci TEN-T wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Na obszarze Polski Wschodniej interwencja POIŚ dotycząca głównych magistral kolejowych będzie uzupełniana przez inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu makroregionalnym finansowanych w ramach PO Polska Wschodnia. W pierwszym rzędzie, w celu zapewnienia spójności krajowej sieci transportowej, wsparcie będzie skierowane do ciągów transportowych wymagających dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w okresie 2007-2013. Budowa połączeń transportowych zwiększających dostępność do polskich ośrodków wzrostu, będzie wypełniała założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich.

Realizacja priorytetów na rzecz poprawy połączeń transportowych, w tym o znaczeniu europejskim, będzie miała znaczący wpływ na poprawę możliwości rozwojowych w skali kraju, jak również makroregionu, przyczyniając się do osiągania celów SUE RMB, dotyczących poprawy dostępności obszaru Morza Bałtyckiego w wymiarze wewnętrznym oraz zewnętrznym. Działania w powyższym zakresie będą spójne z celami SUE RMB przyjętymi dla OP TRANSPORT, dotyczącymi poprawy wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych makroregionu.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Podstawowym trybem wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie tryb pozakonkursowy, zaś tryb konkursowy będzie stosowany w przypadkach uzasadnionych rodzajem wspieranych projektów w danej gałęzi transportu.

Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (w tym Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu). Ponadto będzie on stosowany wobec projektów dotyczących realizacji zadań publicznych, których wnioskodawcami, ze względu na charakter lub cel projektu, mogą być jedynie podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu w związku z występowaniem prawnego obowiązku realizacji określonych zadań, wynikającego z przepisów prawa lub dokumentów strategicznych. Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej. Tryb konkursowy będzie miał zastosowanie w pozostałych przypadkach, w tym m. in. zakupu lub modernizacji taboru kolejowego.

Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć, w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych. Priorytetowo będą traktowane inwestycje przyczyniające się w największym stopniu do ukończenia kolejowej sieci TEN-T, do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ograniczenia wpływu transportu na środowisko, zmniejszenia zatłoczenia i ograniczeń przepustowości infrastruktury transportowej i integracji systemu transportowego, charakteryzujące się efektywnością ekonomiczną.

Wybór do dofinansowania projektów taboru szynowego będzie uzależniony od stanu technicznego infrastruktury, po której będzie się poruszał, w celu zagwarantowania optymalnego wykorzystania parametrów technicznych zakupionego lub zmodernizowanego taboru. Preferowane będzie dofinansowanie taboru wykorzystywanego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Tabor wykorzystywany do przewozów komercyjnych będzie mógł uzyskać dofinansowanie jeśli zostanie wykazane, że bez dofinansowania przewoźnik nie zrealizowałby inwestycji w takim samym zakresie, a jest ona niezbędna dla osiągnięcia założonych celów w zakresie rozwoju regionalnego.

W celu maksymalizacji wykorzystania środków w sektorze kolejowym, do końca 2016 r. powinny się rozpocząć prace dla wszystkich projektów określonych jako dojrzałe w Dokumencie Implementacyjnym, a tam gdzie to możliwe, dodatkowe projekty powinny do końca tego roku osiągnąć stopień dojrzałości w przygotowaniu. Dlatego przewiduje się kontynuację działania ustanowionego w poprzednim okresie programowania Task Force'u z udziałem Komisji Europejskiej, w celu zapewnienia odpowiedniego monitorowania stopnia zaawansowania wdrażania projektów kolejowych. Komitet Monitorujący POIiŚ będzie regularnie informowany o wynikach posiedzeń Task Force'u.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

Pomoc publiczna może występować w przypadku transportu kolejowego w projektach dotyczących zakupu/modernizacji taboru.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac, lub podpisania umowy PPP pomiędzy podmiotem publicznym i podmiotem sektora prywatnego (o ile dotyczy), będzie zgodny z art. 102 ust. 3

rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.

Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego tego priorytetu, związanego z rozwojem sieci kolejowej w TEN-T w Polsce poprzez wdrażanie inwestycji związanych z modernizacją i rehabilitacją linii kolejowych w TEN-T, których rezultatem będzie skrócenie czasu przejazdu koleją między największymi polskimi miastami.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, w tym TEN-T (CI)	km	FS	n/d	522	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba zakupionych/ zmodernizowanych pojazdów kolejowych	szt.	FS	n/d	167	SL 2014	Rocznie
3.	Długość linii kolejowych wyposażonych w system ERTMS[74]	km	FS	n/d	480	SL 2014	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.III. ROZWÓJ I REHABILITACJA[75] KOMPLEKSOWYCH, WYSOKIEJ JAKOŚCI I INTEROPERACYJNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO ORAZ PROPAGOWANIE DZIAŁAŃ SŁUŻĄCYCH ZMNIEJSZANIU HAŁASU

CELE SZCZEGÓŁOWE

Lepszy stan krajowych połączeń kolejowych oraz większe wykorzystanie systemów kolejowych w miastach

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Rezultatem realizacji projektów w priorytecie inwestycyjnym będzie poprawa stanu krajowych połączeń kolejowych i systemu kolejowego w miejskich obszarach funkcjonalnych, wpływające na ich większe wykorzystanie w transporcie osób i towarów

WSKAŹNIKI REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jedn. miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru

[74] (ETCS lub GSM-R, w tym doposażenie w drugi komponent ERTMS lub podniesienie poziomu ETCS)
[75] Definicja zgodna ze wskazaną w Dokumencie Implementacyjnym do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.
[76] Interwencja w priorytecie inwestycyjnym 7.iii. dotyczy systemu kolejowego na liniach kolejowych poza TEN-T oraz kolei miejskich, zatem będzie przyczyniała się do osiągnięcia rezultatów określonych dla priorytetów inwestycyjnych 7.i. i 4.v.

1.	Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim	mln pask m/rok	n/d	16 293	2013	20 026	UTK	co 2 lata
2.	Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym	mln tkm/rok	n/d	50 881	2013	63 100	UTK	co 2 lata

ZAKRES INTERWENCJI

W ramach priorytetu inwestycyjnego dofinansowanie otrzymają projekty kolei poza TEN-T oraz systemu kolejowego w miastach (koleje miejskie). Wsparcie transportu kolejowego poza siecią TEN-T będzie dotyczyło połączeń do sieci TEN-T, odcinków łączących ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze (tzw. *feeder lines*), a także linii stanowiących element połączeń portów morskich i lotniczych z zapleczem gospodarczym w głębi kraju oraz połączeń platform multimodalnych. Realizacja wybranych odcinków linii kolejowych przyczyni się do poprawy spójności terytorialnej województw i dostępności do regionalnych ośrodków miejskich.

Ze względu na znaczenie pasażerskich przewozów kolejowych w obszarze ciążenia metropolii (uznanych za perspektywiczne), realizowane będą inwestycje infrastrukturalne w rozwój systemu kolei miejskiej na tych obszarach.

Przewiduje się realizację inwestycji w odniesieniu zarówno do infrastruktury liniowej (podstawowej i systemów sterowania ruchem) i punktowej (w tym m.in. przystanki kolejowe, dworce przesiadkowe), jak i taboru kolejowego. Dofinansowany tabor będzie wykorzystywany na obszarze, który został wskazany w dokumentacji aplikacyjnej. Poza siecią TEN-T realizowane będą także pozostałe typy inwestycji kolejowych, wskazane w opisie PI 7.i. Typ prowadzonych prac (modernizacja, rehabilitacja, budowa nowej infrastruktury) będzie uzależniony od specyfiki danego odcinka, jego stanu i parametrów technicznych oraz roli i znaczenia w regionalnym i miejskim układzie transportowym. Nie przewiduje się projektów rewitalizacji linii kolejowych.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W obszarze kolei miejskiej beneficjentami będą jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki i porozumienia) oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy świadczący usługi w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. W obszarze transportu kolejowego poza miastami (linie poza siecią TEN-T) beneficjentami będą zarządcy infrastruktury kolejowej (w tym dworcowej) oraz przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, a także spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego (tzw. ROSCO – *rolling stock leasing companies*) oraz samorządy terytorialne (infrastruktura dworcowa i tabor kolejowy). Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa na kolei, beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne).

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z infrastruktury kolejowej i środków kolejowego transportu zbiorowego dofinansowanych ze środków UE.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Ze względu na rolę kolei w rozwoju poszczególnych obszarów, interwencja obejmować będzie linie kolejowe poza siecią TEN-T, stanowiąc uzupełnienie służące dołączeniu do sieci TEN-T pozostałych obszarów nie znajdujących się w bezpośrednim zasięgu sieci kolejowej włączonej do transeuropejskiej sieci

transportowej. Interwencja POIŚ na liniach kolejowych poza TEN-T będzie komplementarna do inwestycji na liniach kolejowych o znaczeniu makroregionalnym, finansowanych w ramach PO Polska Wschodnia. W pierwszym rzędzie wsparcie będzie skierowane do obszarów wymagających dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w okresie 2007-2013. Budowa połączeń transportowych, zwiększających dostępność do polskich ośrodków wzrostu, będzie wypełniała założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej, służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich.

W przypadku linii poza TEN-T rozwijane będą połączenia ważnych ośrodków przemysłowych i gospodarczych do sieci transeuropejskiej, w tym do portów morskich i lotniczych (tzw. *feeder lines*).

W zakresie rozwoju kolei miejskiej, wsparcie dedykowane zostanie obszarom strategicznej interwencji w ramach programu, jakimi są miasta i obszary powiązane z nimi funkcjonalnie, zwłaszcza miasta wojewódzkie oraz w mniejszym zakresie, w sposób pośredni miasta regionalne i subregionalne.

Inwestycje prowadzone w powyższym obszarze wpłyną również na poprawę spójności sieci oraz dostępności transportowej w wymiarze zewnętrznym, w szczególności na obszarze Morza Bałtyckiego, przyczyniając się do osiągania celów SUE RMB określonych w OP TRANSPORT.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu, zgodnie z Umową Partnerstwa. Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów kolei poza TEN-T o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (w tym Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu).

W pozostałych przypadkach będzie miał zastosowanie tryb konkursowy, w tym m. in. dla inwestycji w kolej miejską oraz dla projektów zakupu lub modernizacji taboru kolejowego.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych. W procesie wyboru projektów transportu kolejowego poza TEN-T będzie uwzględniany ich wkład w budowę spójnej sieci kolejowej i jej integracji z siecią TEN-T, poprawę bezpieczeństwa na kolei, dostępności obszarów przemysłowych i innych miejsc aktywności gospodarczej, zmniejszenie ograniczeń przepustowości infrastruktury i integrację systemu transportowego. Realizowane będą inwestycje w rozwój kolei na obszarach aglomeracji, które przyczynią się do poprawy funkcjonowania transportu na obszarze metropolii, zmniejszenia zatłoczenia komunikacyjnego w miastach oraz poprawy dostępności i mobilności miejskiej. W obydwu przedstawionych obszarach interwencji projekty będą charakteryzowały się efektywnością ekonomiczną.

Wybór do dofinansowania projektów taboru szynowego będzie uzależniony od stanu technicznego infrastruktury, po której będzie się poruszał w celu zagwarantowania optymalnego wykorzystania parametrów technicznych zakupionego lub zmodernizowanego taboru. Preferowane będzie dofinansowanie taboru wykorzystywanego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Tabor wykorzystywany do przewozów komercyjnych będzie mógł uzyskać dofinansowanie jeśli zostanie wykazane, że bez dofinansowania przewoźnik nie zrealizowałby inwestycji w takim samym zakresie, a jest ona niezbędna dla osiągnięcia założonych celów w zakresie rozwoju regionalnego.

W celu maksymalizacji wykorzystania środków w sektorze kolejowym, do końca 2016 r. powinny się rozpocząć prace dla wszystkich projektów określonych jako dojrzałe w Dokumencie Implementacyjnym, a tam gdzie to możliwe, dodatkowe projekty powinny do końca tego roku osiągnąć stopień dojrzałości w przygotowaniu. Dlatego przewiduje się kontynuację działania ustanowionego w poprzednim okresie programowania Task Force'u z udziałem Komisji Europejskiej, w celu zapewnienia odpowiedniego monitorowania stopnia zaawansowania wdrażania projektów kolejowych. Komitet Monitorujący POIiŚ będzie regularnie informowany o wynikach posiedzeń Task Force'u.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

Pomoc publiczna może występować w przypadku transportu kolejowego w projektach dotyczących zakupu/modernizacji taboru.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac, lub podpisania umowy PPP pomiędzy podmiotem publicznym i podmiotem sektora prywatnego (o ile dotyczy), będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.

Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego tego priorytetu, związanego z poprawą infrastruktury krajowych połączeń kolejowych, poprzez wdrażanie inwestycji związanych z modernizacją i rehabilitacją linii kolejowych poza TEN-T, których rezultatem będzie ich większe wykorzystanie w transporcie osób i towarów.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	km	FS	n/d	103	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba zakupionych/ zmodernizowanych pojazdów kolejowych	szt.	FS	n/d	222	SL 2014	Rocznie

RAMY WYKONANIA

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	FS	n/d	589 376 471	5 893 764 706	SL 2014	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	Km	FS	n/d	0	625	SL 2014	Reprezentuje większość alokacji
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Całkowita długość przebudowywanych lub modernizowanych linii kolejowych wg umów o dofinansowanie	km	FS	n/d	281	-	Dane instytucji na podstawie SL 2014	Zawarcie umowy o dofinansowanie dla projektu świadczy o spełnieniu przez ten projekt kryteriów programowych. Ponadto jego dojrzałość inwestycyjna podlega szczegółowej ocenie przed zawarciem umowy o dofinansowanie

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji	
Kod	**Kwota**
024	834 144 100
025	2 535 163 380
026	1 197 000 000
027	443 392 520
Razem	5 009 700 000

Forma finansowania	
Kod	**Kwota**
01	5 009 700 000
Razem	5 009 700 000

Terytorium	
Kod	**Kwota**
07	5 009 700 000
Razem	5 009 700 000

Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	**Kwota**
07	5 009 700 000
Razem	5 009 700 000

2.2.6. OŚ PRIORYTETOWA VI: ROZWÓJ NISKOEMISYJNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W MIASTACH

Dana oś priorytetowa przeznaczona jest do finansowania wyłącznie z jednego funduszu (Fundusz Spójności). Z tego względu nie wyodrębnia się kategorii regionów, pomimo że swoim zasięgiem obejmuje cały kraj. Jednocześnie jest ona dedykowana wyłącznie jednemu celowi tematycznemu 4.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.V. PROMOWANIE STRATEGII NISKOEMISYJNYCH DLA WSZYSTKICH RODZAJÓW TERYTORIÓW, W SZCZEGÓLNOŚCI DLA OBSZARÓW MIEJSKICH, W TYM WSPIERANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MULTIMODALNEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ I DZIAŁAŃ ADAPTACYJNYCH MAJĄCYCH ODDZIAŁYWANIE ŁAGODZĄCE NA ZMIANY KLIMATU

CELE SZCZEGÓŁOWE

Większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Rezultatem realizacji projektów w priorytecie inwestycyjnym będzie wzrost liczby przewozów pasażerskich w miastach publicznym transportem zbiorowym

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich	szt.	n/d	167,1	2011	226,8[77]	GUS na potrzeby Strategii Rozwoju Transportu i bazy STRATEG	Rocznie
2.	Uniknięta emisja CO2 w wyniku funkcjonowania transportu publicznego	tony CO2	n/d	1 150 408	2012	wzrost uniknięte j emisji	MIR	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania

ZAKRES INTERWENCJI

Wsparcie transportu publicznego będzie jednym z elementów realizacji działań w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.v, wynikających z przygotowanych przez samorządy planów gospodarki niskoemisyjnej, obejmujących swoim zakresem zagadnienia związane ze zrównoważoną mobilnością miejską. W obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. Wsparcie będzie dotyczyło przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast, służących podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Przewiduje się wdrażanie projektów, które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/ zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego. Projekty będą realizowane według najlepszej środowiskowo spośród badanych racjonalnych opcji, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązania danego problemu komunikacyjnego przy jak najmniejszym wpływie na klimat akustyczny i jakość powietrza (w szczególności minimalizacji emisji zanieczyszczeń powietrza) oraz redukcji

[77] Za *Strategia Rozwoju Transportu*

gazów cieplarnianych. W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, w pierwszym rzędzie poprzez inwestycje w infrastrukturę szynową. Natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego spełniające normę co najmniej EURO 6. Priorytetowo będzie jednak traktowany zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem itp.). Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny (budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, w tym infrastruktury metra, uzupełniana o elementy dotyczące sieci energetycznych, zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, a także kompleksowy, obejmujący obydwa typy projektów. Realizowane będą także projekty wzbogacone o pozostałe komplementarne względem podstawowej infrastruktury liniowej elementy (inwestycje), w tym ITS, usprawniające funkcjonowanie całego systemu transportowego, dzięki którym nastąpi integracja infrastrukturalna istniejących środków transportu oraz dostosowanie systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Inwestycje te nie będą obejmowały prac remontowych, jak również nie będą dotyczyły bieżącego utrzymania infrastruktury. Inwestycje w programie krajowym będą komplementarne z pozostałymi przedsięwzięciami realizowanymi w programach regionalnych, dotyczącymi przebudowy infrastruktury miejskiej wyprowadzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy na rzecz transportu zbiorowego i wspomagającymi integrację przestrzenną i funkcjonalną poszczególnych podsystemów transportowych. Dofinansowany tabor będzie wykorzystywany na obszarze, który został wskazany w dokumentacji aplikacyjnej.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

W obszarze transportu miejskiego beneficjentami będą jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki i porozumienia) - miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządcy infrastruktury służącej transportowi miejskiemu oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła miast i ich obszarów funkcjonalnych, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z miejskiej infrastruktury transportowej i środków transportu zbiorowego dofinansowanych ze środków UE.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

W ramach POIiŚ w przypadku transportu miejskiego finansowane będą projekty wynikające ze Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla 13 miast wojewódzkich (z wyłączeniem miast Polski Wschodniej). Zgodnie z tak wyznaczoną demarkacją, realizacja projektów transportu aglomeracyjnego w innych miastach finansowana będzie ze środków PO Polska Wschodnia (5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej) oraz ze środków RPO (pozostałe miasta).

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym, który będzie stosowany wobec 13 miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Dofinansowanie uzyskają uprzednio zidentyfikowane w Strategii ZIT projekty, których beneficjentami będą podmioty objęte prawnym obowiązkiem realizacji określonych zadań, stanowiące główną inwestycję w transporcie miejskim i komplementarne do pozostałych projektów, realizowanych w regionalnych programach operacyjnych, a których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celu priorytetu inwestycyjnego. Kryterium wsparcia będzie przygotowanie i wpisywanie się w odpowiednie dokumenty planistyczne (plany gospodarki niskoemisyjnej, obejmujące zagadnienia związane ze zrównoważoną mobilnością miejską). Dokumenty te powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze i w zależności od zidentyfikowanych potrzeb, zawierać elementy dotyczące zbiorowego transportu pasażerskiego, transportu niezmotoryzowanego, intermodalności, transportu drogowego, zarządzania mobilnością, wykorzystania inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyki miejskiej, bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach, wdrażania nowych wzorców użytkowania czy promocji ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy).

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz

określonych wag punktowych. Wybór projektów do dofinansowania będzie miał na celu wyłonienie inwestycji w jak największym stopniu przyczyniających się do poprawy funkcjonowania transportu na obszarze metropolii, zmniejszenia zatłoczenia komunikacyjnego w miastach oraz poprawy dostępności i mobilności miejskiej, charakteryzujących się przy tym efektywnością ekonomiczną. Jednocześnie, dzięki ujęciu w planach gospodarki niskoemisyjnej działań odnoszących się do pakietu energetyczno-klimatycznego, zostanie zapewniony wybór projektów przyczyniających się do zwiększenia efektywności energetycznej transportu na obszarach miejskich. W przypadku projektów taboru miejskiego, ich wybór będzie uzależniony od stanu technicznego infrastruktury, po której będzie się poruszał, w celu zagwarantowania optymalnego wykorzystania parametrów technicznych zakupionego lub zmodernizowanego taboru. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

Pomoc publiczna może występować w przypadku projektów zakupu/modernizacji taboru dla przewoźników świadczących usługi w zakresie transportu pasażerskiego na podstawie odpowiednich umów.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane[78] potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac, lub podpisania umowy PPP pomiędzy podmiotem publicznym i podmiotem sektora prywatnego (o ile dotyczy), będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego. Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.

Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celu szczegółowego tego priorytetu, związanego ze wzrostem wykorzystania tej formy przewozu osób poprzez wdrażanie inwestycji związanych przebudową systemów transportu zbiorowego w miastach,, których rezultatem będzie wzrost liczby przewozów pasażerskich.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra (CI)	km	FS	n/d	86	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	FS	n/d	298	SL 2014	Rocznie

[78] Identyfikacja projektów w obszarze transportu miejskiego została dokonana w Strategiach ZIT, zawierających inwestycje przewidziane do realizacji w programach regionalnych i komplementarne do nich projekty przeznaczone do dofinansowania ze środków programów krajowych.

RAMY WYKONANIA

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	FS	n/d	497 153 902	2 704 921 948	SL 2014	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	km	FS	n/d	-	86	SL 2014	Reprezentuje typy projektów, które są kluczowe dla osiągnięcia celów priorytetu inwestycyjnego, którym jest wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego.
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Całkowita długość nowo budowanych lub modernizowanych linii tramwajowych i linii metra wg zawartych umów o dofinansowanie	km	FS	n/d	28	-	dane instytucji na podstawie SL 2014	Zgodnie z analizą postępów wdrażania projektów miejskich w ramach POIiŚ 2007 – 2013, realizacja żadnego z projektów transportu miejskiego nie zakończyła się w ciągu czterech pierwszych lat wdrażania Programu (tj. do końca 2011 r.). Zakładając podobne tempo wdrażania projektów w perspektywie finansowej 2014-2020, przewiduje się, że dla reprezentatywnego wskaźnika dla osi nie ma możliwości ustalenia wartości pośrednich realizacji.

									Wartość pośrednia KEW określona na bazie doświadczeń 2007-2013.

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji	
Kod	Kwota
043	2 158 540 780
044	140 642 875
Razem	2 299 183 655

Forma finansowania	
Kod	Kwota
01	2 299 183 655
Razem	2 299 183 655

Terytorium	
Kod	Kwota
07	2 299 183 655
Razem	2 299 183 655

Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	Kwota
07	2 299 183 655
Razem	2 299 183 655

2.2.7. OŚ PRIORYTETOWA VII: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO

Dana oś priorytetowa jest przeznaczona do finansowania wyłącznie z jednego funduszu (tj. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) i obejmuje zakresem interwencji wybrany priorytet inwestycyjny w ramach jednego celu tematycznego 7. Jest ona dedykowana dwóm kategoriom regionów, tj. regionom słabiej i lepiej rozwiniętym.

Dominacja w POIŚ środków FS oraz ograniczoność środków EFRR zadecydowały o odstąpieniu od wyodrębniania osi dedykowanych Mazowszu (który obecnie klasyfikowany jest jako region lepiej rozwinięty). Ponieważ kategoryzacja na regiony ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do funduszy strukturalnych (w tym przypadku EFRR) oraz z uwagi na ograniczony zakres interwencji tego funduszu w ramach POIŚ i relatywnie nieską alokację na region lepiej rozwinięty, nie przewidziano wyodrębniania osi priorytetowych dedykowanych Mazowszu, region ten został uwzględniony w już istniejących osiach, zachowując jednak własną linie budżetową i jemu właściwe poziomy wsparcia UE. Takie podejście jest optymalne z punktu widzenia zarządzania poszczególnymi osiami priorytetowymi.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7E. ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ I BEZPIECZEŃSTWA DOSTAW POPRZEZ ROZWÓJ INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW DYSTRYBUCJI, MAGAZYNOWANIA I PRZESYŁU ENERGII ORAZ POPRZEZ INTEGRACJĘ ROZPROSZONEGO WYTWARZANIA ENERGII ZE ŹRÓDEŁ ODNAWIALNYCH

CELE SZCZEGÓŁOWE

Wzmocniona infrastruktura bezpieczeństwa energetycznego kraju

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa energetycznego poprzez zabezpieczenie przesyłu i dystrybucji energii oraz zwiększenia bezpieczeństwa gazowego

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Indeks Herfindahl`a-Hirschman`a - Dywersyfikacja (HHI-D) dla sektora gazowego[79]	proporcja	słabiej /lepiej rozwinięte	0,5	2013	0,2	MG	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania
2.	Ilość energii elektrycznej niedostarczonej przez system przesyłowy elektroenergetyczny	MWh/rok	słabiej /lepiej rozwinięte	95.9[80]	2013	średnia przerw awaryjnych z okresu 6-cio letniego (tj.	MG na postawie danych PSE SA	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania

[79] Wskaźnik odnosi się do zdolności importowej z poszczególnych kierunków dostaw gazu ziemnego

[80] Wartość oszacowano jako średnią przerw awaryjnych dla 6-ciu ostatnich lat (tj. lat 2008-2013)

						lat 2017-2022) na poziomie 95 MWh/rok		

ZAKRES INTERWENCJI

W celu zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju planuje się, że wspierane będą inwestycje w tzw. „inteligentną" infrastrukturę w sektorze gazowym i elektroenergetycznym. Obecny stan infrastruktury sieciowej nie zapewnia efektywnego funkcjonowania rynku energii elektrycznej oraz gazu ziemnego. Stan infrastruktury gazowej uniemożliwia w pewnych przypadkach szybką i efektywną reakcję na zakłócenia w dostawach. W tym kontekście, dużego znaczenia nabiera intensyfikacja prac na rzecz budowy i przebudowy tej infrastruktury oraz dywersyfikacja dróg zaopatrzenia w gaz ziemny poprzez przebudowę możliwości regazyfikacyjnych terminala LNG oraz zwiększenie pojemności magazynowych.

System energetycznych sieci dystrybucyjnych i przesyłowych w Polsce jest w znacznym stopniu zamortyzowany. Co więcej, eksploatowana infrastruktura przesyłowa i dystrybucyjna jest już mocno przestarzała. Dlatego istnieje potrzeba wsparcia rozwoju sieci przesyłowych i dystrybucyjnych z wykorzystaniem funkcjonalności sieci inteligentnej tzw. *smart grid,* poprzez ich budowę oraz przebudowę w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania Krajowego Systemu Energetycznego. Wsparcie infrastruktury energetycznej z wykorzystaniem funkcjonalności sieci inteligentnej, które zostaną uznane za istotne ze względu na uwarunkowania techniczne i ekonomiczne realizacji projektu, będzie miało wpływ na poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju. Wobec powyższego, w ramach danego priorytetu inwestycyjnego POIiŚ w zakresie sieci elektroenergetycznej projekt implementujący co najmniej dwie z funkcjonalności *smart grid* będzie uważany za kwalifikowany do dofinansowania.[81]

Na potrzeby realizacji projektów w sektorze gazownictwa zawierających funkcjonalność *smart* przyjmuje się, że *smart grid* to inteligentne sieci gazowniczej tj. sieci oraz magazyny gazu wraz ze zintegrowanymi technologiami IT, które umożliwiają integrację działań uczestników rynku gazu

[81] Funkcjonalnosci inteligentnej dystrybucyjnej sieci elektroenergetycznej:
- Funkcja monitoringu obciążenia sieci w czasie rzeczywistym wraz z wizualizacją
- Funkcja automatycznej identyfikacja błędów (wraz z systemem naprawczym)
- Funkcja dynamicznej rekonfiguracji sieci dla zoptymalizowania funkcjonowania sieci
- Funkcja kontroli przepływu mocy czynnej i biernej (m.in. sterowanie źródłami rozproszonymi i kompensatorami mocy biernej)
- Funkcja planowania rozwoju sieci dystrybucyjnych z uwzględnieniem źródeł generacji rozproszonych
- Funkcja bieżącego monitoringu i oceny stanu urządzeń
- Funkcja automatycznej kontroli poziomu napięcia i poziomu mocy biernej na magistrali
- Funkcja adaptacyjnej ochrony rozproszonych źródeł energii przed pracą wyspową
- Funkcja automatycznej dostawy usług systemowych (m.in. kontrola napięcia, częstotliwości i regulacji mocy biernej)
- Funkcja optymalizacji rozdziału mocy (lokalna lub zdalna)
- Funkcja agregacji zarządzania pracą źródłami rozproszonymi
- Funkcja automatycznego (tymczasowego) przechodzenia na system wyspowy rozproszonych źródeł energii
- Funkcja ładowania pojazdów elektrycznych
- Funkcja pomiaru obciążenia w czasie rzeczywistym wraz z wizualizacją
- Funkcja zarządzania energią przez odbiorcę

Funkcjonalności inteligentnej przesyłowej sieci elektroenergetycznej:
- Funkcja dynamicznej oceny obciążalności linii,
- Funkcja zaawansowanej kontroli przepływu mocy czynnej i biernej,
- Funkcja zaawansowanego monitoringu wraz z wizualizacją stanu sieci,
- Funkcja automatycznego (tymczasowego) przechodzenia na system wyspowy rozproszonych źródeł energii,
- Funkcja ładowania pojazdów elektrycznych,
- Funkcja pomiaru obciążenia w czasie rzeczywistym wraz z wizualizacją,
- Funkcja zarządzania energią przez odbiorcę.

w procesach przesyłu, dystrybucji, magazynowania i wykorzystania gazu. W szczególności inteligentne sieci i magazynowanie powinny pozwalać na zwiększenie niezawodności dostaw gazu ziemnego, zapewnienie ciągłego, bezpiecznego i efektywnego kosztowo dostępu do gazu, a także powinny zapewniać możliwości techniczne w zakresie oferowania klientom nowych usług, które optymalizują zużycie gazu i wpływają na poprawę skuteczności usług świadczonych obecnie. Dodatkowym atutem będzie możliwość integracji i synergii działania z innymi systemami przesyłu energii. *Smart grid* powinna także umożliwiać aktywne uczestnictwo użytkowników końcowych w zwiększeniu efektywności funkcjonowania sieci gazowych. Wobec powyższego, w ramach danego priorytetu inwestycyjnego POIiŚ w zakresie sieci gazowej projekt implementujący co najmniej jedną z funkcjonalności smart grid będzie uważany za kwalifikowany do dofinansowania.[82]

W przypadku sieci elektroenergetycznych na potrzeby realizacji takich projektów zawierających funkcjonalność *smart* przyjmuje się, że *smart grid* to sieć elektroenergetyczna, która może w sposób efektywny kosztowo i funkcjonalnie integrować zachowania i działania wszystkich przyłączonych do niej użytkowników – w tym również wytwórców, odbiorców oraz użytkowników, będących zarazem wytwórcami i odbiorcami – w celu zapewnienia efektywnego i zrównoważonego pod względem ekonomicznym systemu energetycznego, o niskim poziomie strat oraz wysokim poziomie jakości oraz bezpieczeństwa dostaw i ochrony.

Biorąc to pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów:

- budowa i/lub przebudowa sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego wraz z infrastrukturą wsparcia dla systemu[83] z wykorzystaniem technologii *smart;*
- budowa i/lub przebudowa sieci przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej z wykorzystaniem technologii *smart;*
- budowa i/lub przebudowa magazynów gazu ziemnego;
- przebudowa możliwości regazyfikacji terminala LNG.

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

Głównym beneficjentem w ramach priorytetu inwestycyjnego będą przedsiębiorstwa energetyczne, prowadzące działalność przesyłu, dystrybucji, magazynowania, regazyfikacji gazu ziemnego oraz przedsiębiorstwa energetyczne zajmujące się przesyłem i dystrybucją energii elektrycznej.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju grupami docelowymi będą użytkownicy korzystający z sieci gazowej i elektroenergetycznych.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

[82] Funkcjonalnosci ineligentenej sieci gazowej:
- Elastyczność
- Akceptacja innych paliw gazowych
- Inteligentne wykorzystanie gazu
- Kosztowo-efektywna i bezpieczna eksploatacja

[83] W ramach infrastruktury wsparcia kwalifikować się będą urządzenia i obiekty techniczne zapewniające prawidłową pracę systemu przesyłowego i dystrybucyjnego gazu ziemnego. W szczególności chodzi tu o stacje gazowe (redukcyjne, redukcyjno-pomiarowe oraz pomiarowe), instalacje sprężania gazu (tłocznie), węzły oraz dodatkowo instalacje regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego (LNG) przyłączone do sieci dystrybucyjnej. W ramach projektów dotyczących budowy lub przebudowy magazynów gazu wydatki dotyczące gazu buforowego będą kosztem niekwalifikowanym.

Dotyczy to głównie terenów wiejskich, które charakteryzują się wysokim stopniem awaryjności sieci dystrybucyjnej, bądź brakiem tych sieci. Realizacja inwestycji infrastrukturalnych w zakresie bezpieczeństwa energetycznego będzie uwzględniać potencjał istniejącej infrastruktury. Eksploatowana infrastruktura przesyłowa i dystrybucyjna jest już mocno przestarzała na terenie całego kraju, a obszarami najbardziej niedoinwestowanymi w zakresie infrastruktury energetycznej zgodnie z KPZK są: Pomorze oraz województwa Polski Wschodniej.

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wydzielenie puli środków przeznaczonej na wsparcie województwa mazowieckiego. Wynika to z faktu, że zgodnie z rozporządzeniem ramowym Mazowsze objęte zostało w okresie programowania 2014-2020 innymi zasadami wsparcia ze środków EFRR[84]. Obszary te wymagają przebudowy sieci przesyłowej, w tym zamknięcia pierścieni sieci 400 kV, zwiększających pewność zasilania odbiorców o wysokich wymaganiach co do jakości zasilania.

Poprawa bezpieczeństwa energetycznego ma charakter wielowymiarowy i będzie uwarunkowane prowadzeniem interwencji w różnych obszarach sektorowych. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego ma duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego, likwidacji barier rozwojowych oraz podnoszenia konkurencyjności w wymiarze krajowym oraz poszczególnych terytoriów. Dodatkowo należy podkreślić, że zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego ma istotne uwarunkowania terytorialne z uwagi na terytorialne luki gęstości sieci energetycznych różnicujące sytuację w zakresie stabilności i pewności dostaw energii na poszczególnych obszarach kraju.

Działania w ramach priorytetu inwestycyjnego będą miały nie tylko znaczenie krajowe, ale również przyczynią się do integracji systemu elektroenergetycznego i budowy bezpiecznych rynków energii poza granicami. W szczególności, będą miały wpływ na podniesienie bezpieczeństwa energetycznego na obszarze Morza Bałtyckiego, korespondując z celami SUE RMB przyjętymi w ramach OP ENERGY *Poprawa dostępu do wydajnych oraz bezpiecznych rynków energii*. Przebudowa terminala LNG w Polsce oraz przebudowa transgranicznych połączeń gazowych sprzyjać będzie budowie wspólnego rynku gazu i zwiększaniu poziomu bezpieczeństwa energetycznego na obszarze makroregionu, poprzez dywersyfikację dostaw tego nośnika oraz budowie wspólnego rynku gazu na poziomie UE.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie postępowania pozakonkursowego, które zostały przygotowane w tzw. formule *project pipeline*. Zastosowanie ww. trybu ze względu na specyfikę obszaru wsparcia umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące infrastruktury energetycznej oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celu priorytetu inwestycyjnego, tj. wzrostu bezpieczeństwa energetycznego.

Dla projektów realizowanych w ramach przedmiotowego priorytetu inwestycyjnego nie planuje się wprowadzenia obligatoryjnego wymogu, dotyczącego zwiększenia możliwości przyłączania nowych odnawialnych źródeł do sieci elektroenergetycznej, jednakże takie projekty będą traktowane w sposób preferencyjny na etapie oceny.

[84] Dominacja w POIiŚ 2014-2020 środków FS oraz ograniczoność środków EFRR zadecydowały o odstąpieniu od wyodrębniania osi dedykowanych Mazowszu (który obecnie klasyfikowany jest jako region lepiej rozwinięty, co wiąże się z odrębnymi restrykcjami w zakresie dopuszczalnej maksymalnej wielkości alokacji oraz poziomu wsparcia). Ponieważ kategoryzacja na regiony ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do funduszy strukturalnych (w tym przypadku EFRR) oraz z uwagi na ograniczony zakres interwencji tego funduszu w ramach POIiŚ 2014-2020, nie przewidziano wyodrębniania osi priorytetowych dedykowanych Mazowszu, region ten został uwzględniony w już istniejących osiach, zachowując jednak własną linię budżetową i jemu właściwe poziomy wsparcia UE.

Projekty energetyczne ujęte na liście PCI (Project of Common Interest) będą mogły ubiegać się o dofinansowanie w ramach instrument KE Łącząc Europe (Connecting EuropeFacility – CEF). W przypadku nie otrzymania wsparcia ze środków CEF projekty te będą mogły ubiegać się o dofinansowanie w ramach POIS pod warunkiem spełniania założeń Umowy Partnerstwa.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych. Priorytet objęty jest zasadami pomocy publicznej.

W przypadku operatorów przesyłu, dystrybucji, magazynowania energii elektrycznej oraz gazu ziemnego , a także terminala LNG – podmiotów w pełni regulowanych, najbardziej właściwym instrumentem zapewniającym ograniczenie podnoszenia opłat przesyłowych, dystrybucyjnych, magazynowania na uczestników rynku energii są bezpośrednie dotacje bezzwrotne, przy uwzględnieniu obowiązujących zasad pomocy publicznej dla realizowanych przedsięwzięć.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

Na etapie programowania zostały zidentyfikowane potencjalne duże projekty, zgodnie z art. 100 rozporządzenia ogólnego. Projekty te zostaną przedłożone do notyfikacji bądź do zatwierdzenia przez KE w terminach określonych w Rozdziale 12. Termin zawarcia pierwszej umowy na wykonanie prac lub podpisania umowy PPP (o ile właściwe), jest/będzie zgodny z art. 102 ust. 3 rozporządzenia ogólnego . Po przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej możliwe będzie precyzyjne określenie zakresu rzeczowego oraz szacowanych kosztów tych projektów.

Realizacja dużych projektów w znaczący sposób przyczyni się do osiągnięcia celów szczegółowych danego priorytetu inwestycyjnego, tj. zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju, poprzez rozwój infrastruktury w sektorze gazowym i elektroenergetycznym. W wyniku realizacji przedmiotowych inwestycji nastąpi wzrost możliwości magazynowania i przesyłu gazu oraz poprawy możliwości przesyłu energii elektrycznej.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że projekty duże zostaną zidentyfikowane również na etapie wdrażania.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych	Km	EFRR	słabiej rozwinięte	566	SL 2014	Rocznie
				lepiej rozwinięte	25	SL 2014	Rocznie
2.	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych	Km	EFRR	słabiej rozwinięte	688	SL 2014	Rocznie
				lepiej rozwinięte	29	SL 2014	Rocznie

3.	Dodatkowa roczna zdolność terminala LNG do odbioru gazu dostarczanego drogą morską[85]	mln m^3	EFRR	słabiej rozwinięte	2 400	SL 2014	Rocznie
4.	Dodatkowa możliwość zaspokojenia szczytowego dobowego zapotrzebowania na gaz ziemny odbiorem ze wspartych podziemnych magazynów (w odniesieniu do roku 2012)	mln m^3	EFRR	słabiej rozwinięte	13	SL 2014	Rocznie
5.	Pojemność czynna wspartych podziemnych magazynów gazu ziemnego	mln m^3	EFRR	słabiej rozwinięte	1 000	SL 2014-2020	Rocznie

[85] odnosi się do wolumenu gazu po regazyfikacji

RAMY WYKONANIA

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jedn. miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych[86]	EUR	EFRR	słabiej rozwinięte	114 330 228	1 143 302 280	SL 2014	Obowiązkowy
					lepiej rozwinięte	3 524 133	35 241 329	SL 2014	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych	km	EFRR	słabiej rozwinięte	0	566	SL 2014	Wskaźnik jest najlepszym miernikiem odzwierciedlającym charakter wsparcia w ramach osi, gdyż w zakresie poprawy infrastruktury transportowej w sektorze gazu ziemnego miernik ten określi zwiększenie możliwości przesyłania tego paliwa nie tylko wewnątrz kraju, ale również pomiędzy systemami w UE. Gazociągi przesyłowe zapewniają magistralę dla szerokiego przepływu gazu, zaś gazociągi dystrybucyjne pełnić mogą funkcje wspierające w stosunku do przesyłu poprawiając szczelność oraz funkcjonalność sieci. Wraz ze wskaźnikiem „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych" reprezentuje większość alokacji na priorytet.
					lepiej rozwinięte	0	25	SL 2014	Wskaźnik jest najlepszym miernikiem odzwierciedlającym charakter wsparcia w ramach osi, gdyż w zakresie poprawy infrastruktury transportowej w sektorze gazu ziemnego miernik ten określi zwiększenie możliwości przesyłania tego paliwa nie tylko wewnątrz kraju, ale również pomiędzy systemami w UE. Gazociągi przesyłowe zapewniają magistralę dla szerokiego przepływu gazu, zaś gazociągi dystrybucyjne pełnić mogą funkcje wspierające w stosunku do przesyłu poprawiając szczelność oraz funkcjonalność sieci. Wraz ze wskaźnikiem „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych" reprezentuje większość alokacji na priorytet.
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Długość nowo budowanych lub modernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych wg zawartych umów o dofinansowanie	km	EFRR	słabiej rozwinięte	339	-	Dane instytucji na podstawie SL 2014	KEW uzasadniony charakterem planowanych inwestycji (długi czas przygotowania i realizacji)
					lepiej rozwinięte	15	-	Dane instytucji na podstawie SL 2014	KEW uzasadniony charakterem planowanych inwestycji (długi czas przygotowania i realizacji)

[86] Wartość dla wskaźnika podana została warunkowo. Taki poziom certyfikacji mógłby zostać osiągnięty w zasadzie wyłącznie dzięki płatnościom dokonywanym przez beneficjentów programu w związku z opracowaniem dokumentacji projektowej (studium wykonalności, OOŚ, projektów budowlanych i innych ekspertyz analiz). Natomiast nie jest na dziś wiadome, na jakich zasadach udzielana będzie pomoc publiczna w sektorze energetyki. Te zasady określą dopiero czy i w jakim kształcie projekty oraz wydatki w ich ramach będą kwalifikowały się do współfinansowania w ramachPOIiŚ 2014-2020.

4.	Wskaźnik produktu	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych	km	EFRR	słabiej rozwinięte	0	688	SL 2014	Wskaźnik odzwierciedla logikę wsparcia w ramach osi w zakresie sektora elektroenergetycznego. Wraz ze wskaźnikiem „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych" reprezentuje większość alokacji na priorytet.
					lepiej rozwinięte	0	29	SL 2014	Wskaźnik odzwierciedla logikę wsparcia w ramach osi w zakresie sektora elektroenergetycznego. Wraz ze wskaźnikiem „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych" reprezentuje większość alokacji na priorytet.
5.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Długość nowo budowanych lub modernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych wg zawartych umów o dofinansowanie	km	EFRR	słabiej rozwinięte	412	-	dane instytucji zgromadzone w SL 2014	KEW uzasadniony charakterem planowanych inwestycji (długi czas przygotowania i realizacji)
					lepiej rozwinięte	17	-	dane instytucji zgromadzone w SL 2014	KEW uzasadniony charakterem planowanych inwestycji (długi czas przygotowania i realizacji)

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
005	311 000 000	9 000 000
006	58 300 000	1 700 000
007	184 600 000	5 400 000
008	417 906 937	12 093 063
Razem	971 806 937	28 193 063

Forma finansowania		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
01	971 806 937	28 193 063
Razem	971 806 937	28 193 063

Terytorium		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
07	971 806 937	28 193 063
Razem	971 806 937	28 193 063

Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
07	971 806 937	28 193 063
Razem	971 806 937	28 193 063

2.2.8. OŚ PRIORYTETOWA VIII: OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ROZWÓJ ZASOBÓW KULTURY

Dana oś priorytetowa jest przeznaczona do finansowania wyłącznie z jednego funduszu (tj. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) i obejmuje zakresem interwencji wybrany priorytet inwestycyjny w ramach jednego celu tematycznego 6. Jest ona dedykowana dwóm kategoriom regionów, tj. regionom słabiej i lepiej rozwiniętym.

Dominacja w POIŚ środków FS oraz ograniczoność środków EFRR zadecydowały o odstąpieniu od wyodrębniania osi dedykowanych Mazowszu (który obecnie klasyfikowany jest jako region lepiej rozwinięty). Ponieważ kategoryzacja na regiony ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do funduszy strukturalnych (w tym przypadku EFRR) oraz z uwagi na ograniczony zakres interwencji tego funduszu w ramach POIŚ i relatywnie niską alokację na region lepiej rozwinięty, nie przewidziano wyodrębniania osi priorytetowych dedykowanych Mazowszu. Region ten został uwzględniony w jednej osi, zachowując jednak własną linie budżetową i jemu właściwe poziomy wsparcia UE. Takie podejście jest optymalne z punktu widzenia zarządzania poszczególnymi osiami priorytetowymi.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6 C) ZACHOWANIE, OCHRONA, PROMOWANIE I ROZWÓJ DZIEDZICTWA NATURALNEGO I KULTUROWEGO

CELE SZCZEGÓŁOWE

Lepsza dostępność infrastruktury kultury i dziedzictwa kulturowego oraz wzrost kompetencji kulturowych społeczeństwa jako ważnych elementów konkurencyjności gospodarki

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Rezultatem interwencji będzie poprawa uczestnictwa społeczeństwa w kulturze skutkująca wzrostem poziomu kompetencji kulturowych oraz postaw kreatywnych, jako ważnych elementów poprawy konkurencyjności gospodarki

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Odsetek osób uczestniczących w wybranych obszarach kultury	%	słabiej /lepiej rozwinięte	31	2012	36	CBOS na zlecenie MKiDN	Rocznie
2.	Zwiedzający muzea i oddziały muzealne na 1000 mieszkańców	osoba	słabiej /lepiej rozwinięte	693	2012	nie mniej niż w roku bazowym	GUS	Rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte będą kompleksowe zadania związane z ochroną i udostępnieniem, w tym turystycznym, zabytków o znaczeniu ogólnopolskim i światowym, w tym znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO i liście obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii. Przewiduje się również realizację projektów dotyczących rozwoju zasobów kultury jako miejsc prezentacji dziedzictwa kulturowego, w tym

poprzez poprawę standardów funkcjonowania instytucji kultury, pełniących rolę kulturotwórczą i rolę ośrodków życia kulturalnego w wielu miastach Polski. Wspierane będą również nowoczesne rozwiązania w zakresie dostępu do kultury.

Wsparciem objęte zostaną projekty dotyczące infrastruktury małej skali, dla których maksymalna wartość wynosi 5 mln euro kosztów całkowitych; w przypadku projektów dotyczących dziedzictwa kulturowego znajdujących się na liście UNESCO próg ten wynosi 10 mln euro.

Możliwa jest realizacja zintegrowanych działań łączących w sobie kilka elementów infrastruktury małej skali oraz możliwe są również działania komplementarne w zakresie inwestycji produkcyjnych (np. dotyczących przemysłów kultury i kreatywnych realizowanych przez MŚP, promowania rozwiązań innowacyjnych dla zachowania dziedzictwa kulturowego). Pojedyncze elementy infrastruktury małej skali powinny być faktycznie oddzielne i niezależne pod względem funkcjonalnym od innych elementów zintegrowanego działania - pojedyncza inwestycja infrastrukturalna (np. budynek muzeum lub teatr) nie może być rozdzielona na kilka elementów. Jeśli całkowita wartość zintegrowanych projektów przekracza wskazany powyżej próg, konieczne jest wyraźne wykazanie wyjątkowego potencjału tych zintegrowanych działań dla przyczyniania się do rozwoju gospodarczego regionu, łącznie z dodatkowym wpływem na wzrost i miejsca pracy. W przypadku takich inwestycji konieczne jest również zachowanie zgodności z zasadami dotyczącymi zamówień publicznych.

W ramach inwestycji odnoszących się do ochrony dziedzictwa kulturowego wspierane będą projekty z zakresu ochrony, zachowania i udostępnienia, w tym turystycznego, zabytkowych obiektów o znaczeniu ponadregionalnym, dotyczące renowacji zabytków nieruchomych wraz z otoczeniem, konserwacji zabytków ruchomych i ich digitalizacji (w przypadkach kiedy została ujęta jako element projektu). W ramach przedsięwzięć odnoszących się do rozwoju zasobów kultury realizowane będą działania dotyczące zwiększenia dostępu do zasobów kultury, poprawy jakości funkcjonowania instytucji kultury, w tym poprzez podnoszenie standardów infrastruktury oraz zakup trwałego wyposażenia do prowadzenia działalności kulturalnej i edukacyjnej. W ramach VIII osi priorytetowej wparcie nie będzie kierowane na budowę od podstaw nowej infrastruktury kulturalnej. W ramach realizowanych projektów możliwa zaś będzie m.in. przebudowa i rozbudowa istniejących instytucji kultury i edukacyjnych. W ramach tego obszaru wsparcie uzyskają również szkoły i uczelnie artystyczne, które oferując m.in. przestrzeń dla działalności twórczej, wystawienniczej i in. spełniają rolę aktywnych instytucji kultury. Wspierane będą także projekty uzupełniające inwestycje infrastrukturalne o elementy związane z wykorzystaniem nowych technologii w obszarze kultury.

Ponadto promowane będą projekty, których jednym z elementów są zmiany techniczne istniejącej infrastruktury, poprawiające dostępność dla osób niepełnosprawnych. Wsparcie będzie ukierunkowane na projekty, które będą spójne ze Strategią Europa 2020 i jej inicjatywami flagowymi. Inwestycje takie będą wspierać cele zrównoważonego rozwoju, a także będą przyczyniać się do włączenia społecznego poprzez kulturę, promować otwartość i różnorodność kulturową jako czynniki zwiększające mobilność społeczeństwa i budujące kapitał społeczny.

Ważne będzie także zastosowanie różnej gamy rozwiązań technicznych/technologicznych, wpływających na zmniejszenie kosztów utrzymania budynków. Ponadto kluczowa będzie zgodność projektów z krajowymi strategiami rozwoju oraz ich wpływ na osiąganie celów Strategii Europa 2020.

Efektem interwencji programu operacyjnego będzie poprawa warunków eksponowania i propagowania kluczowych elementów dziedzictwa kulturowego Polski oraz zasobów kultury, co będzie miało pozytywny wpływ na rozpoznawalność i atrakcyjność polskiej przestrzeni. Dbałość o obiekty dziedzictwa kulturowego będzie sprzyjać zachowaniu tradycji kulturowych

mieszkańców, sprzyjać rozwojowi turystyki i wspomagać proces identyfikacji tożsamości kulturowej migrantów[87], przyczyniając się do społeczno-gospodarczego rozwoju kraju. Jednocześnie projekty te będą charakteryzować się ciekawym programem edukacyjnym i kulturowym tak, aby wyrównywały możliwości dostępu do kultury, zwłaszcza w odniesieniu do grup defaworyzowanych. Ponadto, projekty realizowane w ramach Priorytetu będą przyczyniać się do wzrostu kompetencji kulturowych oraz – w szczególności w odniesieniu do projektów związanych ze szkolnictwem artystycznym – do wzrostu kreatywności społeczeństwa (zwłaszcza przyszłych kadr przemysłów kultury i kreatywnych).

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem obiektach dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (CI)	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	635 000	SL 2014	Rocznie (narastająco; wartość docelowa to łączny wzrost liczby odwiedzin w roku docelowym 2023)
				lepiej rozwinięte	65 000	SL 2014	Rocznie (narastająco; wartość docelowa to łączny wzrost liczby odwiedzin w roku docelowym 2023)
2.	Liczba obiektów kultury i dziedzictwa kulturowego objętych wsparciem	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	59	SL 2014	Rocznie
				lepiej rozwinięte	8	SL 2014	Rocznie
3.	Liczba osób korzystających z obiektów objętych wsparciem	osoby/rok	EFRR	słabiej rozwinięte	3 000 000	SL 2014	Rocznie
				lepiej rozwinięte	350 000	SL 2014	Rocznie

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

Beneficjentami w ramach priorytetu inwestycyjnego będą instytucje kultury, archiwa państwowe, jednostki samorządu terytorialnego, szkoły i uczelnie artystyczne prowadzone i nadzorowane przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, kościoły i związki wyznaniowe, organizacje pozarządowe, podmioty zarządzające obiektami indywidualnie wpisanymi na Listę Dziedzictwa UNESCO. Wsparcie będą mogły uzyskać również partnerstwa projektowe zawiązane przez uprawnionych beneficjentów

Grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy wspieranej infrastruktury, tj. mieszkańcy całej Polski oraz turyści (również zagraniczni). Infrastruktura ta zlokalizowana jest głównie na terenie miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz w mniejszym stopniu w miastach regionalnych i subregionalnych.

[87] *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,* op. cit, str. 54.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju, ze szczególnym uwzględnieniem miast i ich obszarów funkcjonalnych. Ukierunkowanie wsparcia inwestycji kulturalnych dla dużych miast będzie oddziaływać na:

- tworzenie wysokiej jakości oferty kulturalnej, wpływającej na atrakcyjność inwestycyjną, turystyczną i osiedleńczą miast. W miastach/metropoliach będzie zapewniona bogata i zróżnicowana oferta kulturalna, dostarczana przez uznane instytucje kultury, funkcjonujące w nowoczesnych, w pełni wyposażonych obiektach;
- „ożywienie" przestrzeni miejskich poprzez różne formy ich zagospodarowania – poczynając od renowacji i nierzadko nadania nowych funkcji zabytkom, po zagospodarowanie współczesnych obiektów kultury;
- budowanie potencjału społecznego i integracji społecznej poprzez zwiększenie dostępu do kultury oraz wysokiej jakości oferty kulturalnej;
- podniesienie jakości oraz estetyki miejskich przestrzeni publicznych.

Wsparcie może dotyczyć również miast mniejszych, w tym regionalnych i subregionalnych. W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wydzielenie puli środków przeznaczonej na wsparcie województwa mazowieckiego. Wynika to z faktu, że zgodnie z rozporządzeniem ramowym, Mazowsze objęte zostało w okresie programowania 2014-2020 innymi zasadami wsparcia ze środków EFRR.

Ochrona i promowanie dziedzictwa kulturowego będzie wzmacniać potencjał kulturowy kraju oraz będzie posiadać istotne znaczenie dla zachowania wspólnego dziedzictwa w wymiarze makroregionalnym i europejskim, przyczyniając się do budowy wspólnej przestrzeni kultury i tożsamości na obszarze Morza Bałtyckiego. Działania w tym zakresie będą spójne z priorytetami SUE RMB na rzecz poprawy dobrobytu w basenie Morza Bałtyckiego (*Increase Prosperity*) , m.in. poprzez narzędzia, jakie w tym zakresie dostarcza szeroko rozumiane dziedzictwo kulturowe (w tym marynistyczne) oraz poszukiwanie nowych obszarów współdziałania w jego ramach. Realizowane projekty będą przyczyniać się do osiągania celów określonych w ramach OP CULTURE, dotyczących rozwoju i promowania wspólnej kultury i tożsamości w makroregionie Morza Bałtyckiego.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Projekty realizowane w ramach VIII. osi priorytetowej będą przyczyniać się do osiągania wymiernych i trwałych korzyści społeczno-gospodarczych, w tym poprzez zwiększenie potencjału turystycznego, rozwój e-kultury oraz przemysłów kreatywnych i przemysłów kultury. Ponadto, projekty będą badane pod kątem zgodności z celami strategii terytorialnych, obowiązujących na obszarze planowanej interwencji.

Przy wyborze projektów do dofinansowania w ramach VIII osi priorytetowej, obok elementów takich jak analiza ekonomiczna, analiza finansowa czy analiza ryzyka, ocenie podlegać będzie m.in.:

- Analiza popytu - wykazanie zapotrzebowania na dany projekt, w tym szacowanej liczby odwiedzających;
- Realizacja priorytetów rozwoju kultury:
    - poprawa dostępności do kultury - tj. w wymiarze fizycznym udostępnienie nowych powierzchni do prowadzenia działalności kulturalnej, jak również budowanie świadomości i edukacji kulturalnej;
    - zachowanie dziedzictwa kulturowego (materialnego i niematerialnego) dla przyszłych pokoleń;

- umożliwienie nowych form uczestnictwa w kulturze - tworzenie warunków do rozwoju oferty kulturalnej odpowiadającej na nowe potrzeby w obszarze działalności kulturalnej wynikające z rozwoju technicznego oraz przemian społecznych we współczesnej gospodarce;
- podniesienie atrakcyjności turystycznej kraju lub regionu.

- Zapewnienie trwałości efektów, w tym generowane efekty mnożnikowe - promowane będą rozwiązania wpływające na poprawę efektywności funkcjonowania obiektów/instytucji w długim okresie, w tym rozwiązania pozwalające na:
  - obniżenie kosztów utrzymania na rzecz wydatków inwestycyjnych oraz na działalność kulturalną;
  - zastosowanie innowacyjnych rozwiązań energooszczędnych – zmniejszenie zapotrzebowania i zużycia energii, a przez to zmniejszenie ogólnych kosztów eksploatacji budynków;
  - dywersyfikację źródeł finansowania działalności – pozyskiwanie zewnętrznych źródeł finansowania;
  - dodatnie efekty ekonomiczne – oddziaływanie na bezpośrednie otoczenie inwestycji;
  - tworzenie nowych miejsc pracy.

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej.

Tryb konkursowy będzie miał zastosowanie do projektów o charakterze strategicznym, zgodnych z celami wsparcia osi priorytetowej. Projekty te będą dotyczyć zarówno ochrony dziedzictwa kulturowego oraz rozwoju zasobów kultury, jako miejsc prezentacji dziedzictwa kulturowego. Wspierane będą inwestycje o ponadregionalnym oddziaływaniu, wpływające na zwiększenie dostępu do kultury w znaczeniu terytorialnym oraz funkcjonalnym (np. udostepnienie zabytków dotychczas nie eksponowanych z uwagi na ich stan, udostepnienie nowej przestrzeni dla prezentacji dziedzictwa kulturowego, nowoczesne rozwiązania umożliwiające dostęp dla grup społecznych na różnym poziomie wykluczenia*)*. Ponadto ważnym kryterium selekcji będzie sposób wykorzystania finansowanej infrastruktury, uwzględniający zwłaszcza kwestie dostosowania jej do nowoczesnych wymogów prowadzenia działalności kulturalnej i edukacyjnej oraz jakość dostarczanej oferty programowej. Taka ścieżka wyboru umożliwi realizację potrzeb inwestycyjnych w sektorze kultury oraz przyczyni się do osiągnięcia celów osi priorytetowej.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Dodatkowo dopuszcza się możliwość nadania kryteriom merytorycznym odpowiedniej punktacji oraz określonych wag punktowych.

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wyłączenie blokowe projektów z zakresu kultury.

ZAKRES WYKORZYSTANIA DUŻYCH PROJEKTÓW

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się realizacji dużych projektów.

RAMY WYKONANIA

Lp.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	EFRR	słabiej rozwinięte	88 938 386	490 047 257	SL 2014	Obowiązkowy
					lepiej rozwinięte	12 764 650	63 449 792	SL 2014	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Liczba obiektów kultury i dziedzictwa kulturowego objętych wsparciem	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	0	59	SL 2014	Wskaźnik obrazuje najważniejsze informacje dotyczące postępu we wdrażaniu i jest najbardziej reprezentatywny dla całej osi priorytetowej (tj. obrazuje wsparcie dla ponad 50% alokacji finansowej przeznaczonej na oś priorytetową) Wskaźnik ten odzwierciedla typy projektów, jakie będą wspierane w ramach osi.
					lepiej rozwinięte	0	8	SL 2014	Wskaźnik obrazuje najważniejsze informacje dotyczące postępu we wdrażaniu i jest najbardziej reprezentatywny dla całej osi priorytetowej (tj. obrazuje wsparcie dla ponad 50% alokacji finansowej przeznaczonej na oś priorytetową) Wskaźnik ten odzwierciedla typy projektów, jakie będą wspierane w ramach osi.
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Liczba obiektów kultury i dziedzictwa kulturowego objętych wsparciem w podpisanych umowach o dofinansowanie	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	29	-	Dane instytucji na podstawie SL 2014	KEW uzasadniony przewidywaniem, że wytypowany do oceny wykonania wskaźnik produktu w roku 2018 wykaże wartość zerową.
					lepiej rozwinięte	4	-	Dane instytucji na podstawie SL 2014	KEW uzasadniony przewidywaniem, że wytypowany do oceny wykonania wskaźnik produktu w roku 2018 wykaże wartość zerową.

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
094	416 540 167	50 759 833
Razem	416 540 167	50 759 833

Forma finansowania		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
01	416 540 167	50 759 833
Razem	416 540 167	50 759 833

Terytorium		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
07	416 540 167	50 759 833
Razem	416 540 167	50 759 833

Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
07	416 540 167	50 759 833
Razem	416 540 167	50 759 833

2.2.9. OŚ PRIORYTETOWA IX: WZMOCNIENIE STRATEGICZNEJ INFRASTRUKTURY OCHRONY ZDROWIA

Dana oś priorytetowa jest przeznaczona do finansowania wyłącznie z jednego funduszu (tj. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) i obejmuje zakresem interwencji jeden cel tematyczny 9. Jest ona dedykowana dwóm kategoriom regionów, tj. regionom słabiej i lepiej rozwiniętym.

Dominacja w POIŚ środków FS oraz ograniczoność środków EFRR zadecydowały o odstąpieniu od wyodrębniania osi dedykowanych Mazowszu (który obecnie klasyfikowany jest jako region lepiej rozwinięty). Ponieważ kategoryzacja na regiony ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do funduszy strukturalnych (w tym przypadku EFRR) oraz z uwagi na ograniczony zakres interwencji tego funduszu w ramach POIŚ i relatywnie niską alokację na region lepiej rozwinięty, nie przewidziano wyodrębniania osi priorytetowych dedykowanych Mazowszu, region ten został uwzględniony w już istniejących osiach, zachowując jednak własną linie budżetową i jemu właściwe poziomy wsparcia UE. Takie podejście jest optymalne z punktu widzenia zarządzania poszczególnymi osiami priorytetowymi.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 9 A) INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ ZDROWOTNĄ I SPOŁECZNĄ, KTÓRE PRZYCZYNIAJĄ SIĘ DO ROZWOJU KRAJOWEGO, REGIONALNEGO I LOKALNEGO, ZMNIEJSZANIA NIERÓWNOŚCI W ZAKRESIE STANU ZDROWIA, PROMOWANIE WŁĄCZENIA SPOŁECZNEGO POPRZEZ LEPSZY DOSTĘP DO USŁUG SPOŁECZNYCH, KULTURALNYCH I REKREACYJNYCH ORAZ PRZEJŚCIA Z USŁUG INSTYTUCJONALNYCH DO USŁUG NA POZIOMIE SPOŁECZNOŚCI LOKALNYCH

CELE SZCZEGÓŁOWE

Zapewnienie dostępu ludności do infrastruktury ochrony zdrowia oraz poprawa efektywności systemu opieki zdrowotnej

REZULTATY, KTÓRE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE ZAMIERZA OSIĄGNĄĆ PRZY WSPARCIU UNII

Rezultatem interwencji będzie poprawa świadczonych usług medycznych poprzez inwestycje w infrastrukturę podmiotów ochrony zdrowia o charakterze strategicznym w obszarach deficytowych z punktu widzenia potrzeb społeczeństwa i gospodarki oraz uwzględniających istniejące braki w infrastrukturze w wymiarze terytorialnym

WSKAŹNIK REZULTATU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Średnia liczba osób przypadająca na szpitalny oddział ratunkowy	tys./szt.	słabiej /lepiej rozwinięte	177,4	2013	152	MZ na podstawie danych własnych i GUS	Rocznie
2.	Średni czas pobytu pacjenta na łóżkach leczniczych w Polsce	dni	słabiej/lepiej rozwinięte	6,8	2012	6,3	OECD	dwukrotnie w okresie wdrażania oraz po zakończeniu wdrażania

ZAKRES INTERWENCJI

W ramach osi priorytetowej utworzone zostaną dodatkowe jednostki systemu państwowego ratownictwa medycznego, adekwatnie do zidentyfikowanych potrzeb, m.in. na postawie danych demograficznych, tak aby zapewnić równy dostęp mieszkańców Polski oraz przebywających na jej terenie obcokrajowców do świadczeń ratownictwa medycznego. Wsparte zostaną także istniejące jednostki systemu (Szpitalne Oddziały Ratunkowe - SOR) i jednostki współpracujące z systemem (centra urazowe - CU) oraz jednostki organizacyjne szpitali wyspecjalizowane w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego, w celu poprawy jakości i dostępności do udzielanych świadczeń zdrowotnych oraz efektywności systemu ratownictwa medycznego. Dofinansowana zostanie infrastruktura transportu medycznego, włącznie z całym niezbędnym, pomocniczym wyposażeniem i urządzeniami, konieczna dla zapewnienia usług ratownictwa medycznego przez 24 godziny na dobę/7 dni w tygodniu. Do wsparcia ze środków PO IŚ 2014-2020 nie kwalifikuje się zakup karetek pogotowia i helikopterów. Ponadto, utworzone zostaną dodatkowe centra urazowe, co pozwoli na zwiększenie skuteczności udzielania świadczeń ratowniczych w przedziale do jednej godziny od chwili wystąpienia obrażeń mnogich u poszkodowanych.

Dodatkowo w ramach osi priorytetowej wsparte zostaną oddziały szpitalne w podmiotach leczniczych o znaczeniu ponadregionalnym, dedykowane chorobom, które stanowią najistotniejsze problemy zdrowotne osób dorosłych – wzmożona zachorowalność i umieralność z powodu: chorób układu krążenia, nowotworowych, układu kostno-stawowo-mięśniowego, układu oddechowego, psychicznych. Ponadto, przewiduje się działania ukierunkowane na utrzymanie dobrego stanu zdrowia przyszłych zasobów pracy, tj. wsparcie oddziałów w szpitalach ponadregionalnych dedykowanych dzieciom, a także oddziałów ginekologicznych i położniczych. Przedmiotowe działania, mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia odpowiedniej liczby osób aktywnych zawodowo, w związku z dynamicznie narastającym zjawiskiem starzenia się społeczeństwa i zmniejszaniem się odsetka osób w wieku produkcyjnym (zarówno w kontekście czynników produkcji, jak i m.in. obciążeń dla systemu zabezpieczeń społecznych). Koncentracji tematycznej projektów towarzyszyć będą także inne zasady, szczegółowo zdefiniowane, m.in. na poziomie kryteriów wyboru projektów, które zapewnią wybór interwencji ukierunkowanych na poprawę efektywności, w tym kosztowej, beneficjentów (podmiotów leczniczych) oraz całego systemu ochrony zdrowia, zgodnie z CSR dla Polski oraz kierunkiem wprowadzonych i planowanych do wprowadzenia reform systemu opieki zdrowotnej.

Dokumentami stanowiącymi ramy strategiczne dla inwestycji w ramach osi priorytetowej IX są Umowa Partnerstwa oraz *Policy Paper dla ochrony zdrowia* (*Policy Paper*), przygotowany przez ministra właściwego ds. zdrowia. Projekty muszą wynikać z przyjętych mechanizmów koordynacji wsparcia dla obszaru zdrowia w ramach krajowych (w tym *PO Polska Cyfrowa* oraz *PO Wiedza Edukacja Rozwój*) oraz regionalnych programów operacyjnych. Podstawowym narzędziem zapewnienia komplementarności z innymi programami oraz zakładanych efektów synergicznych jest Plan działań, przyjmowany przez Komitet Sterujący ds. koordynacji interwencji EFSI w sektorze zdrowia dla każdego programu operacyjnego. Plan działań zawiera rekomendacje dla Komitetu Monitorującego odnośnie procedur oraz kryteriów wyboru projektów. Warunkiem przyznania dofinansowania w ramach osi priorytetowej jest zgodność z ww. Planem działań oraz rekomendacjami Komitetu Sterującego.

Przewiduje się w szczególności następujące typy projektów:

infrastruktura ratownictwa medycznego:

- wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych, ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk wstępnej intensywnej terapii (roboty budowlane, doposażenie);

- modernizacja istniejących oraz utworzenie nowych centrów urazowych (roboty budowlane, doposażenie);
- infrastruktura transportu medycznego, włącznie z całym niezbędnym, pomocniczym wyposażeniem i urządzeniami, konieczna dla zapewnienia usług ratownictwa medycznego przez 24 godziny na dobę/7 dni w tygodniu – przy SOR, jednostkach organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego (roboty budowlane, doposażenie) oraz innych jednostkach udzielających ratownictwa medycznego. Do wsparcia ze środków PO IŚ 2014-2020 nie kwalifikuje się zakup karetek pogotowia i helikopterów;

infrastruktura ponadregionalnych podmiotów leczniczych:

- wsparcie oddziałów oraz innych jednostek organizacyjnych szpitali ponadregionalnych, udzielających świadczeń zdrowotnych stacjonarnych i całodobowych na rzecz osób dorosłych, dedykowanych chorobom układu krążenia, nowotworowym, układu kostno-stawowo-mięśniowego, układu oddechowego, psychicznym (roboty budowlane, doposażenie);
- wsparcie oddziałów oraz innych jednostek organizacyjnych szpitali ponadregionalnych, udzielających świadczeń zdrowotnych stacjonarnych i całodobowych w zakresie ginekologii, położnictwa, neonatologii, pediatrii oraz innych oddziałów zajmujących się leczeniem dzieci (roboty budowlane, doposażenie);
- wsparcie pracowni diagnostycznych oraz innych jednostek zajmujących się diagnostyką, współpracujących z jednostkami wymienionymi powyżej.

Promowane będą projekty przewidujące działania w zakresie reorganizacji i restrukturyzacji usług zdrowotnych w szpitalach ponadregionalnych.

Inwestycje finansowane w ramach osi priorytetowej nie powinny mieć na celu wspierania dużych instytucji udzielających świadczeń opiekuńczych i pielęgnacyjnych zdefiniowanych w polskim prawie, dostarczających usług opieki dedykowanych dla osób niepełnosprawnych, dzieci, osób starszych i niepełnosprawnych umysłowo.

Pomiar dotyczący tworzonych miejsc pracy będzie oparty o sprawozdawczość beneficjentów.

W obszarze ochrony zdrowia, projekty z zakresu termomodernizacji mogą dotyczyć tylko obiektów, których funkcjonowanie będzie uzasadnione w kontekście map potrzeb zdrowotnych opracowanych przez Ministerstwo Zdrowia.

WSKAŹNIKI TYPU OUTPUT (PRODUKT/REZULTAT BEZPOŚREDNI)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba wspartych podmiotów leczniczych z wyłączeniem ratownictwa medycznego	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	31	SL 2014	Rocznie
				lepiej rozwinięte	12	SL 2014	Rocznie
2.	Liczba wspartych podmiotów leczniczych udzielających świadczeń ratownictwa medycznego lub jednostek organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń niezbędnych dla ratownictwa medycznego	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	79	SL 2014	Rocznie
				lepiej rozwinięte	11	SL 2014	Rocznie
3.	Liczba leczonych w podmiotach leczniczych	osoby/rok	EFRR	słabiej rozwinięte	1 688 999	SL 2014	Rocznie

	objętych wsparciem			lepiej rozwinięte	371 877	SL 2014	Rocznie

POTENCJALNI BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

Beneficjentami realizowanych w ramach osi priorytetowej projektów będą:

- podmioty lecznicze udzielające świadczeń zdrowotnych w zakresie ratownictwa medycznego;
- podmioty lecznicze (a także przedsiębiorcy powstali z ich przekształcenia) utworzone przez ministra lub centralny organ administracji rządowej, publiczną uczelnię medyczną lub publiczną uczelnię prowadzącą działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych, instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych, uczestniczące w systemie ochrony zdrowia.

Grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy, którym zostanie udzielona pomoc w ramach systemu ratownictwa medycznego oraz korzystający z infrastruktury szpitali ponadregionalnych.

TERYTORIALNY OBSZAR REALIZACJI

Zaplanowane działania, poprzez wzmocnienie kluczowych elementów infrastruktury, będą wnosić wkład w poprawę bezpieczeństwa zdrowotnego, a tym samym podnoszenie jakości życia na całym obszarze Morza Bałtyckiego, co zostało podkreślone w SUE RMB w ramach Obszaru Priorytetowego HEALTH *Poprawa i promowanie zdrowia mieszkańców, w tym jego aspektów społecznych*. Planowany do realizacji zakres wsparcia wpisuje się również w założenia *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*, jak również odpowiada na potrzeby rozwoju subregionów i dużych metropolii Polski.

W ramach inwestycji w infrastrukturę Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego, identyfikuje się potrzebę utworzenia nowych SOR. W niektórych województwach nadal istnieją luki w dostępie do tej infrastruktury ratownictwa medycznego. Utworzenie dodatkowych Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych pozwoli na zbliżenie się do wypełnienia kryterium, zgodnie z którym na 150 tys. ludności powinien przypadać minimum jeden SOR. Należy podkreślić, że obecnie ok. 75% istniejących SOR, zlokalizowanych jest na terenie miast powiatowych, tj. regionalnych lub subregionalnych. Dzięki zwiększeniu liczby podmiotów leczniczych, świadczących usługi w zakresie ratownictwa medycznego, znacząco poprawi się dostępność do systemu ratownictwa medycznego, w szczególności ludności zamieszkującej obszary wiejskie, np. zmniejszy się odległość do najbliższego SOR z lądowiskiem. Sytuacja ta pokazuje jak ogromne znaczenie z punktu widzenia wymiaru terytorialnego ma udzielanie wsparcia w zakresie systemu ratownictwa medycznego. Zaznaczyć należy również, że większość z tych SOR będzie wymagało nie tylko prac remontowo-budowlanych oraz doposażenia samych oddziałów, ale także budowy lub remontu lądowisk, w związku z czym skala interwencji w subregionach będzie znacząca.

Odnośnie inwestycji dotyczących wzmocnienia ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia należy podkreślić, iż ze względu na swój charakter, będą one realizowane głównie na obszarze dużych ośrodków miejskich. Są to jednostki wysokiego poziomu referencyjności, udzielające wysokospecjalistycznych świadczeń medycznych oraz o dużym potencjale naukowo-badawczym. W szpitalach o znaczeniu ponadregionalnym przyjmowani są pacjenci z całego kraju z najtrudniejszymi i najcięższymi jednostkami chorobowymi. Ponadto, podmioty te uczestniczą w kształceniu kadr medycznych oraz współtworzą nowe procedury i terapie stosowane w leczeniu ludzi.

ZASADY WYBORU PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

Projekty wybierane do wsparcia muszą być zgodne z rekomendacjami Komitetu Sterującego. Warunkiem koniecznym dla podejmowania interwencji jest ich zgodność z uzgodnionym przez KS Planem działań. Skoordynowaniu podlegać będzie też podejście do pomocy publicznej. Zadaniem KS będzie również zapewnienie spójności zasad dla EFSI z mechanizmami dla wydatków krajowych.

Wybór projektów będzie oparty o dane wynikające z map potrzeb zdrowotnych[88] przygotowywanych obecnie przez MZ, w tym Wojewódzkich Planów Działania Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego (WPDSPRM). Projekty będą kwalifikowalne do wsparcia ze środków EFRR, a środki certyfikowane, wyłącznie po przygotowaniu map w dziedzinie medycyny oraz rodzaju świadczeń zbieżnym tematycznie z zakresem danego projektu.

Inwestycje będą realizowane wyłącznie w podmiotach posiadających umowę na świadczenie usług opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych. W przypadku poszerzenia działalności, wymagane będzie zobowiązanie do posiadania ww. umowy najpóźniej w kolejnym okresie kontraktowania świadczeń po zakończeniu realizacji projektu. Podejście to ma na celu realizowanie wyłącznie inwestycji zweryfikowanych zidentyfikowanymi deficytami i potrzebami, uwzględniającymi sytuację demograficzną i epidemiologiczną oraz dostępność infrastruktury.

Projekty będą oceniane pod względem efektywności kosztowej, w tym wpływu na dostępność oraz skuteczność świadczonych usług. Podczas wyboru projektów zastosowane zostaną kryteria badające ich wpływ na:

1. Infrastruktura ratownictwa medycznego

- efektywność kosztową (z punktu widzenia inwestycji - osiągnięcie najlepszych efektów przy możliwie najniższych cenach, z punktu widzenia podmiotu leczniczego - promowanie wnioskodawców, którzy wykazują największą efektywność finansową, jednocześnie przyczyniając się do ograniczenia kosztów systemu ochrony zdrowia;
- dostępność (zwiększenie dostępności do pomocy w sytuacji nagłego zagrożenia zdrowia lub życia mierzone poprzez m.in. odległość od najbliższego SOR/ CU, liczbę mieszkańców przypadająca na dany SOR/CU)

Wybór projektów dotyczących SOR/CU oparty zostanie na WPDSPRM. Kryteria będą definiować, które SORy, CU oraz najbardziej efektywna kosztowo infrastruktura transportowa w zakresie ratownictwa medycznego będą mogły uzyskać wsparcie. Sfinansowane projekty muszą spełniać właściwe normy i standardy wymagane prawnie m.in. możliwość funkcjonowania 24 h/dobę przez 7 dni w tygodniu; poprawa dostępności dla osób niepełnosprawnych i niesamodzielnych etc.

- skuteczność (zwiększenie skuteczności udzielania pomocy w sytuacji nagłego zagrożenia zdrowia lub życia poprzez m.in. odniesienie się do parametrów takich jak skrócenie czasu dotarcia lotniczego zespołu ratownictwa medycznego na miejsce zdarzenia oraz przewiezienia pacjenta do najbliższego SOR, CU lub jednostki współpracującej z systemem, poprawa szybkości, zaawansowania technologicznego oraz poziomu precyzji diagnostyki, poprawa jakości i trafności wdrażanych metod leczenia).

2. Infrastruktura ponadregionalnych podmiotów leczniczych:

- efektywność kosztową (z punktu widzenia projektu - osiągnięcie najlepszych efektów przy możliwie najniższych cenach, stopień wykorzystania (maksymalizacja) istniejącej oraz powstałej infrastruktury; z punktu widzenia podmiotu leczniczego - analiza ex ante efektywności kosztowej inwestycji w odniesieniu do oddziałów, w których realizowana będzie inwestycja oraz całego podmiotu, promowanie wnioskodawców, którzy wykazują największą efektywność finansową, u których w wyniku realizacji projektu poprawi się

[88] Mapy potrzeb zdrowotnych będa przygotowane zgodnie z Planem działań dotyczącym wypełnienia warunku ex-ante 9.3.

efektywność finansowa, w tym poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań z zakresu IT, rozwiązań z zakresu efektywności energetycznej, w szczególności obniżenia zużycia energii lub efektywniejszego jej wykorzystywania/ zmniejszenia energochłonności przez obiekt, tj. działania w zakresie modernizacji energetycznej budynków. Dodatkowo, projekty powinny przyczyniać się do ograniczenia kosztów systemu ochrony zdrowia.

- dostępność (zwiększenie dostępności do specjalistycznych i wysokospecjalistycznych świadczeń zdrowotnych mierzone poprzez m.in. odniesienie się do stopnia wykorzystania łóżek szpitalnych, oczekiwanego skrócenie czasu hospitalizacji, inicjatyw konsolidacyjnych i innych form współpracy, działań w zakresie reorganizacji i restrukturyzacji wewnątrz podmiotów, w celu maksymalizacji wykorzystania infrastruktury, w tym sąsiadującej, oraz stopnia jej dostosowania do istniejących deficytów, poprawa dostępności dla osób niepełnosprawnych, niesamodzielnych, dzieci i osób starszych),
- skuteczność (zwiększenie skuteczności diagnostyki oraz leczenia mierzona poprzez m.in. odniesienie się do parametrów takich jak spadek ryzyka zakażeń szpitalnych, poprawa szybkości, zaawansowania technologicznego oraz poziomu precyzji diagnostyki, poprawa jakości i trafności wdrażanych metod leczenia).

ZAKRES WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W ramach priorytetu inwestycyjnego nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

Wstępnie planuje się, że udzielane wsparcie nie będzie stanowić pomocy publicznej.

WPŁYW DUŻYCH PROJEKTÓW NA REALIZACJĘ CELÓW OSI PRIORYTETOWEJ

W ramach osi priorytetowej nie przewiduje się realizacji dużych projektów.

RAMY WYKONANIA

Lp.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	EFRR	słabiej rozwinięte	85 533 876	471 288 529	SL 2014	Obowiązkowy
					lepiej rozwinięte	17 019 534	84 599 723	SL 2014	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Liczba wspartych podmiotów leczniczych udzielających świadczeń ratownictwa medycznego lub jednostek organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń niezbędnych dla ratownictwa medycznego	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	16	79	SL 2014	Wskaźnik jest reprezentatywny dla projektów, które będą realizowane w ramach ratownictwa medycznego. Reprezentuje ponad 50% alokacji dla danej kategorii regionów.
3.	Wskaźnik produktu	Liczba wspartych podmiotów leczniczych z wyłączeniem ratownictwa medycznego	szt.	EFRR	lepiej rozwinięte	0	12	SL 2014	Wskaźnik jest reprezentatywny dla projektów dot. wzmocnienia infrastruktury szpitali ponadregionalnych. Reprezentuje ponad 50% alokacji na daną kategorię regionu.
4.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Liczba wspartych podmiotów leczniczych z wyłączeniem ratownictwa medycznego według zawartych umów o dofinansowanie	szt.	EFRR	lepiej rozwinięte	2	-	SL 2014	Zastosowanie KEW uzasadnia przewidywanie, iż wytypowany do oceny wykonania wskaźnik produktu (Liczba wspartych podmiotów leczniczych z wyłączeniem ratownictwa medycznego) w roku 2018 może wykazać wartość zerową. Wybrany KEW jest jednym z najistotniejszych etapów we wdrażaniu programu.

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
053	400 595 249	67 679 778
Razem	400 595 249	67 679 778

Forma finansowania		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
01	400 595 249	67 679 778
Razem	400 595 249	67 679 778

Terytorium		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
07	400 595 249	67 679 778
Razem	400 595 249	67 679 778

Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego		
Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
07	400 595 249	67 679 778
Razem	400 595 249	67 679 778

2.2.10. OŚ PRIORYTETOWA X: POMOC TECHNICZNA

Oś priorytetowa dedykowana pomocy technicznej jest przewidziana do finansowania w całości ze srodków Funduszu Spójności. Z tego względu nie wyodrebniono kategorii regionów (tj. regionów lepiej i słabiej rozwiniętych), pomimo że oś swym zasięgiem obejmuje cały kraj.

CELE SZCZEGÓŁOWE I OCZEKIWANE REZULTATY

Cele szczegółowe:

1. Utrzymanie niezbędnych warunków pracy oraz potencjału instytucji realizujących Program oraz instytucji mających znaczący wpływ na wdrażanie Programu, gwarantujących skuteczne wykonywania obowiązków związanych z realizacją Programu.
2. Zapewnienie sprawnego systemu realizacji Programu.
3. Wzmocnienie potencjału beneficjentów i potencjalnych beneficjentów Programu, ze szczególnym uwzględnieniem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz instytucji mających znaczący wpływ na potencjał beneficjentów Programu.
4. Skuteczna i efektywna informacja i promocja Programu.

Osiągnięcie ww. celów powinno przynieść następujące rezultaty:

1. Dostępność optymalnych warunków pracy oraz niezbędnej i kompetentnej kadry pracowników umożliwiające sprawne i efektywne wdrażanie Programu.
2. Sprawna obsługa Programu, w tym w zakresie wyboru projektów, zarządzania finansowego, kontroli i certyfikacji, monitorowania, sprawozdawczości oraz ewaluacji.
3. Wzrost skuteczności beneficjentów w aplikowaniu o wsparcie i w realizacji projektów (w szczególności projektów kolejowych i drogowych).
4. Wysokie wykorzystanie przez beneficjentów oraz potencjalnych beneficjentów informacji na temat możliwości uzyskania wsparcia w ramach Programu oraz wysoki poziom świadomości na temat wpływu wdrażania polityki spójności, w tym również Programu na rozwój kraju i jakość życia obywateli.

WSKAŹNIKI REZULTATU

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (na rok 2023) wartość ogółem	Źródło danych	Częstotliwość raportowania
1.	Średnioroczna liczba form szkoleniowych na jednego pracownika instytucji systemu wdrażania FE	liczba	n/d	2,57	2013	2,90	System monitorowania	rocznie
2.	Odsetek wdrożonych rekomendacji operacyjnych	%	n/d	40	2013	wzrost odsetka wdrożonych rekomendacji operacyjnych w odniesieniu do wartości bazowe	System wdrażania rekomendacji	rocznie
3.	Średni czas zatwierdzenia projektu (od złożenia wniosku o dofinansowanie	liczba dni	n/d	298,9	2013	skrócenie czasu zatwierdzania projektów	System monitorowania	rocznie

	do podpisania umowy)							
4.	Poziom fluktuacji pracowników w instytucjach zaangażowanych w politykę spójności (monitorowany w odniesieniu do dwóch największych beneficjentów tj. GDDKiA i PKP PLK S.A.)	%	n/d	5,4%	2013	zmniejszenie poziomu fluktuacji pracowników GDDKiA i PKP PLK SA zaangażowanych w politykę spójności	Badanie	rocznie
5.	Ocena przydatności form szkoleniowych dla beneficjentów	skala 1-5	n/d	4,10	2013	4,25	Badanie ankietowe	rocznie

ZAKRES INTERWENCJI

W celu zapewnienia sprawnej oraz efektywnej realizacji Programu niezbędne jest utrzymanie wysoko wykwalifikowanej kadry pracowników. W okresie programowania 2007-2013 utworzono stabilny system zarządzania i wdrażania programami operacyjnymi. Środki finansowe pozyskane w ramach perspektywy 2007-2013 umożliwiły pozyskanie pracowników z doświadczeniem zawodowym oraz wiedzą specjalistyczną bądź odpowiednie przeszkolenie nowo zatrudnianych pracowników, którzy przyczynili się do efektywnego i sprawnego wdrażania programów operacyjnych. Warunkiem optymalnego wdrażania nowego Programu będzie utrzymanie wysoko wykwalifikowanej oraz doświadczonej kadry.

Istotnym warunkiem dla zapewnienia sprawnego wdrażania Programu będzie możliwość wykorzystania doświadczeń zdobytych w procesie realizacji programów/projektów w ramach poprzednich perspektyw finansowych. W tym celu istotne jest zaangażowanie w realizację Programu kadry posiadającej doświadczenie z realizacji programów/projektów w ramach poprzednich perspektyw finansowych oraz ułatwienie dostępu do gromadzonych w latach 2000-2013 zasobów wiedzy. Dlatego niezbędnym jest zapewnienie w ramach osi priorytetowej finansowania zadań mających na celu finalizację prac w ramach perspektywy 2007-2013 oraz Funduszu Spójności 2004-2006 w instytucjach będących beneficjentami osi priorytetowej, co zapewni fachową obsługę procesu rozliczania poprzednich okresów programowania z pozostawieniem możliwości dalszego wykorzystywania doświadczonej kadry do realizacji Programu.

W ramach osi priorytetowej dofinansowanie uzyskają również działania mające na celu proces stałego i efektywnego podnoszenie kwalifikacji pracowników. Podnoszenie kwalifikacji pracowników będzie realizowane ze szczególnym uwzględnieniem poszerzania i doskonalenia wiedzy w obszarach związanych z realizacją projektów infrastrukturalnych, w tym m.in. projektów drogowych i kolejowych.[89] W działaniach szkoleniowych będą mogły uczestniczyć również instytucje mające istotny wpływ na wdrażanie Programu i/lub potencjał beneficjentów Programu, a tym samym na sprawny proces realizacji projektów. Możliwość poszerzania wiedzy i doskonalenia zawodowego stanowi czynnik motywacyjny dla pracowników zaangażowanych we wdrażanie Programu, dzięki czemu praca w instytucjach staje się bardziej atrakcyjna.

[89] Wymienione obszary mają charakter przykładowy. Decyzja o realizacji projektów szkoleniowych będzie każdorazowo poprzedzona analizą potrzeb szkoleniowych pracowników.

Konieczne jest również podejmowanie działań związanych z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza technicznego, w tym utrzymanie odpowiedniego poziomu komputeryzacji w instytucjach zaangażowanych we wdrażanie Programu. Sprzęt komputerowy zakupiony w poprzedniej perspektywie finansowej umożliwił sprawną realizację zadań, dlatego też niezbędne jest podejmowanie działań mających na celu utrzymanie odpowiedniego zaplecza technicznego w instytucjach zaangażowanych w Program. Ponadto niezbędne będzie zapewnienie odpowiednich warunków pracy (tj. stworzenie i utrzymanie) dla pracowników instytucji w ramach Programu oraz odpowiedniego wyposażania stanowisk pracy.

Przyjęcie zintegrowanego podejścia terytorialnego w procesie realizacji Programu w perspektywie 2014-2020 wymagać będzie również podejmowania odpowiednich działań istotnych dla sprawnego wdrażania Programu, a dotyczących obszarów objętych jego wsparciem (tj. gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu, bezpieczeństwa energetycznego, kultury, zdrowia). W celu zapewnienia spójności działań w szczególności w obszarze transportu podejmowanych w ramach Programu, planuje się objęcie wsparciem ze środków pomocy technicznej zadań z zakresu zarządzania i wdrażania instrumentu Łącząc Europę, w tym realizacji projektów tego instrumentu przez beneficjentów, tj. GDDKiA i PKP PLK S.A.

Możliwe jest również podejmowanie działań mających na celu budowę/rozbudowę, utrzymanie, eksploatację narzędzi informatycznych, niezbędnych dla prawidłowej realizacji i monitorowania Programu.

Planowana jest również realizacja zadań ewaluacyjnych na rzecz programu. W celu ich wykonania badania realizowane na potrzeby POIiŚ obejmować będą obszary związane z zakresem wsparcia Programu (w tym również badania obejmujące interwencje wdrażane w toku poprzednich perspektyw czasowych oraz planowane do wdrażania w ramach kolejnych pespektyw).

Finansowanie wydatków związanych z zamknięciem poprzednich oraz z przygotowaniem do kolejnych perspektyw finansowych zapewni płynne przejście pomiędzy programami wdrażanymi w ramach różnych perspektyw finansowych oraz umożliwi wykorzystanie potencjału, wiedzy i doświadczenia, zdobytych podczas realizacji zadań w ramach instrumentów finansowych z poprzednich okresów finansowania.

W ramach osi priorytetowej, dofinansowanie uzyskają również działania mające na celu zapobieganie, wykrywanie, korygowanie i raportowanie w obszarze nieprawidłowości i oszustw, zgodnie z wymaganiami art. 125 ust. 4 lit c) rozporządzenia 1303/2013.

W ramach osi priorytetowej przewidziane jest wsparcie dla dwóch największych beneficjentów Programu, tj. GDDKiA oraz PKP PLK S.A. (w tym finansowanie wynagrodzeń pracowników ww. beneficjentów) w celu zapewnienia sprawnej realizacji projektów w sektorze transportu drogowego i kolejowego. Wsparcie w tym zakresie będzie uzależnione od realizacji przez ww. beneficjentów założonych celów odnoszących się do postępów w realizacji projektów kolejowych i drogowych. Przygotowany zostanie system premiowania efektywności działania beneficjentów, a jego głównym celem będzie usprawnienie procesu realizacji projektów kolejowych i drogowych współfinansowanych przez EFRR (w tym w ramach projektów PO Polska Wschodnia), FS i CEF poprzez powiązanie dostępności części środków w ramach PT POIiŚ 2014-2020 z postępami we wdrażaniu poszczególnych działań. Ocena efektywności ww. beneficjentów będzie dokonywana w odpowiednich okresach, na podstawie szczegółowo określonych kryteriów, do których mogą należeć m.in. osiągnięcie zakładanego procesu przygotowania projektów drogowych i kolejowych, poziomu kontraktacji w ramach tych projektów, poziomu zrealizowanych wydatków kwalifikowalnych przedstawionych we wnioskach o płatność w ramach ww. projektów, itp. W zależności od stopnia realizacji danego celu, beneficjenci będą mieli możliwość korzystania ze stosownej puli środków pomocy technicznej POIiŚ 2014-2020. Szczegółowe informacje dotyczące realizacji systemu premiowania efektywności będą przedstawiane w sprawozdaniach rocznych przesyłanych do KE.

Ponadto ww. beneficjenci otrzymają wsparcie w zakresie wykonywanych przez nich zadań związanych z realizacją projektów, w tym w szczególności w zakresie podnoszenia kwalifikacji oraz w zakresie zapewnienia wsparcia eksperckiego, a także sprzętu i wyposażenia niezbędnego dla realizacji projektów.

W ramach działań szkoleniowych skierowanych do beneficjentów i potencjalnych beneficjentów realizowane będą głównie szkolenia w obszarach związanych z realizacją projektów infrastrukturalnych, w tym m.in. projektów drogowych, kolejowych.[90]

Wsparcie dla beneficjentów udzielane będzie w sposób zapewniający ciągłość inwestycji przygotowywanych i realizowanych w ramach Programu z inwestycjami przygotowywanymi w poprzedzających i realizowanymi w następującej perspektywie finansowej.

Sprawne wykorzystanie środków finansowych wymagało będzie również przygotowania specjalistycznych ekspertyz i analiz oraz zapewnienia wsparcia eksperckiego przy ocenie projektów realizowanych w ramach Programu. W tym zakresie niezbędne jest również wsparcie instytucji, które mają istotny wpływ na wdrażanie Programu i/lub potencjał beneficjentów Programu. Ponadto przewiduje się możliwość wsparcia (typu project pipeline) w zakresie weryfikacji i doradztwa dla projektów o charakterze strategicznym. Wsparcie w tym zakresie dotyczyć może np. weryfikacji gotowych dokumentów (w tym m.in. studium wykonalności, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko) przed złożeniem przez beneficjenta wniosku o dofinansowanie. Natomiast, co do zasady koszty przygotowania dokumentacji projektowej i przetargowej dla projektów realizowanych w ramach Programu finansowane będą w ramach poszczególnych osi priorytetowych Programu.

W celu zapewnienia skutecznej realizacji Programu, podejmowane będą działania informacyjne i promocyjne, spójne i zgodne z polityką informacyjną na poziomie Umowy Partnerstwa, tj. Strategią komunikacji polityki spójności na lata 2014-2020, wytycznymi w zakresie informacji i promocji programów operacyjnych oraz Strategią Komunikacji POIiŚ 2014-2020.

W ramach osi priorytetowej przewiduje się finansowanie przedsięwzięć informacyjnych i promocyjnych wspierających realizację Programu, skierowanych do beneficjentów i potencjalnych beneficjentów oraz w razie potrzeby uczestników i potencjalnych uczestników projektów.

Cel osi priorytetowej będzie realizowany między innymi poprzez:

- podnoszenie kwalifikacji personelu zaangażowanego w realizację Programu w Instytucji Zarządzającej/Instytucjach Pośredniczących/Instytucjach Wdrażających, GDDKiA i PKP PLK S.A. oraz w instytucjach mających wpływ na sprawne wdrażanie Programu i/lub potencjał beneficjentów Programu, m.in. poprzez szkolenia oraz inne formy podnoszenia kwalifikacji;
- wynajem pomieszczeń (m.in. biurowych, konferencyjnych, archiwów), wyposażenie miejsca pracy;
- zakup i instalacja sprzętu i wyposażenia;
- pokrycie kosztów eksploatacji sprzętu i wyposażenia oraz zakup niezbędnych licencji i oprogramowania informatycznego, a także zakupu usług telekomunikacyjnych i teleinformatycznych dla potrzeb efektywnej realizacji programu;
- budowę, rozbudowę oraz utrzymanie narzędzi informatycznych, mających na celu obsługę Programu;
- wsparcie procesu zarządzania i wdrażania Programu, w tym m.in:

[90] Wymienione obszary mają charakter przykładowy. Decyzja o realizacji projektów szkoleniowych będzie każdorazowo poprzedzona analizą potrzeb szkoleniowych beneficjentów PO.

- wsparcie procesu oceny i selekcji projektów;
- wsparcie procesu kontroli oraz działań związanych ze zwalczaniem nadużyć finansowych na szkodę UE;
- organizacja spotkań, komitetów, grup roboczych, zespołów, itp.;
- przygotowanie analiz, ekspertyz, ocen, sprawozdań, badań ewaluacyjnych (w tym finansowanie ekspertyz/analiz/badań w obszarach mających istotne znaczenie dla zapewnienia zintegrowanego podejścia terytorialnego działań podejmowanych w ramach Programu, zapewnienia spójności z priorytetami strategii Europa 2020 oraz innymi dokumentami istotnymi dla skuteczności interwencji podejmowanych w ramach Programu);
- finansowanie pomocy udzielonej przez ekspertów zewnętrznych;
- ułatwienie dostępu do zasobów wiedzy zgromadzonych w poprzednich perspektywach finansowych, w tym:
- finansowanie kosztów procesu ewaluacji, w tym ewaluacji ex-post POIiŚ 2007-2013, FS/ISPA 2000-2006, FS 2004-2006;
- finansowanie działań związanych z finalizacją prac w zakresie perspektywy finansowej 2007-2013 oraz FS 2004-2006 w instytucjach będących beneficjentami osi priorytetowej;
- finansowanie kosztów archiwizacji i przechowywania dokumentacji (w tym również w formie elektronicznej) Programu oraz Programu w ramach perspektywy finansowej 2007-2013, Funduszu Spójności 2004-2006; FS/ISPA 2000-2006;
- realizacja działań wspierających dla zapewnienia zintegrowanego podejścia terytorialnego działań podejmowanych w ramach Programu oraz działań mających istotne znaczenie dla zapewnienia spójności z priorytetami strategii Europa 2020 oraz innymi dokumentami istotnymi dla skuteczności interwencji podejmowanych w ramach Programu;
- finansowanie kosztów związanych z przygotowaniem przyszłych interwencji strukturalnych;
- pokrycie kosztów zatrudnienia GDDKiA i PKP PLK S.A. ściśle związanych z realizacją projektów w sektorze transportu drogowego i kolejowego współfinansowanych ze środków EFRR, FS i CEF-u. [JU6] w celu zapewnienia sprawnej realizacji projektów w sektorze transportu drogowego i kolejowego;
- weryfikację dokumentacji projektowej dla projektów strategicznych oraz doradztwo w tym zakresie (typu project pipeline);
- realizację działań informacyjno-promocyjnych.

Wsparcie w ramach pomocy technicznej POIiŚ 2014-2020 będzie miało komplementarny charakter wobec Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2014-2020, przy uwzględnieniu podziału kompetencji wynikającym z linii demarkacyjnej szczegółowo określonej w ramach PO Pomoc Techniczna 2014-2020.

Dodatkowo w zakresie finansowania zadań związanych z realizacją instrumentu Łącząc Europę zostanie opracowana szczegółowa linia demarkacyjna.

BENEFICJENCI ORAZ GRUPY DOCELOWE

- Instytucja Zarządzająca;
- Instytucje Pośredniczące;
- Instytucje Wdrażające;
- Instytucje, którym powierzono zadania w zakresie zarządzania i wdrażania instrumentu Łącząc Europę;

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w związku z realizacją projektów drogowych i kolejowych współfinansowanych ze środków EFRR, FS i CEF.

Grupy docelowe:

- beneficjenci i potencjalni beneficjenci Programu;
- instytucje, których działania wpływają na potencjał beneficjentów/potencjalnych beneficjentów i/lub skuteczność działań IZ, IP, IP II;
- partnerzy społeczno-gospodarczy, organizacje pozarządowe – w zakresie związanym z udziałem w Komitecie Monitorującym oraz grupach roboczych, przygotowania ekspertyz, jak również w zakresie działań o charakterze szkoleniowym.

ZASADY FINANSOWANIA OSI PRIORYTETOWEJ, W TYM POMOC PUBLICZNA

Nie przewiduje się wsparcia w formie instrumentów finansowych.

WPŁYW DUŻYCH PROJEKTÓW NA REALIZACJĘ CELÓW OSI PRIORYTETOWEJ

Nie przewiduje się realizacji dużych projektów.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa[91]	Źródło pozyskiwania danych nt. wartości	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba uczestników form szkoleniowych dla instytucji	osoba	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie
2.	Liczba zakupionych urządzeń oraz elementów wyposażenia stanowiska pracy	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie
3.	Liczba przeprowadzonych ewaluacji	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie
4.	Liczba zorganizowanych spotkań, konferencji, seminariów	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie
5.	Liczba opracowanych ekspertyz	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie
6.	Liczba posiedzeń sieci tematycznych, grup roboczych, komitetów oraz innych ciał dialogu angażujących partnerów spoza administracji publicznej	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania/ co najmniej raz na kwartał	Półrocznie
7.	Liczba etatomiesięcy finansowanych ze środków pomocy technicznej	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie
8.	Liczba uczestników form szkoleniowych dla	osoba	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie

[91] Rozporządzenie ogólne nie nakłada obowiązku ustalania wartości docelowej dla wskaźników produktu w osiach pomocy technicznej.

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa[91]	Źródło pozyskiwania danych nt. wartości	Częstotliwość pomiaru
	beneficjentów						
9.	Liczba projektów objętych wsparciem	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie
10.	Liczba działań informacyjno-promocyjnych o szerokim zasięgu	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie
11.	Liczba odwiedzin portalu informacyjnego/serwisu internetowego	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie
12.	Liczba materiałów informacyjnych lub promocyjnych wydanych w formie elektronicznej	szt.	Fundusz Spójności	n/d	n/d	System monitorowania	Półrocznie

KATEGORIE INTERWENCJI (EUR)

Obszar interwencji	
Kod	Kwota
121	280 000 000
122	10 000 000
123	40 000 000
Razem	330 000 000

Forma finansowania	
Kod	Kwota
01	330 000 000
Razem	330 000 000

Terytorium	
Kod	Kwota
07	330 000 000
Razem	330 000 000

3. PLAN FINANSOWY PROGRAMU

POIiŚ 2014-2020 jest krajowym programem operacyjnym finansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS). Obszarem realizacji programu jest obszar całej Polski, tj. 15 regionów zaliczonych do kategorii słabiej rozwiniętych oraz Mazowsze jako region lepiej rozwinięty o specjalnym statusie, wynikającym z rozporządzenia ramowego, jako były region słabo rozwinięty.

Alokacja UE na POIiŚ 2014-2020 wynosi **4 905 881 206 EUR z EFRR** i **22 507 865 679 EUR z FS**. Minimalne zaangażowanie środków krajowych, szacowane na podstawie art. 120 rozporządzenia ramowego, zakładającego maksymalny poziom dofinansowania każdej osi priorytetowej EFRR w regionach słabiej rozwiniętych na poziomie 85% i dla Mazowsza na poziomie 80% oraz każdej osi priorytetowej FS na poziomie 85%, wynosi w momencie **programowania 4 853 192 173 EUR**. W realizację POIiŚ zaangażowane będą środki krajowe i prywatne. Zakłada się, że ostateczne zaangażowanie środków krajowych, głównie prywatnych, w momencie zamknięcia POIiŚ będzie mogło być wyższe, w zależności od zakresu i stopnia udzielonej pomocy publicznej[92].

PODSTAWA CERTYFIKACJI

Podstawę obliczania wkładu UE w ramach POIiŚ stanowią całkowite wydatki kwalifikowalne.

KATEGORIE REGIONÓW

W każdej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020 finansowanej z EFRR funkcjonują dwie koperty finansowe – jedna dla 15 regionów, a druga dla Mazowsza z poziomami dofinansowania wynoszącymi odpowiednio 85% i 80%. Zgodnie z UP, osie finansowane z EFRR są „osiami standardowymi". Osie te nie mają, co do zasady, charakteru ogólnopolskiego – zasięg oddziaływania projektu można przypisać do miejsca realizacji. Ustalona dla nich relacja pomiędzy kopertami regionów słabiej rozwiniętych i Mazowsza wynika z analizy potrzeb i dostępności środków. Na etapie wdrażania projektów wydatki będą przypisywane do kopert poszczególnych kategorii regionów proporcjonalnie do liczby regionów, których dotyczy projekt. Przykładowo dla projektu realizowanego na obszarze 5 województw, w tym województwa mazowieckiego, środki będą pochodziły w 80% z koperty dla regionów słabiej rozwiniętych, a w 20% z koperty finansowej dla Mazowsza. Możliwe będzie również sfinansowanie projektu realizowanego na obszarze całego kraju. Wówczas środki na wsparcie tego projektu będą pochodziły w 1/16 z koperty mazowieckiej, a w 15/16 ze środków przeznaczonych dla kategorii regionów słabiej rozwiniętych. W osiach priorytetowych finansowanych z FS, zgodnie z przepisami rozporządzenia ramowego, nie wydziela się alokacji na poszczególne kategorie regionów.

REZERWA WYKONANIA

W POIiŚ 2014-2020 wyodrębniona została rezerwa wykonania w wysokości 6% jego całkowitej alokacji EFRR, w tym po 6% dla każdej z kategorii regionów oraz 6,19% jego całkowitej alokacji FS. Wyższa rezerwa z FS wynika z wyłączenia z rezerwy wykonania – zgodnie z przepisami rozporządzenia ramowego - programu PO Pomoc Techniczna, finansowanego z FS.

---

[92] Przepisy rozporządzenia ramowego, w szczególności art. 129 gwarantuje, że niezależnie od poziomu stopy dofinansowania przyjętej dla osi priorytetowej w tabeli 18a, wartość środków ostatecznie wypłaconych przez Komisję Europejską na moment zamknięcia programu nigdy nie będzie wyższa niż wkład publiczny przekazany beneficjentom. Art. 13.2 dodatkowo zapewnia, że w ramach płatności pośrednich KE zawsze będzie wypłacać kwotę niższą z dwóch kwot: kwoty wynikającej z przemnożenia podstawy certyfikacji z wniosku o płatność przez stopę dofinansowania na osi priorytetowej z tabeli 18a lub kwoty wykazanych we wniosku wydatków publicznych. Wielkość płatności pośrednich będzie uwzględniała także zasady związane z systemem rocznego badania i akceptacji kont, polegającym m.in. na udzielaniu zaliczek rocznych, wypłacaniu w trakcie roku jedynie 90% należnych płatności i rocznym rozliczaniu kont poprzez bilansowanie zaliczki rocznej wypłaconych środków i 10% zatrzymanych płatności pośrednich.

Udział rezerwy wykonania w podziale na lata dla każdego roku wynosi 6% EFRR i 6,19% FS. Rezerwa wykonania ustanawiana jest w każdej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020 w proporcjach z przedziału 5%-6,52%. Z wyjątkiem osi Pomoc techniczna (FS), dla której zgodnie z przepisami, nie ustanowiono rezerwy (wyłączenie osi pomocy technicznej wymaga dla zachowania wymaganego poziomu na funduszu w programie odpowiedniego zwiększenia rezerwy na inną/inne osie finansowane z FS).

KONCENTRACJA TEMATYCZNA

Założone w POIiŚ 2014-2020 poziomy koncentracji wynikają z UP i pozwalają zachować, wymagane na poziomie UP przez rozporządzenia unijne, poziomy koncentracji.

CHARAKTER OSI PRIORYTETOWYCH FINANSOWANYCH Z EFRR

Osie EFRR w POIiŚ 2014-2020 mają charakter osi standardowych.

3.1. TABELA ZOBOWIĄZAŃ

(EUR)

Fundusz	Kategoria regionu	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		Razem	
		główna alokacja	rezerwa wykonania	główna alokacja	rezerwa wykonania	główna alokacja	rezerwa wykonania	główna alokacja	rezerwa wykonania	główna alokacja	rezerwa wykonania	główna alokacja	główna wykonania	główna alokacja	rezerwa wykonania	główna alokacja	rezerwa wykonania
FS	Nie dotyczy	2 567 530 719	169 318 876	2 722 807 553	179 558 792	2 884 110 508	190 196 108	3 027 296 911	199 638 707	3 165 360 386	208 743 467	3 308 991 373	218 215 384	3 439 288 886	226 808 009	21 115 386 336	1 392 479 343
EFRR	ej rozwi	537 222 889	34 290 823	568 743 057	36 302 748	601 608 951	38 400 571	631 594 688	40 314 555	661 630 824	42 231 755	691 590 781	44 144 092	721 341 530	46 043 077	4 413 732 720	281 727 621
	ej rozwi	26 581 902	1 696 717	27 123 222	1 731 270	27 674 984	1 766 488	28 235 780	1 802 284	28 807 225	1 838 759	29 389 549	1 875 929	29 982 950	1 913 806	197 795 612	12 625 253
	Razem	563 804 791	35 987 540	595 866 279	38 034 018	629 283 935	40 167 059	659 830 468	42 116 839	690 438 049	44 070 514	720 980 330	46 020 021	751 324 480	47 956 883	4 611 528 332	294 352 874
Razem (FS i EFRR)		**3 131 335 510**	**205 306 416**	**3 318 673 832**	**217 592 810**	**3 513 394 443**	**230 363 167**	**3 687 127 379**	**241 755 546**	**3 855 798 435**	**252 813 981**	**4 029 971 703**	**264 235 405**	**4 190 613 366**	**274 764 892**	**25 726 914 668**	**1 686 832 217**

3.2. TABELA ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA

Wskazany poziom (odsetek) wsparcia jest wielkością maksymalną i będzie on odpowiednio niższy w przypadku występowania pomocy publicznej. Alokacja na Inicjatywę Wspólnotową „Łącząc Europę” (koperta narodowa w sektorze transportu) wynosi 4,1 mld EUR.

(EUR)

Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Podstawa kalkulacji wkładu UE	Wkład UE	Wkład krajowy	Indykatywny podział wkładu krajowego		Finansowanie ogółem	Poziom wsparcia	Wkład EBI (dla celów informacyjnych)	Główna alokacja		Rezerwa wykonania (RW)		Udział RW we wkładzie UE
						Krajowe środki publiczne	Krajowe środki prywatne				Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	(%)
-				(A)	(B) =(C)+(D)	(C)	(D)	(E)=(A)+(B)	(F)=(A)/(E)		(H)=(A)–(J)	(I)=(B)–(K)	(J)	(K)=(B)*((J)/(A))	(L)=(J)/(A)*100
I.	FS	n/d	Wydatki publiczne i prywatne	1 828 430 978	322 664 291	26 999 285	295 665 006	2 151 095 269	0,85	-	1 737 009 429	306 531 076	91 421 549	16 133 215	5,00%
II.	FS	n/d		3 508 174 166	619 089 559	383 878 802	235 210 757	4 127 263 725	0,85	-	3 287 906 800	580 218 847	220 267 366	38 870 712	6,28%
III.	FS	n/d		9 532 376 880	1 682 184 157	1 522 588 447	159 595 710	11 214 561 037	0,85	-	8 910 488 569	1 572 439 161	621 888 311	109 744 996	6,52%
IV.	EFRR	Słabiej rozwinięte		2 906 517 988	512 914 940	512 914 940	0	3 419 432 928	0,85	-	2 722 408 839	480 425 090	184 109 149	32 489 850	6,33%
		Lepiej rozwinięte		63 788 191	15 947 049	15 947 049	0	79 735 240	0,8	-	59 678 969	14 919 743	4 109 222	1 027 306	6,44%
V.	FS	n/d		5 009 700 000	884 064 706	884 064 706	0	5 893 764 706	0,85	570 000 000	4 695 156 488	828 557 027	314 543 512	55 507 679	6,28%
VI.	FS	n/d		2 299 183 655	405 738 293	405 738 293	0	2 704 921 948	0,85	-	2 154 825 050	380 263 245	144 358 605	25 475 048	6,28%
VII.	EFRR	Słabiej rozwinięte		971 806 937	171 495 343	0	171 495 343	1 143 302 280	0,85	-	923 216 590	162 920 576	48 590 347	8 574 767	5,00%

		Lepiej rozwinięte		28 193 063	7 048 266	0	7 048 266	35 241 329	0,8	-	26 783 409	6 695 852	1 409 654	352 414	5,00%
VIII.	EFRR	Słabiej rozwinięte		416 540 167	73 507 090	66 507 090	7 000 000	490 047 257	0,85	-	391 547 757	69 096 665	24 992 410	4 410 425	6,00%
		Lepiej rozwinięte		50 759 833	12 689 959	12 689 959	0	63 449 792	0,8	-	47 714 243	11 928 561	3 045 590	761 398	6,00%
IX.	EFRR	Słabiej rozwinięte		400 595 249	70 693 280	68 390 446	2 302 834	471 288 529	0,85	-	376 559 534	66 451 683	24 035 715	4 241 597	6,00%
		Lepiej rozwinięte		67 679 778	16 919 945	16 919 945	0	84 599 723	0,8	-	63 618 991	15 904 748	4 060 787	1 015 197	6,00%
X.	FS	n/d		330 000 000	58 235 295	58 235 295	0	388 235 295	0,85	-	330 000 000	58 235 295	n/d	n/d	n/d
Ogółem				27 413 746 885	4 853 192 173	3 974 874 257	878 317 916	32 266 939 058	85%	570 000 000	25 726 914 668	4 554 587 570	1 686 832 217	298 604 603	6,15%

3.3. TABELA PODZIAŁU NA OSIE PRIORYTETOWE, FUNDUSZE, KATEGORIE REGIONÓW ORAZ CELE TEMATYCZNE

(EUR)

Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Cel tematyczny	Wkład UE	Wkład krajowy	Finansowanie ogółem
I.	FS	n/d	4.	1 828 430 978	322 664 291	2 151 095 269
II.	FS	n/d	5	700 000 000	123 529 412	823 529 412
			6.	2 808 174 166	495 560 147	3 303 734 313
III.	FS	n/d	7.	9 532 376 880	1 682 184 157	11 214 561 037
IV.	EFRR	Słabiej rozwinięte	7.	2 906 517 988	512 914 940	3 419 432 928
		Lepiej rozwinięte		63 788 191	15 947 049	79 735 240
V.	FS	n/d	7.	5 009 700 000	884 064 706	5 893 764 706
VI.	FS	n/d	4.	2 299 183 655	405 738 293	2 704 921 948
VII.	EFRR	Słabiej rozwinięte	7.	971 806 937	171 495 343	1 143 302 280
		Lepiej rozwinięte		28 193 063	7 048 266	35 241 329
VIII.	EFRR	Słabiej rozwinięte	6.	416 540 167	73 507 090	490 047 257
		Lepiej rozwinięte		50 759 833	12 689 959	63 449 792
IX.	EFRR	Słabiej rozwinięte	9.	400 595 249	70 693 280	471 288 529

		Lepiej rozwinięte		67 679 778	16 919 945	84 599 723
X.	FS	n/d	n/d	330 000 000	58 235 295	388 235 295
Ogółem				27 413 746 885	4 853 192 173	32 266 939 058

3.4. TABELA PODZIAŁU ALOKACJI W REALIZACJI CELU DOTYCZĄCEGO KLIMATU

(EUR)

Oś priorytetowa	Szacunkowa wysokość środków na cele związane ze zmianą klimatu	Udział w całości alokacji na PO (%)
I.	1 558 430 978	5,68%
II.	755 685 430	2,76%
III.	552 904 672	2,02%
IV.	0	0
V.	2 003 880 000	7,31%
VI.	919 673 462	3,35%
VII.	0	0
VIII.	0	0
IX.	0	0
X.	0	0
Ogółem	**5 790 574 542**	**21,12%**

4. ZINTEGROWANE PODEJŚCIE DO ROZWOJU TERYTORIALNEGO

Jednym z warunków prowadzenia efektywnej Polityki Spójności w latach 2014-2020 jest zasada **zintegrowanego podejścia terytorialnego**. Zakłada ona integrację wsparcia pochodzącego z różnych źródeł oraz precyzyjne dostosowanie do potrzeb i uwarunkowań konkretnych terytoriów. Przyjęcie podejścia zintegrowanego oznacza przewartościowanie dotychczasowego sposobu prowadzenia działań rozwojowych poprzez dostosowanie interwencji o charakterze sektorowym do szczególnych potrzeb terytoriów definiowanych zarówno poprzez ich potencjały, jak też bariery (problemy) rozwojowe. Oznacza to, że podjęcie interwencji w danym obszarze powinno, obok wpisywania się w określone cele tematyczne i priorytety inwestycyjne, brać pod uwagę specyficzne potrzeby określonych terytoriów jako obszarów strategicznej interwencji programu operacyjnego. Podejście takie jest zgodne z założeniami Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020, które jako główny cel polityki regionalnej wskazują rozwijanie wewnętrznych czynników wzrostu (zasobów endogennych) oraz rozwiązywanie szczególnych problemów dotyczących wybranych terytoriów. Jest to również przesłanka na rzecz prowadzenia polityki rozwoju w bliskiej współpracy między różnymi szczeblami władz publicznych i partnerami w celu precyzyjnego określenia szczegółowych celów interwencji realizowanej przy współudziale funduszy zewnętrznych i miejscowych.

Terytorialny wymiar prowadzonej interwencji został wprowadzony do głównych założeń polityki spójności po 2013 r. W *Umowie Partnerstwa* (UP) wskazuje się, że efektywność programowania i realizacji społeczno-gospodarczych działań rozwojowych jest uwarunkowana analizą barier i potencjałów oraz właściwego dostosowania interwencji do specyfiki poszczególnych obszarów. Włączenie wymiaru terytorialnego może zapewnić zwiększenie efektywności wykorzystania środków Wspólnych Ram Strategicznych. Jednocześnie podkreśla się, że podejście terytorialne będzie stosowane równolegle do podejścia horyzontalnego, zwłaszcza tam, gdzie jest to uzasadnione specyfiką celów tematycznych i zasadami działania poszczególnych funduszy.

4.1. ROZWÓJ LOKALNY KIEROWANY PRZEZ SPOŁECZNOŚĆ (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH)

Nie dotyczy.

4.2. ZINTEGROWANE DZIAŁANIA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU OBSZARÓW MIEJSKICH (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH)

Ze względu na krajowy charakter, POIŚ będzie wnosić wkład w realizację potrzeb określonychtypów terytoriów, w tym uznanych za obszary strategicznej interwencji. Wpływ będzie miał charakter bezpośredni (realizacja projektu na danym terytorium), pośredni (realizacja projektów komplementarnych) lub oddziaływania.

Miasta wojewódzkie iobszary powiązane z nimi funkcjonalnie

W POIŚ realizowane będą działania ukierunkowane na tworzenie warunków rozwoju zrównoważonego tych miast i ich obszarów funkcjonalnych, m.in. poprzez promowanie strategii niskoemisyjnych oraz wynikających z nich działań w obszarze infrastruktury niskoemisyjnego transportu publicznego i tzw. zrównoważonej mobilności miejskiej, infrastruktury dystrybucji energii, w tym tzw. inteligentnych sieci, promowanie efektywności energetycznej w infrastrukturach publicznych oraz budynkach mieszkaniowych. Podstawą wsparcia będą dokumenty strategiczne miast, spełniające wymogi strategii niskoemisyjnych, będące warunkiem wynikającym z mocy

przepisów ogólnych, dotyczących funkcjonowania *Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych* (EFSI).

Szacunkowa kwota wsparcia ww. obszarów może wynieść ok. 6,5 mld EUR, z zachowaniem zgodności z regulacjami właściwymi dla FS i EFRR.

Ośrodki regionalne i subregionalne jako obszary strategicznej interwencji

Przewiduje się wsparcie zrównoważonego rozwoju miast regionalnych i subregionalnych, jako ośrodków ważnych dla stabilnego funkcjonowania systemu osadniczego i zrównoważonego rozwoju kraju. Adresowane działania będą wpisywać się w główny nurt interwencji programu, tj. w zakresie połączenia tych miast z większymi ośrodkami, rozwoju infrastruktury ochrony środowiska, infrastruktury społecznej oraz odnowie tkanki miejskiej (budynki publiczne), uwzględniającej aspekty środowiskowe i wspierającej efektywne wykorzystanie zasobów.

Szacunkowa kwota wsparcia miast regionalnych i subregionalnych może wynieść ok. 1,4 mld EUR, z zachowaniem zgodności z regulacjami właściwymi dla FS i EFRR.

Pozostałe obszary strategicznej interwencji

Obszary wiejskie

Zakłada się, że obszary wiejskie będą adresatem wsparcia o charakterze bezpośrednim i pośrednim. Główne kierunki działań wspierające rozwój i przekształcenia na tych obszarach będą dotyczyć ochrony środowiska naturalnego, w tym przywracania i ochrony cennych zasobów przyrodniczych na tych obszarach, wytwarzania i dystrybucji odnawialnych źródeł energii, budowy infrastruktury transportowej i energetycznej. Szacuje się, że na powyższe działania może zostać przeznaczone ok. 400 mln EUR, z zachowaniem zgodności z regulacjami właściwymi dla FS i EFRR.

Polska Wschodnia

Interwencja będzie przyczyniać się też do wzmocnienia szans rozwojowych Polski Wschodniej. Działania dedykowane temu obszarowi będą realizowane w ramach interwencji podstawowej programu oraz poprzez realizację wymiaru miejskiego. Wkład programu będzie polegał głównie na poprawie dostępności terytorialnej tego obszaru poprzez wsparcie budowy podstawowego układu sieci transportowej (drogowej i częściowo kolejowej) oraz bezpieczeństwa energetycznego.

4.3. ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH)

Nie dotyczy.

4.4. ROZWIĄZANIA DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MIĘDZYREGIONALNYCH I TRANSNARODOWYCH W RAMACH DANEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO, Z UDZIAŁEM BENEFICJENTÓW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W CO NAJMNIEJ JEDNYM PAŃSTWIE CZŁONKOWSKIM (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH)

Nie dotyczy.

4.5. WKŁAD PLANOWANYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ W RAMACH PROGRAMU W ODNIESIENIU DO STRATEGII MAKROREGIONALNYCH I STRATEGII MORSKICH, Z ZASTRZEŻENIEM POTRZEB OBSZARU OBJĘTEGO PROGRAMEM ZIDENTYFIKOWANYCH PRZEZ PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH)

WPŁYW PROGRAMU NA REALIZACJĘ CELÓW STRATEGII UE DLA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO

Obszarem zainteresowania POIŚ w ramach Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego[93] będzie *„ochrona stanu środowiska morskiego”* (Save the Sea). W ograniczonym zakresie program będzie realizował również cel związany z poprawą zintegrowania regionu, w szczególności w zakresie spójności transportowej i bezpieczeństwa energetycznego.

Realizacja działań w zakresie ochrony morza będzie miała na celu redukcję zanieczyszczenia wód Bałtyku, który jest jednym z najbardziej zanieczyszczonych obszarów morskich w świecie. Osiągnięcie tego celu jest związane z realizacją działania horyzontalnego SUE RMB pn. *Zrównoważony rozwój oraz bio-gospodarka*, a także następujących obszarów priorytetowych strategii: *NUTRI, HAZARDS, BIO* oraz *SHIP.* Działania zapisane w programie operacyjnym będą przyczyniały się do osiągania tego celu oraz odpowiadających mu następujących celów szczegółowych: dążenie do zapewnienia czystych wód, zachowanie różnorodności przyrodniczej i jej dobrego stanu oraz zapewnienie czystej i bezpiecznej żeglugi. Rozwój i rozbudowa infrastruktur sieciowych, w zakresie energii i transportu, przyczyni się do poprawy zintegrowania oraz dostępności regionu w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym (OP TRANSPORT, OP ENERGY).

Ważnym narzędziem wsparcia obszarów priorytetowych SAFE i SECURE będą działania programu dotyczące dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku oraz zarządzania ryzykiem w sytuacjach nadzwyczajnych. Uzupełnieniem interwencji programu w zakresie celów społeczno-gospodarczych SUE RMB będzie wsparcie infrastruktury zdrowotnej oraz kultury, spójnej do działań określonych dla OP CULTURE i OP HEALTH.

W kontekście osiągnięcia odpowiedniego potencjału wdrażania SUE RMB w ramach programu operacyjnego, ważne jest oprócz integracji problemowej (tj. poszukiwania części wspólnych programu z problematyką SUE RMB) włączenie do mechanizmów realizacyjnych perspektywy makroregionalnej oraz podejmowanie współpracy i działań partnerskich na rzecz SUE RMB. Wyzwaniem pozostanie zwiększenie poczucia odpowiedzialności oraz wsparcie realizacji strategii na poziomie krajowym oraz regionalnym i lokalnym, które pozwoli zastąpić dotychczasowe, wąskie i fragmentaryczne podejście (wskazywanie pojedynczych działań) mechanizmami promującymi partnerstwo oraz działania zintegrowane, gdzie różne podmioty wnoszą swój specyficzny wkład. Szczegółowe rozwiązania w zakresie promowania określonych przedsięwzięć na rzecz realizacji SUE RMB zostaną uwzględnione w systemie wdrażania programu, w ramach systemu wyboru projektów.

POIŚ będzie narzędziem rozwoju sektora tzw. ***Blue Economy***. Wsparciu "błękitnego" wzrostu będą sprzyjać takie działania programu, jak rozwój energetyki wiatrowej oraz rozwój niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski i połączenia multimodalne.

Podsumowując, osiąganie celów określonych w SUE RMB w ramach programu operacyjnego będzie odbywało się, z jednej strony, poprzez realizację działań spójnych z koncepcją założeń rozwoju zrównoważonego w głównych obszarach strategicznych programu oraz, z drugiej strony, poprzez

[93] Por. *ACTION PLAN. Commission staff working document Accompanying the Communication from the commission to the european parliament, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region*, February 2013 VERSION.

przyjęcie na poziomie wdrożeniowym odpowiednich mechanizmów promujących współpracę partnerów w wymiarze krajowymi i międzynarodowym oraz sprzyjających realizacji najważniejszych inwestycji z punktu widzenia realizacji SUE RMB.

5. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW GEOGRAFICZNYCH NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH UBÓSTWEM LUB GRUP DOCELOWYCH NAJBARDZIEJ ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ LUB WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH)

5.1. OBSZARY GEOGRAFICZNE NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTE UBÓSTWEM/ GRUPY DOCELOWE NAJBARDZIEJ ZAGROŻONE DYSKRYMINACJĄ LUB WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM

Nie dotyczy

5.2. STRATEGIA SŁUŻĄCA ZASPOKOJENIU SZCZEGÓLNYCH POTRZEB OBSZARÓW GEOGRAFICZNYCH NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH UBÓSTWEM/GRUP DOCELOWYCH NAJBARDZIEJ ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ LUB WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM ORAZ, W STOSOWNYCH PRZYPADKACH, WKŁAD DO ZINTEGROWANEGO PODEJŚCIA USTANOWIONEGO W UMOWIE PARTNERSTWA

Nie dotyczy

6. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW GEOGRAFICZNYCH, KTÓRE CIERPIĄ NA SKUTEK POWAŻNYCH I TRWAŁYCH NIEKORZYSTNYCH WARUNKÓW PRZYRODNICZYCH LUB DEMOGRAFICZNYCH (W STOSOWNYCH PRZYPADKACH)

Nie dotyczy

7. INSTYTUCJE I PODMIOTY ODPOWIEDZIALNE ZA ZARZĄDZANIE, KONTROLĘ I AUDYT ORAZ ROLA WŁAŚCIWYCH PARTNERÓW

7.1. ODPOWIEDNIE INSTYTUCJE I PODMIOTY

Tabela: Właściwe instytucje i podmioty

Instytucja/podmiot	Nazwa instytucji oraz departamentu lub innej jednostki organizacyjnej	Kierownictwo instytucji (stanowisko)
Instytucja Zarządzająca	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego (Departament Programów Infrastrukturalnych oraz Departament Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych)	minister właściwy ds. rozwoju regionalnego (dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych oraz dyrektor Departamentu Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych, zgodnie z przyjętym podziałem zadań pomiędzy Departamentami)
Instytucja Certyfikująca	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego (Departament Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych)	minister właściwy ds. rozwoju regionalnego (dyrektor Departamentu)
Instytucja Audytowa	Ministerstwo Finansów (Departament Ochrony Interesów Finansowych UE)	minister właściwy ds. finansów publicznych (dyrektor Departamentu)
Podmiot, do którego KE będzie kierowała płatności	Ministerstwo Finansów (Departament Instytucji Płatniczej)	minister właściwy ds. finansów publicznych (dyrektor Departamentu)

7.2. ZAANGAŻOWANIE WŁAŚCIWYCH PARTNERÓW

7.2.1. PRZEDSIĘWZIĘCIA PODJĘTE W CELU ZAANGAŻOWANIA WŁAŚCIWYCH PARTNERÓW W PRZYGOTOWANIE PROGRAMU OPERACYJNEGO ORAZ ROLA TYCH PARTNERÓW WE WDRAŻANIU, MONITOROWANIU I EWALUACJI PROGRAMU OPERACYJNEGO

System instytucjonalny

Funkcje Instytucji Zarządzającej (IZ) pełni minister właściwy ds. rozwoju regionalnego. Równocześnie IZ pełni funkcje Instytucji Certyfikującej (IC). Przyjęte rozwiązania organizacyjne zapewnią wymagany przepisami rozdział funkcji pomiędzy tymi instytucjami. Przewiduje się powierzenie części zadań Instytucjom Pośredniczącym (IP), których rola i funkcje określone są w stosownych porozumieniach międzyinstytucjonalnych. Nie wyklucza się funkcjonowania w niektórych sektorach trójszczeblowego systemu wdrażania Programu poprzez powołanie Instytucji Pośredniczących drugiego stopnia, zwanych Instytucjami Wdrażającymi, którym zostanie powierzona, w drodze porozumienia albo umowy zawartej z IP, realizacja zadań w ramach programu. Delegowanie zadań będzie miało miejsce wtedy, gdy będzie prowadzić do poprawy skuteczności i efektywności wdrażania POIŚ.

Zadania państwa członkowskiego w procesie desygnacji wykonuje Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Minister zapewnia strukturę organizacyjną i odpowiedni potencjał administracyjny dla właściwej realizacji procesu desygnacji. W tym celu wprowadził procedury i rozwiązania organizacyjne w ramach struktur podległego mu resortu, gwarantujące niezależność

instytucji desygnującej oraz rozdzielność funkcji między instytucją desygnującą i instytucją zarządzającą/certyfikującą w sposób opisany poniżej.

Rozwiązania organizacyjne i procedury w UP i programach zapewnią niezależność podmiotu odpowiedzialnego za desygnację od podmiotów podlegających desygnacji (IZ/IC) i odpowiedni rozdział funkcji. W praktyce, regulamin organizacyjny MIiR obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego zapewni niezależność podmiotu desygnującego od IZ/IC poprzez powierzenie zadań podmiotu desygnującego komórce organizacyjnej MIiR innej niż komórki organizacyjne pełniące funkcje IZ/IC POIiŚ oraz zapewnienie nadzoru tych komórek przez różnych, niezależnych od siebie członków kierownictwa ministerstwa.

Minister udziela desygnacji na podstawie sprawozdania i opinii niezależnego podmiotu audytowego, którego zadania realizuje Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej w Ministerstwie Finansów. Proces desygnacji realizowany jest w oparciu o przepisy rozporządzenia ogólnego, ustawy o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, aktu wykonawczego KE wydanego na podstawie art. 124 ust. 7 rozporządzenia ogólnego oraz postanowienia wytycznych horyzontalnych Ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego w zakresie procesu desygnacji oraz wytycznych KE dotyczących procedury desygnacji.

IZ POIŚ przygotuje strategię ukierunkowaną na **zapobieganie, wykrywanie, korygowanie i raportowanie oszustw**, zgodnie z wymaganiami art. 125 ust. 4 lit c) rozporządzenia ogólnego. Instytucje w systemie realizacji POIŚ będą prowadziły analizę ryzyka zgodnie z Wytycznymi KE do oceny ryzyka oraz skutecznych i proporcjonalnych działań przeciwdziałających oszustwom.

Szczegółowe zasady funkcjonowania systemu zarządzania, kontroli, monitoringu, ewaluacji, informacji i promocji, systemu IT przyjęte w programie wynikają z UP i właściwych przepisów rozporządzeń.

Punkt kontaktowy ds. pomocy publicznej: ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego (Wydział Prawny Departamentu Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych).

Partnerstwo

Proces przygotowania programu prowadzony był w bezpośredniej współpracy MIiR (MRR) z resortami odpowiedzialnymi za polityki sektorowe, które są objęte POIŚ.

Stosownie do art. 5 ust. 1 rozporządzenia ogólnego, w przygotowanie programu zaangażowano szerokie grono partnerów i interesariuszy. Rezultatem debaty było uzyskanie opinii i uwag na temat kierunków wsparcia funduszy UE, co pozwoliło określić wizję rozwoju i dokonać wyborów o charakterze strategicznym.

Cykl konsultacji był prowadzony poprzez: spotkania dedykowanej Grupy roboczej, konsultacje za pośrednictwem strony internetowej, konferencje konsultacyjne, konsultacje w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz inne formy.

Spotkania Grupy roboczej

Zarządzeniem nr 4 z 11 lutego 2013 r. Minister Rozwoju Regionalnego powołał *Grupę ds. wsparcia przygotowania programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego i koordynacji celów tematycznych 4. – 7.* Jednocześnie przyjęto, że podstawowymi kryteriami selekcji partnerów będą:

- status organizacji wchodzących w skład Grupy, odpowiadający trzem głównym kategoriom partnerów;
- tematyczny zakres działania, mając na uwadze cele i tematyczny zakres interwencji POIŚ;
- ogólnopolski zakres działania, mając na uwadze krajowy charakter POIŚ;

- potencjał instytucjonalny partnerów, tj. ich wiedzę i doświadczenie dające gwarancję wysokiej jakości wkładu merytorycznego. Wzięto pod uwagę również fakt dotychczasowej współpracy w ramach Komitetu Monitorującego POIŚ 2007-2013;
- cele Grupy roboczej, która (oprócz prowadzenia prac przygotowawczych POIŚ) odpowiadała za szeroko koordynację CT 4.-7.

Kierując się ww. kryteriami, stworzona została lista parterów, obejmująca:

- reprezentantów strony rządowej (ministerstwa i inne instytucje publiczne właściwe ze względu na zakres programu) oraz samorządu terytorialnego, w tym zwłaszcza miast;
- odpowiednie krajowe organizacje partnerów społecznych i gospodarczych, w szczególności główne organizacje przemysłowe i sektorowe;
- instytucje społeczeństwa obywatelskiego, działające w obszarach związanych z planowaną interwencją funduszy oraz odpowiadające za promocję zasad horyzontalnych.

Lista partnerów uczestniczących w pracach Grupy stanowi załącznik do POIŚ.

Konsultacje za pośrednictwem strony internetowej i konferencje konsultacyjne

Konsultacje społeczne programu prowadzone były od 26 sierpnia do 25 września 2013 r. za pomocą formularza *online,* dostępnego na stronie internetowej administrowanej przez MRR (obecnie MIiR). W konsultacjach mogli wziąć udział wszyscy zainteresowani, w tym osoby prywatne. Łącznie zostało zgłoszonych około 1100 uwag, których większość dotyczyła sektora energetyki, środowiska oraz transportu. Rozstrzygnięcia do zgłoszonych uwag były podejmowane w ramach uzgodnień pomiędzy MRR (obecnie MIiR) oraz resortami odpowiedzialnymi za poszczególne polityki sektorowe, bezpośrednio zaangażowanymi w przygotowanie projektu POIŚ. W prace zostali zaangażowani również zewnętrzni partnerzy, którzy prowadzili niezależną ekspercką ocenę POIŚ w zakresie ewaluacji *ex-ante* oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W oparciu o zgłoszone w trakcie w konsultacji uwagi, projekt POIŚ został zmodyfikowany, wzięto też pod uwagę postulaty i uwagi, które zostały zgłoszone w terminie w innej niż *online* formule (tj. w formie pisemnej bądź pocztą elektroniczną).

Elementem uzupełniającym były konferencje/spotkania konsultacyjne, w trakcie których prezentowano założenia POIŚ i umożliwiono przeprowadzenie dyskusji. Łącznie odbyły się trzy konferencje w:

- Warszawie 28 sierpnia 2013 r. (spotkanie inaugurujące);
- Poznaniu 18 września 2013 r. oraz
- Krakowie 4 października 2013 r. (spotkanie podsumowujące).

Do udziału w konferencji zostali zaproszeni: reprezentatywne grono partnerów społeczno-gospodarczych (w tym członkowie Grupy roboczej) i władz publicznych (w tym szczególny udział partnerów regionalnych). Dodatkowo za pośrednictwem strony internetowej w formule *online* przyjmowane były zgłoszenia wszystkich zainteresowanych podmiotów (także osób prywatnych).

Przebieg procesu konsultacji społecznych został opisany w *Raporcie z konsultacji społecznych projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020,* który został podanydo wiadomości publicznej na stronie internetowej administrowanej przez MIiR. Jednym z elementów *Raportu* jest zestawienie wszystkich uwag zgłoszonych w toku konsultacji społecznych wraz z podjętym rozstrzygnięciem oraz uzasadnieniem.

Konsultacje w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Zgodnie z wymaganiami ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*[94] (dalej: Ustawa ooś) Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju[95] przeprowadziło pełne postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu POIŚ.

Ocenie oddziaływania na środowisko poddany został projekt programu, który został wypracowany przy współpracy członków ww. Grupy roboczej, a następnie uzupełniony zgodnie z sugestiami i uwagami zgłoszonymi w toku szerokich konsultacji społecznych (w okresie od 26 sierpnia do 25 września 2013 r.).

Jednym z głównych elementów ww. postępowania było opracowanie projektu *Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* (dalej: Prognoza), który został przygotowany przez niezależnych ekspertów z firmy ATMOTERM S.A.

Jeszcze przed przystąpieniem do opracowania Prognozy, dokonano uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości ww. Prognozy z właściwymi Organami, tj. z: Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, Głównym Inspektorem Sanitarnym oraz Dyrektorami właściwych Urzędów Morskich (w Szczecinie, Słupsku i Gdyni).

Następnie przygotowany projekt Prognozy oddziaływania wraz projektem POIŚ zostały poddane szerokim konsultacjom społecznym. Konsultacje społeczne prowadzone były od 16 października do 7 listopada 2013 r. przede wszystkim za pośrednictwem stron internetowych, administrowanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (MIiR). Dodatkowo ogłoszenie o konsultacjach zostało umieszczone w prasie o zasięgu ogólnopolskim.

Zainteresowani udziałem w konsultacjach mogli zapoznać się z projektami dokumentów, które zostały umieszczone na stronach internetowych: www.pois.gov.pl/ oraz http://bip.mrr.gov.pl/. Dodatkowo dokumentacja w wersji papierowej została wyłożona do wglądu w siedzibie MIiR. Uwagi i opinie można było składać na dedykowanym formularzu elektronicznym (zamieszczonym na ww. stronach internetowych oraz dostępnym w siedzibie urzędu) w formie: pisemnej (za pośrednictwem poczty), drogą elektroniczną (pois.2014-2020@mrr.gov.pl) lub ustnie do protokołu (w siedzibie urzędu). Jednocześnie, aby umożliwić jak najszerszy dostęp opinii publicznej założenia dokumentu zostały zaprezentowane przez Wykonawcę w dniu 21 października 2013 r. na odrębnej konferencji w Łodzi, która w całości była poświęcona Prognozie.

Równolegle z konsultacjami społecznymi dokumenty, zgodnie z wymaganiami ustawowymi, zostały przesłane do zaopiniowania właściwym organom (tj. Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, GIS i urzędom morskim).

Sprawozdanie z przebiegu strategicznej oceny oddziaływania jest przedmiotem publikowanego pisemnego podsumowania (o którym mowa w art. 55 ustawy ooś). Jednym z elementów podsumowania jest zestawienie uwag zgłoszonych w toku konsultacji społecznych wraz z rozstrzygnięciem oraz uzasadnieniem.

Najważniejsze postulaty i uwagi

Ze względu na strukturę partnerów uczestniczących w przygotowaniu POIŚ, reprezentujących różne interesy, zgłaszane postulaty był zróżnicowane. W każdym przypadku instytucje zaangażowane w proces przygotowania podejmowały wysiłki na rzecz optymalnego rozwiązania.

Statystycznie główne zgłaszane uwagi dotyczyły zakresu rzeczowego (najczęściej rozszerzenie bądź uszczegółowienie planowanego zakresu interwencji), katalogu potencjalnych beneficjentów, wielkości

[94] Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.

[95] Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego.

alokacji UE, wykazu dużych projektów (zasadniczo rozszerzenie wykazu o projekty interesariuszy), były również postulaty modyfikacji miar wykonania rzeczowego.

Znaczna część postulatów została przyjęta do uwzględnienia na poziomie krajowego dokumentu uszczegóławiającego POIŚ. Jednym z najbardziej istotnych postulatów było podniesienie alokacji na działania związane ze zmianami klimatu oraz gospodarką niskoemisyjną. Ponadto uelastyczniono katalog beneficjentów w obszarze efektywności energetycznej, służąc realizacji jednego z celów Strategii Europa 2020. W obszarze sektora transport umożliwiono (obok zarządcy krajowego) wsparcie jednostek samorządu terytorialnego na budowę dróg krajowych wyprowadzających ruch z miast, co przyczyni się do obniżenia emisji CO2. Na uwagę zasługują też zmiany eksponujące wymóg zapewnienia zgodności z prawodawstwem unijnym (np. w obszarze gospodarowania wodą).

Informacja i promocja

Podejmowane działania informacyjno-promocyjne w zakresie POIŚ skupiały się na przekazywaniu informacji dotyczących samego dokumentu, a także procesu jego konsultacji poprzez ogłoszenia w prasie ogólnopolskiej i za pośrednictwem strony internetowej www.mrr.gov.pl. W dniu 19 sierpnia 2013 r. w Dzienniku Gazeta Prawna i na www.gazetaprawna.pl/komunikaty ukazało się ogłoszenie informujące o rozpoczęciu konsultacji społecznych wraz z terminami i miejscem konferencji.

Na potrzeby konsultacji wydrukowano i udostępniono szereg materiałów, zarówno informacyjnych, jak i promocyjnych. Dodatkowo informacje o spotkaniach i konsultowanym dokumencie dostępne były na stronie internetowej MRR (obecnie MIiR). Oprócz zamieszczenia na stronach internetowych wersji elektronicznej POIŚ przygotowano i dystrybuowano broszury informacyjne o założeniach programu. Broszury były rozdawane podczas konferencji konsultacyjnych.

Partnerstwo na etapie wdrażania, monitorowania i ewaluacji

Podstawą realizacji zasady partnerstwa na etapie wdrażania jest Komitet Monitorujący POIŚ, w skład którego (obok przedstawicieli strony rządowej) wejdą też przedstawiciele organizacji pozarządowych, środowiska naukowego, pracowników i pracodawców. Zostanie zapewniony odpowiedni parytet liczbowy poszczególnych grup.

W toku planowanych ewaluacji przewiduje się również stymulowanie aktywnego udziału partnerów właściwych dla podejmowanych zagadnień badawczych w prowadzonych działaniach ewaluacyjnych.

8. KOORDYNACJA MIĘDZY FUNDUSZAMI POLITYKI SPÓJNOŚCI, EFRROW, EFMR ORAZ INNYMI UNIJNYMI I KRAJOWYMI INSTRUMENTAMI FINANSOWANIA ORAZ EBI

System koordynacji został opisany szczegółowo w UP w Rozdziale 2.

Ścisła koordynacja została zapewniona już na etapie przygotowania interwencji programów, m.in. w ramach Zespołu Międzyresortowego ds. programowania i wdrażania Funduszy UE (w skład którego wchodzą wszystkie Instytucje Zarządzające programami Polityki Spójności, Instytucje Zarządzające programami EFFROW i EFMiR oraz resorty pełniące najczęściej funkcje Instytucji Pośredniczących). Koordynacja zostanie również zapewniona na etapie wdrażania programu zarówno na poziomie zarządzania, jak i operacyjnym w sposób i przy wykorzystaniu mechanizmów wynikających z UP.

Zgodnie z zapisami UP, naczelną funkcję w zakresie koordynacji działań pomiędzy POIŚ a innymi programami polityki spójności oraz wspólnej polityki rolnej i wspólnej polityki rybołówstwa pełni minister właściwy ds. rozwoju regionalnego. Zadania i funkcje Komitetu Koordynacyjnego UP są opisane w UP. Koordynacja na poziomie wdrożeniowym i operacyjnym zapewniona jest poprzez ww. Zespół międzyresortowy.

Kluczową funkcję w zakresie koordynacji w POIŚ będzie pełnił Komitet Monitorujący, którego zadaniem będzie dokonywanie przeglądu wdrażania programu i postępów w osiąganiu celów.

Obszary komplementarności programu z innymi źródłami wsparcia

W zakresie **CT 4.** komplementarność wsparcia z EFSI z innymi instrumentami UE dotyczy instrumentów, które swoim zakresem obejmują kwestie gospodarki niskoemisyjnej, w tym odnawialnych źródeł energii, takich jak COSME i *Program działań na rzecz środowiska i klimatu (LIFE)* w latach 2014-2020 (następca programu LIFE+). Głównym obszarem koordynacji pomiędzy CT 4. i LIFE jest wspieranie przejścia w kierunku gospodarki: zasobooszczędnej, niskoemisyjnej, odpornej na zmiany klimatu. W przypadku instrumentu COSME, działania na rzecz poprawy warunków dla konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju przedsiębiorstw będą wymagać koordynacji z działaniami objętymi PI 4.ii.

W zakresie **CT 5.** i **CT 6.**, podstawowym instrumentem zapewniającym komplementarność i synergię interwencji jest program LIFE. Nowy program LIFE przewiduje ustanowienie dwóch podprogramów: (1) podprogramu działań na rzecz środowiska (środowisko naturalne i efektywność zasobów, bioróżnorodność, zarządzanie i informacja w zakresie środowiska) i (2) podprogramu działań na rzecz klimatu (łagodzenie (redukcja CO2) i adaptacja do zmian klimatu, zarządzanie i informacja w zakresie klimatu). Program LIFE pełni rolę katalizatora we wspieraniu realizacji i włączaniu celów w zakresie środowiska i klimatu do innych polityk i praktyki państw członkowskich.

W **CT 7**. podstawowym instrumentem, z którym należy zapewnić komplementarność i synergię interwencji jest CEF. Celami tego instrumentu jest poprawa kluczowej infrastruktury o znaczeniu europejskim, zwłaszcza transportowej oraz energetycznej. CEF będzie realizował następujące cele szczegółowe: usunięcie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń, zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej, optymalizację integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz poprawa interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony usług transportowych oraz (w zakresie energetyki) usuwanie wąskich

gardeł w sieci i zapewnienie lepszych połączeń energetycznych pomiędzy państwami (interkonektory). Realizowane projekty będą przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa dostaw.[96]

W **CT 9.** podstawowym narzędziem koordynacji wsparcia z interwencją innych programów operacyjnych krajowych (w tym *PO Polska Cyfrowa* oraz *PO Wiedza, Edukacja, Rozwój)* oraz regionalnych jest *Plan działań w sektorze zdrowia*. Celem koordynacji z ww. dokumentami jest poprawa efektywności wsparcia (wskutek wykorzystania efektów synergicznych[97]) oraz lepsze dopasowanie interwencji do potrzeb istniejących na danym obszarze.

Projekty finansowane w ramach osi I. oraz II. będą mogły być jednocześnie projektami, których finansowanie będzie powiązane funkcjonalnie z realizacją projektów zintegrowanych, wdrażanych przez Polskę (o ile uzyskają one akceptację KE) w ramach instrumentu **LIFE** w ramach obszarów wskazanych przez KE w Wieloletnim Programie Prac 2014-2017 (zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/203/UE z 19 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia wieloletniego programu prac na lata 2014-2017 dla programu LIFE) oraz wskazanych w kolejnej decyzji KE po roku 2017. Oprócz projektów zintegrowanych, w ramach LIFE będą realizowane projekty o charakterze innowacyjnym, demonstracyjnym lub dotyczące najlepszych praktyk.

Działania programu będą komplementarne z priorytetami UE zawartymi w inicjatywie przewodniej **Horizon 2020**, przede wszystkim w części poświęconej wyzwaniom społecznym (*societal challenges*). Budując ramowy program działań na rzecz rozwoju działalności badawczej i innowacji, KE zwróciła uwagę na zestaw kluczowych wyzwań, odnoszących się do rozwoju społecznego, do których zaliczono m.in. następujące grupy zagadnień:

- zdrowie, zmiany demograficzne oraz dobrostan;
- bezpieczna, czysta i wydajna energia;
- inteligentny, zielony i zintegrowany transport; zmiany klimatu, środowisko, zasoby i surowce.

Ponadto zakłada się, że wydatki na obszary wiejskie będą monitorowane i sprawozdawane w raportach rocznych z uwzględnieniem - zgodnie z zakresem i logiką interwencji programu - takich obszarów jak: 1) rozwój przedsiębiorczości i lepsze wykorzystanie kapitału ludzkiego,w tym reorientacji zawodowej rolników 2) rewitalizacja społeczna i infrastrukturalna 3) infrastruktura wodno-kanalizacyjna i przeciwpowodziowa.

Mechanizmy koordynacji

1. **Komitet Monitorujący**

Komitet Monitorujący (KM), pełniąc funkcje związane z monitorowaniem i analizą postępów wdrażania programu, może stanowić forum współpracy oraz podejmowania określonych działań na rzecz efektywnego osiągania celów postawionych w programie, w tym dotyczących promowania działań na rzecz poprawy komplementarności interwencji.

1. **Wytyczne programowe, szczegółowy opis osi priorytetowych, instrukcje wykonawcze, porozumienia międzyinstytucjonalne o powierzeniu funkcji IP lub IW, podręczniki**

[96] W ramach sektora energii w przypadku braku środków z CEF na projekty takie będą mogły ubiegać się o wsparcie ze środków POIiŚ 2014-2020.

[97] Osiąganie tych samych efektów przy niższych kosztach lub zwiększonych efektów przy tych samych kosztach.

Instytucja Zarządzająca realizując rolę lidera sterującego procesem zarządzania i wdrażania wydaje wytyczne programowe dotyczące określonych procesów programowo-wdrożeniowych, obowiązujące wszystkie instytucje uczestniczące w systemie wdrażania programu.

1. **Działania na rzecz zapewnienia komplementarności z innymi programami**

- organizacja zsynchronizowanych (o ile możliwe) konkursów na operacje, rozumiane jako grupa projektów z różnych osi/funduszy;
- zharmonizowane lub ujednolicone kryteria wyboru projektów;
- procedury umożliwiające wspólne/zsynchronizowane procesy naboru i selekcji projektów,
- wspólne posiedzenia komitetów monitorujących, robocze zespoły i grupy.

Komplementarność priorytetów inwestycyjnych w ramach POIiŚ z działaniami innych programów operacyjnych perspektywy finansowej na lata 2014-2020

Zakres wsparcia realizowanego w ramach POIŚ jest komplementarny ze wsparciem programów realizujących cele UP oraz innych instrumentów krajowych i unijnych.

W kontekście identyfikowania powiązań z innymi instrumentami wsparcia innowacyjności, program będzie nakierowany na wspieranie działań spójnych i komplementarnych z interwencją w ramach *Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój*, przede wszystkim w obszarach takich jak: odporność na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie zasobów wodnych w procesach produkcji, ograniczanie wytwarzania ścieków, obniżenie emisji gazów, odnawialne źródła energii, inteligentne sieci, ochrona zdrowia. Tym samym interwencja programu będzie wnosić wkład w zakresie rozwoju gospodarki innowacyjnej i opartej na wiedzy, zgodnej z priorytetami strategii Europa 2020.

W zakresie działań związanych z poprawą planowania przestrzennego, służącego zapobieganiu powodziom i innym sytuacjom nadzwyczajnym, interwencja POIŚ będzie stanowić wspólny obszar wsparcia, na którym podejmowane będą działania komplementarne oraz możliwe będzie osiągniecie synergii z interwencją w ramach następujących programów operacyjnych:

- *PO Polska Cyfrowa*, gdzie wspierane będą inwestycje polegające na rozwoju elektronicznych usług publicznych szczebla centralnego oraz zwiększenie do nich dostępu dla obywateli, w tym m.in. projektów dotyczących systemów informacji przestrzennej;
- *PO Wiedza, Edukacja, Rozwój*, gdzie w ramach działań służących poprawie zarządzania strategicznego państwem, będą realizowane projekty polegające na uporządkowaniu systemu planowania i zarządzania przestrzennego.

Działania w powyższych obszarach będą miały charakter ogólnokrajowy lub ponadregionalny. Dzięki realizowanym wspólnie i w komplementarny sposób projektom, nastąpi poprawa wyposażenia instytucji państwa w odpowiednie narzędzia informatyczne, planistyczne i organizacyjne, czego skutkiem będzie poprawa potencjału zarządzania państwem w sytuacjach nadzwyczajnych (np. klęsk żywiołowych).

Mechanizmy koordynacji programu będą miały zastosowanie również do programów europejskiej współpracy terytorialnej oraz Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa (ETC/ENI), szczególnie w takich obszarach jak ochrona środowiska, transport, dziedzictwo kulturowe. Planowane działania powinny uwzględniać wspólny potencjał obszarów przygranicznych w celu realizacji projektów (np. w porozumieniu z władzami danego obszaru po drugiej stronie granicy) przyczyniających się do poprawy sytuacji w wybranych aspektach, np. poprawa oraz promocja dziedzictwa naturalnego i kulturowego na danym obszarze, podnosząca potencjał turystyczny i gospodarczy regionu, skoordynowane działania mające na celu ochronę określonych populacji zwierząt czy gatunków przyrodniczych, rozwój komplementarnych sieci transportowych itp. Szczególnym instrumentem koordynacji mogą być procedury wypracowane przez instytucje zarządzające programami, w tym właściwe KM, które w porozumieniu ze sobą, planowałyby oraz monitorowały wspólne działania.

Tam, gdzie istnieje ryzyko pokrywania się obszarów wsparcia, ma zastosowanie linia demarkacyjna, uzgodniona między poszczególnymi programami. Komplementarność interwencji była istotnym czynnikiem na etapie programowania, ale równie istotne będzie jej praktyczne zapewnienie na etapie realizacji programu. Dlatego tez podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia realnej komplementarności na etapie wyboru i realizacji projektów. Mechanizmy te szerzej opisane zostały w UP i zostaną ewentualnie uszczegółowione w dokumentach programowych, takich jak Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych.

Logika interwencji, zakładająca działania dostosowawcze po stronie POIŚ w celu spełnienia zasady komplementarności projektowej, nie zawsze będzie mogła znaleźć zastosowanie, gdyż inwestycje takie mają znaczenie pierwotne względem działań podejmowanych, np. na poziomie regionalnym. W takich przypadkach szczególnie ważny jest kompleksowy i zintegrowany charakter projektów, zachowanie komplementarności wewnętrznej pomiędzy priorytetami inwestycyjnymi programu, a także realizacja projektów komplementarnych z innymi programami krajowymi, w tym programami operacyjnymi realizowanymi w perspektywie 2007-2013.

Szczególna odpowiedzialność za zapewnienie komplementarności spoczywa na instytucjach realizujących program, które muszą dysponować odpowiednią wiedzą i doświadczeniem, pozwalającym na identyfikację i promowanie projektów o faktycznym (nie tylko deklarowanym) potencjale komplementarności oraz stosowanie odpowiednich rozwiązań wdrożeniowych. Należy zauważyć, że przy tworzeniu programu określana jest deklaratywna komplementarność, natomiast realna komplementarność może zostać zapewniona tylko na poziomie poszczególnych działań w programach operacyjnych poprzez umiejętność ich integrowania.

Jednym z głównych mechanizmów realizacji zintegrowanego podejścia terytorialnego, który również będzie bezpośrednio służył realizacji wymiaru miejskiego, będzie kontrakt terytorialny (KT). KT należy postrzegać jako instrument poprawy efektywności polityki rozwoju wzmacniający koordynację działań podejmowanych na różnych poziomach zarządzania i umożliwia wspólne uzgadnianie realizacji przedsięwzięć wraz z przypisaniem im źródeł finansowania. Mechanizm KT zostanie wykorzystany do uzgadniania kluczowych interwencji funduszy w ramach UP oraz powiązanych z nimi wybranych środków krajowych na obszarze wyodrębnionych terytoriów.

Zawarcie kontraktu terytorialnego ma szczególne znaczenie dla realizacji w ramach programu działań adresowanych do miast i ich obszarów funkcjonalnych. Poprzez realizację największych, kluczowych inwestycji rozwojowych, program będzie stanowił istotne źródło wsparcia w zakresie infrastruktury rozwoju zrównoważonego, z którego bezpośrednio lub pośrednio korzystać będą największe ośrodki miejskie wraz z obszarami funkcjonalnymi. W tym kontekście, dla zapewnienia realizacji z poziomu POIŚ na tych obszarach projektów o największej wartości dodanej oraz komplementarnych z inwestycjami realizowanymi na poziomie regionalnym, przewidziany został instrument zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Związki ZIT, jako specjalne podmioty utworzone dla realizacji ZIT w ramach programów regionalnych, będą mogły ubiegać się o wsparcie z POIŚ na realizację projektów komplementarnych wskazanych w Strategii ZIT. Takie projekty, z uwagi na przyczynianie się do realizacji podejścia zintegrowanego, będą mogły uzyskać preferencje realizacyjne, tj. być wybierane do dofinansowania w trybie pozakonkursowym. Dzięki zastosowaniu w tym przypadku procedury negocjacyjnej, możliwy będzie wpływ na dopracowanie przez potencjalnych beneficjentów propozycji projektów, jeszcze na etapie koncepcyjnym, aby w jak największym stopniu wypełniały one cele programu.

9. WARUNKOWOŚĆ EX-ANTE

9.1. IDENTYFIKACJA WARUNKÓW ORAZ OCENA ICH SPEŁNIENIA

Stosownie do rozporządzenia ramowego, uruchomienie funduszy UE będzie uzależnione od spełnienia wymogów warunkowości *ex-ante*, tj. zapewnienia określonych warunków wyjściowych, umożliwiających efektywną realizację programów współfinansowanych ze środków europejskich. Warunki te wiążą się zwykle z koniecznością zapewnienia odpowiednich ram strategicznych dla określonych priorytetów inwestycyjnych bądź transpozycją i wdrożeniem wybranych elementów legislacji UE. Rozporządzenie ogólne rozróżnia dwa rodzaje warunków: ogólne i tematyczne.

Warunki ogólne mają zastosowanie do wszystkich interwencji z funduszy UE, mają one na celu promocję stosowania zasad horyzontalnych UE (walka z dyskryminacją ze względu na niepełnosprawność, płeć i inne), prawidłowe przestrzeganie horyzontalnych przepisów unijnych w zakresie pomocy publicznej, zamówień publicznych, oceny oddziaływania na środowisko, a także zapewnienie wysokiej jakości systemów monitorowania, zbierania i zarządzania danymi statystycznymi. Ocena warunków ogólnych, ze względu na swoj charakter, została przeprowadzona na poziomie UP (z uwzględnieniem specyfiki POIŚ, o ile konieczne). W opinii strony polskiej, zasadniczo wszystkie warunki ogólne zostały spełnione, za wyjątkiem trzech kryteriów w ramach warunków ogólnych 1-3. Ich spełnienie jest uzależnione od przyjęcia przez Komitet Koordynacyjny UP dokumentu pn. "*Agenda działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020*" (planuje się, że dokument zostanie zatwierdzony do końca I. kwartału 2015 r.).

Warunki tematyczne powiązane są wprost z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi. O ile warunki ogólne, z uwagi na swój charakter, badane są horyzontalnie na poziomie Umowy Partnerstwa i wszystkich programów, odpowiedzialność za warunki tematyczne została przypisana określonym obszarom/dziedzinom i mają charakter selektywny, tj. odnoszą się do programów podejmujących interwencję w tym zakresie. Biorąc zatem pod uwagę przewidziany w POIŚ zakres wsparcia, ocenie poddane zostały adekwatne warunki, sformułowane dla celów tematycznych 4.–7. oraz 9.

CT 4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach

Cel tematyczny 4. objęty jest mechanizmem koncentracji tematycznej (ang. *ringfencing*), co świadczy o jego istotnym znaczeniu dla kierunków wykorzystania funduszy UE. Zasadniczy element warunkowości *ex-ante* dla celu 4. stanowi wdrożenie odpowiedniej legislacji UE. Dotyczy to dyrektyw:

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE

Wdrożenie art. 3 i 11 dyrektywy 2010/31/UE nastąpiło poprzez wydanie *Rozporządzenia w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku i lokalu mieszkalnego lub części budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich charakterystyki energetycznej (Dz.U. poz. 888).* Rozporządzenie weszło w życie dnia 2 października 2014 roku.

W zakresie wdrożenia w pełni art. 11 dyrektywy 2010/31/UE-obecnie procedowany jest projekt rozporządzenia w sprawie metodologii wyznaczania charakterystyki energetycznej budynku lub części budynku, sposobu sporządzania oraz wzorów świadectw charakterystyki energetycznej na podstawie upoważnienia określonego w art. 15 ustawy o charakterystyce energetycznej budynków.

Minimalne wymagania dotyczące charakterystyki energetycznej, o których mowa w **art. 4** dyrektywy 2010/31/UE, zostały określone w nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r*. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* (Dz. U. Nr 75, poz. 690, z późn. zm.). Wymagania obowiązują od 1 stycznia 2014 r.

Art. 5 dyrektywy 2010/31/UE został wdrożony poprzez wyznaczenie optymalnego poziomu wymagań minimalnych w zakresie charakterystyki energetycznej oraz przekazane w dniu 3 czerwca 2013 r. Komisji Europejskiej *Sprawozdanie ze wszystkich danych wyjściowych i założeń użytych do celów obliczenia optymalnego pod względem kosztów poziomów wymagań minimalnych dotyczących charakterystyki energetycznej (*uzupełnienie zostało przekazane do KE we wrześniu 2014 r.)

W przypadku art. 3 dyrektywy 2012/27/UE, dotyczącej efektywności energetycznej warunek wypełniony został poprzez przekazanie Komisji Europejskiej informacji dotyczącej krajowego celu indykatywnego w zakresie efektywności energetycznej dla Polski, ustalonego na podstawie ww. artykułu dyrektywy.

Ustawa Prawo Energetyczne w pełni wdraża dyrektywę 2006/32/WE (art.13).

Cała dyrektywa 2009/28/EC została implementowana, poprzez:

- Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne wraz z aktami wykonawczymi;
- Ustawa z dnia 21 marca 2014 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw;
- Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych, przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2010 r.;
- Polityka Energetyczna do 2030 roku.

W projekcie wytycznych KE ws. wypełnienia warunkowości zawarta została obszerna interpretacja warunku dotyczącego wsparcia dla **wysokosprawnej kogeneracji** energii cieplnej i energetycznej.

Warunek został spełniony poprzez ustawę o zmianie ustawy – prawo energetyczne z dnia 14 marca 2014 r., przedłużającą wsparcie dla wytwarzania energii elektrycznej i ciepła we wszystkich rodzajach jednostek wysokosprawnej kogeneracji do końca 2018 roku. z rozliczeniem do 30 czerwca 2019 r.

CT 5 Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem

W zakresie **CT 5.** warunkiem jest posiadanie krajowej oraz regionalnych strategii ryzyka/ocen ryzyk oraz przedłożenie jej KE w ramach Wspólnotowego Mechanizmu Ochrony Ludności. Polska **spełnia przypisane dla warunku 5.1 kryteria** wskazujące elementy, jakie powinny obejmować przygotowane dokumenty, odnoszące się do oceny ryzyka. W dniu 13 lutego 2014r. Polska przekazała wyjaśnienia – dokument roboczy przygotowywany przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, opracowany na bazie niejawnego *Raportu o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego* (przyjęty przez Radę Ministrów 12 lipca 2013r.).

Elementem wypełnienia warunku i podstawą do prowadzenia interwencji w obszarze adaptacji do zmian klimatu jest *Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu* (przyjęty przez RM 29 października 2013r.). Dokument obejmuje swoim zakresem m.in. scenariusze zmian klimatu dla Polski z uwzględnieniem uwarunkowań regionalnych, określenie wpływu zmian klimatu na sektory gospodarcze, w tym w szczególności takie sektory jak: gospodarka wodna, rolnictwo, leśnictwo, ochrona wybrzeża, budownictwo, transport, energetyka, gospodarka przestrzenna, jak również wskazanie działań adaptacyjnych w odniesieniu do sektorów oraz kosztów tych działań.

CT 6 Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami

W zakresie **CT 6.** warunki koncentrują się na konieczności wdrożenia legislacji UE w odniesieniu do dwóch obszarów, na które skierowana zostanie przeważająca część alokacji, tj. sektora gospodarki odpadami oraz sektora gospodarki wodno-ściekowej.

W obszarze **gospodarki odpadami** działania legislacyjne zostały praktycznie zakończone (uchwalone zostały ustawy: *o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw* – 1.07.2011 r. oraz *o odpadach* – 14.12.2012 r.). Na poziomie krajowym uchwalony został również *Krajowy plan gospodarki odpadami 20*14 (zawiera m.in. część poświęconą zapobieganiu powstawaniu odpadów), który będzie aktualizowany w 2015 r. Ponadto w związku ze stwierdzonymi brakami w wpgo w zakresie zapobiegania powstawaniu odpadów został opracowany, jako odrębny dokument *Krajowy program zapobiegania powstawaniu odpadów*, obejmujący zarówno działania na poziomie krajowym, jak i województw (przyjęty przez RM 26 czerwca 2014 r.).

Pozostałe działania koncentrują się na poziomie regionalnym – KE notyfikowane zostały wszystkie (16) wojewódzkie plany gospodarki odpadami (wpgo). Dodatkowo zostaną przygotowane plany inwestycyjne, stanowiące uszczegółowienie wpgo w zakresie wskazania instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych, które powinny zostać wybudowane w województwie/regionie.

W obszarze **gospodarki wodnej** kluczowym elementem jest przyjęcie *planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy* (PGW), zgodnych z wymogami RDW. PGW (zatwierdzone przez RM 22.02.2011r.), będą podlegały aktualizacji w 2015 r. W grudniu 2012 r. KE oceniła przyjęte dotychczas PGW, przedstawiając zalecenia do podjęcia działań w II. cyklu planistycznym. Zalecenia te są uwzględniane w ramach trwających prac nad przygotowaniem aktualizacji PGW.

Nowe PGW będą w pełni zgodne z wymogami RDW będą uwzględniać wyniki monitoringu stanu wód (zgodnie z art. 8 RDW) i opierać się na ocenie stanu jednolitych części wód, na podstawie danych monitoringowych za lata 2010-2012 (zgodnie z zał. V do RDW). Zaktualizowane PGW będą uwzględniać przedsięwzięcia infrastrukturalne mogące wywierać wpływ na stan wód i dla których możliwe jest zastosowanie odstępstw (z art. 4 RDW).

Ponadto w związku z oczekiwaniami KE, PL opracowała (zatwierdzone przez RM 26.08.2014) przejściowe dokumenty w gosp. wodnej, tzw. Masterplany dla dorzeczy Wisły i Odry, stanowiące uzupełnienie obowiązujących PGW. Jest to również element niezbędny dla uruchomienia środków na inwestycje w gospodarce wodnej (w tym również w ramach CT 5) w okresie 2014-2020.

W MŚ trwają także prace przygotowaniem nowej ustawy – *Prawo wodne* (w dn. 21.10.2014 r. RM przyjęła projekt założeń do ustawy), obejmujący zakresem m.in. zapewnienie komplementarności polityce opłat za wodę z uwzględnieniem zasady „zwrotu kosztów za usługi wodne (wynikające z uzup. transp. art. 9 RDW). **W odniesieniu do inwestycji z EFRR i FS (gosp. wodno-ściekowa), zwrot kosztów w sektorze komunalnym jest na odpowiednim poziomie, określonym w zatwierdzonych PGW.** Działania te będą jednak dotyczyć w głównej mierze pozostałych sektorów, których nie dotyczy wsparcie w ramach EFRR i FS. Zakłada się, że przepisy ustawy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2016 r., wraz z początkiem roku budżetowego.

CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych

W przypadku celu tematycznego 7. (**transport**) warunki zostały określone w Załączniku XI pkt. 7 Rozporządzenia ogólnego i dotyczą strategicznego podejścia do planowania infrastruktury transportowej oraz przygotowania szczegółowych i realistycznych ram planistycznych dla projektów (*project pipeline*), zawierających harmonogram budżetowy. Ponadto wymagane jest określenie działań na rzecz zapewnienia zdolności instytucji i beneficjentów do przygotowania i wdrażania *project pipeline*. Warunek został spełniony przez Polskę dzięki przyjęciu Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) oraz Dokumentu Implementacyjnego (DI), który zawiera

ranking projektów drogowych, kolejowych i transportu wodnego (morskiego i śródlądowego) wraz z kosztami i harmonogramem przygotowania i realizacji poszczególnych projektów. W DI opisano planowane działania mające na celu wzmocnienie instytucjonalne beneficjentów. DI obejmuje inwestycje przewidziane do finansowania w ramach polityki spójności 2014-2020, jak również CEF i innych źródeł.

W przypadku celu tematycznego 7. (**infrastruktura energetyczna**) warunki dotyczą przygotowywanego aktualnie przez Ministerstwo Gospodarki tzw. *project pipeline*. Dokument zostanie przygotowany i zaakceptowany do końca 2014 roku.

CT 9. Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją

W systemie planowania strategicznego funkcję dokumentu zapewniającego odpowiednie krajowe ramy strategiczne dla obszaru ochrony zdrowia pełnić będzie *Policy Paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020 Krajowe Strategiczne Ramy.* Będzie on scalać wsparcie dla systemu ochrony zdrowia ujęte w ramach poszczególnych strategii zintegrowanych oraz służyć będzie celom wdrożeniowym. Dokument składa się z trzech części.

Pierwszą część stanowi diagnoza sytuacji zdrowotnej w Polsce, obejmująca analizę demograficzną i epidemiologiczną, a także opis organizacji systemu zdrowotnego, w tym diagnoza zasobów infrastrukturalnych oraz kadrowych, w ujęciu krajowym oraz regionalnym.

Druga część to część strategiczno-implementacyjna, uwzględniająca cele długoterminowe i kierunki interwencji zawarte w dokumentach strategicznych nowego systemu zarządzania rozwojem Polski.

W trzeciej części dokumentu przedstawiono ramy realizacyjne projektowanych działań: system koordynacji, monitorowania i ewaluacji wsparcia sektora zdrowia ze środków UE (na poziomie centralnym oraz regionalnym, wraz z mechanizmami proefektywnościowymi), wskaźniki kontekstowe wynikające z dokumentów strategicznych i wskaźniki dla celów operacyjnych oraz ramy finansowe.

Instytucją odpowiedzialną za przygotowanie dokumentu oraz prowadzenie prac związanych z jego treścią jest: Ministerstwo Zdrowia.

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
ISTNIENIE ZDOLNOŚCI ADMINISTRACYJNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH WDROŻENIE I STOSOWANIE UNIJNYCH PRZEPISÓW I POLITYKI DOTYCZĄCYCH NIEDYSKRYMINACJI W ODNIESIENIU DO EFSI.	I. – X.	Częściowo	Rozwiązania zgodne z ramami instytucjonalnymi i prawnymi państw członkowskich dotyczące zaangażowania podmiotów odpowiedzialnych za wspieranie równego traktowania wszystkich osób podczas przygotowywania i wdrażania programów, w tym zapewnienie doradztwa dotyczącego równości w zakresie działań związanych z EFSI.	Spełnione	Ustawa z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania. *http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU2010254*	
			Rozwiązania w zakresie szkoleń pracowników instytucji zaangażowanych w zarządzanie EFSI oraz kontrolę nad tymi funduszami z dziedziny unijnych przepisów i polityki dotyczących niedyskryminacji.	Niespełnione	Agenda działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020.	Agenda została przesłana do KE przez MIR 12 sierpnia 2014 r.
ISTNIENIE ZDOLNOŚCI ADMINISTRACYJNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH WDROŻENIE I STOSOWANIE UNIJNYCH PRZEPISÓW I POLITYKI DOTYCZĄCYCH RÓWNOUPRAWNIENIA PŁCI W ODNIESIENIU DO EFSI.	I. – X.	Częściowo	Rozwiązania zgodne z ramami instytucjonalnymi i prawnymi państw członkowskich dotyczące zaangażowania podmiotów odpowiedzialnych za równouprawnienie płci podczas przygotowywania i realizacji programów, w tym zapewnienie doradztwa dotyczącego równouprawnienia płci w zakresie działań związanych z EFSI.	Spełnione	Ustawa z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania. *http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU2010254*	
			Rozwiązania zgodne z ramami instytucjonalnymi i prawnymi państw członkowskich dotyczące zaangażowania podmiotów odpowiedzialnych za równouprawnienie płci podczas przygotowywania i realizacji programów, w tym zapewnienie doradztwa	Niespełnione	Agenda działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020.	Agenda została przesłana do KE przez MIR 12 sierpnia 2014 r.

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			dotyczącego równouprawnienia płci w zakresie działań związanych z EFSI.			
ISTNIENIE ZDOLNOŚCI ADMINISTRACYJNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH WDROŻENIE I STOSOWANIE KONWENCJI NARODÓW ZJEDNOCZONYCH O PRAWACH OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI W ODNIESIENIU DO EFSI ZGODNIE Z DECYZJĄ RADY 2010/48/WE	I. – X.	Częściowo	Rozwiązania zgodne z ramami instytucjonalnymi i prawnymi państw członkowskich dotyczące konsultacji i zaangażowania podmiotów odpowiedzialnych za ochronę praw osób z niepełnosprawnościami lub organizacji przedstawicielskich osób z niepełnosprawnościami i innych właściwych zainteresowanych stron podczas przygotowywania i wdrażania programów.	Spełnione	Ustawa z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania. *http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU2010254*	
			Rozwiązania w zakresie szkoleń pracowników instytucji zaangażowanych w zarządzanie EFSI oraz kontrolę nad tymi funduszami z dziedziny obowiązujących unijnych przepisów i polityki dotyczących niepełnosprawności, w tym dostępności i praktycznego stosowania Konwencji o prawach osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z przepisami unijnymi i prawem krajowym.	Niespełnione	Agenda działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020.	Agenda została przesłana do KE przez MIR 12 sierpnia 2014 r.
			Rozwiązania dotyczące monitorowania wdrożenia przepisów art. 9 Konwencji o prawach osób z niepełnosprawnościami w związku z EFSI przy przygotowaniu i wdrażaniu programów.	Spełnione	Ustawa z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania. *http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU2010254*	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
ISTNIENIE ROZWIĄZAŃ DOTYCZĄCYCH SKUTECZNEGO STOSOWANIA UNIJNYCH PRZEPISÓW W ZAKRESIE ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH W ODNIESIENIU DO EFSI	I. – X.	Spełniony	Rozwiązania dotyczące skutecznego stosowania unijnych przepisów w zakresie zamówień publicznych poprzez stosowne mechanizmy.	Spełnione	Ustawa o zmianie ustawy Prawo zamówień publicznych obejmująca dostosowanie do wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawie C-465/11, tj. modyfikacji art. 24 ust. 1 pkt 1 i art. 24 ust. pkt 1a ustawy PZP http://www.uzp.gov.pl/cmsws/page/?F;248;ustawa_pzp.html	
			Rozwiązania zapewniające przejrzystość postępowań o udzielanie zamówienia.	Spełnione		
			Rozwiązania w zakresie szkoleń i rozpowszechniania informacji wśród pracowników zaangażowanych we wdrażanie EFSI.	Spełnione		
			Rozwiązania zapewniające zdolności administracyjne w celu wdrożenia i stosowania unijnych przepisów w zakresie zamówień publicznych.	Spełnione		
ISTNIENIE ROZWIĄZAŃ DOTYCZĄCYCH SKUTECZNEGO STOSOWANIA UNIJNYCH PRZEPISÓW W ZAKRESIE POMOCY PAŃSTWA W ODNIESIENIU DO EFSI	I. – IX.	Spełniony	Rozwiązania dotyczące skutecznego stosowania unijnych przepisów w zakresie pomocy państwa.	Spełnione	Baza danych tzw. SHRIMP (System Harmonogramowania, Raportowania i Monitorowania Pomocy), http://www.uokik.gov.pl/kompetencje_prezesa_uokik_w_zakresie_pomocy_publicznej.php	
			Rozwiązania w zakresie szkoleń i rozpowszechniania informacji wśród pracowników zaangażowanych we wdrażanie EFSI.	Spełnione		
					Ustawa z dnia 30 kwietnia 2004 r. *o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej* (t. j. Dz. U. z 2007 r. Nr 59, poz. 404, z późn. zm.) http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU2007059	
			Rozwiązania zapewniające zdolności administracyjne niezbędne do wdrożenia i stosowania unijnych przepisów w zakresie pomocy państwa.	Spełnione		
ISTNIENIE ROZWIĄZAŃ ZAPEWNIAJĄCYCH SKUTECZNE STOSOWANIE	I. – IX.	Spełniony	Rozwiązania dotyczące skutecznego stosowania dyrektywy Parlamentu	Spełnione	1. Ustawa o zmianie ustawy Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw	http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20140000850 http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
UNIJNYCH PRZEPISÓW W DZIEDZINIE OCHRONY ŚRODOWISKA W ZAKRESIE OCEN ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO (OOŚ) ORAZ STRATEGICZNYCH OCEN ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO (SEA)			Europejskiego i Rady 2011/92/UE (OOŚ) i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE (SEA).		2. Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko 3. Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko 4. Ustawa Prawo geologiczne i górnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1238)	=WDU20081991227 http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20130000817 http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU2013000
			Rozwiązania w zakresie szkoleń i rozpowszechniania informacji wśród pracowników zaangażowanych we wdrażanie dyrektyw dotyczących OOŚ i SEA.	Spełnione		
			Rozwiązania mające na celu zapewnienie odpowiednich zdolności administracyjnych.	Spełnione		
ISTNIENIE PODSTAWY STATYSTYCZNEJ NIEZBĘDNEJ DO PRZEPROWADZENIA OCEN SKUTECZNOŚCI I OCEN ODDZIAŁYWANIA PROGRAMÓW. ISTNIENIE SYSTEMU WSKAŹNIKÓW REZULTATU NIEZBĘDNYCH PRZY WYBORZE DZIAŁAŃ, KTÓRE W NAJEFEKTYWNIEJSZY SPOSÓB PRZYCZYNIAJĄ SIĘ DO OSIĄGNIĘCIA POŻĄDANYCH REZULTATÓW, DO MONITOROWANIA POSTĘPÓW W OSIĄGANIU REZULTATÓW ORAZ DO PODEJMOWANIA EWALUACJI ODDZIAŁYWANIA	I. – X.	Spełniony	Gotowe są rozwiązania w zakresie terminowego gromadzenia i agregowania danych statystycznych, które obejmują następujące elementy: identyfikację źródeł i mechanizmów mających na celu zapewnienie walidacji statystycznej.	Spełnione	W zakresie wskaźników ze statystyki publicznej: • ustawa o statystyce publicznej z dn. 29 czerwca 1995 r. (z późn. zm.). http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19950880439 W zakresie wskaźników spoza statystyki publicznej: • IZ zapewnia mechanizmy właściwej kontroli jakości danych i walidacji statystycznej (wskaźniki rezultatu spoza statystyki publicznej). • Zmodernizowany i rozbudowany system SL 2014 (wskaźniki produktu).	
			Gotowe są rozwiązania w	Spełnione	W zakresie wskaźników ze statystyki	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			zakresie terminowego gromadzenia i agregowania danych statystycznych, które obejmują następujące elementy: uregulowania dotyczące publikacji i dostępności publicznej zagregowanych danych.		publicznej: • ustawa o statystyce publicznej z dn. 29 czerwca 1995 r. (z późn. zm.). http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19950880439 W zakresie wskaźników spoza statystyki publicznej: • IZ zapewnia mechanizmy właściwej kontroli jakości danych i walidacji statystycznej (wskaźniki rezultatu spoza statystyki publicznej). • Zmodernizowany i rozbudowany system SL 2014 (wskaźniki produktu).	
			Skuteczny system wskaźników rezultatu, obejmujący: wybór wskaźników rezultatu dla każdego programu, dostarczających informacji na temat przyczyn uzasadniających wybór działań z zakresu polityki finansowanych przez dany program.	Spełnione	• Zapisy instrukcyjne „*Szablonu Programu Operacyjnego 2014-2020 w Polsce z komentarzem*". • Stosownie uzupełniony POIŚ, tj. w tabeli 3. poprawnie określone wskaźniki rezultatu, w tabeli 5. - wskaźniki produktu oraz w tabeli 6. - wskaźniki ram wykonania.	
			Skuteczny system wskaźników rezultatu, obejmujący: ustanowienie wartości docelowych dla tych wskaźników.	Spełnione	• Zapisy instrukcyjne „*Szablonu Programu Operacyjnego 2014-2020 w Polsce z komentarzem*". • Stosownie uzupełniony POIŚ, tj. w tabeli 3. poprawnie określone wskaźniki rezultatu, w tabeli 5. -	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
					wskaźniki produktu oraz w tabeli 6. - wskaźniki ram wykonania.	
			Skuteczny system wskaźników rezultatu, obejmujący: spójność każdego wskaźnika z następującymi wymogami: odporność oraz walidacja statystyczna, jasność interpretacji normatywnej, reagowanie na politykę, terminowe gromadzenie danych.	Spełnione	• Zapisy instrukcyjne „*Szablonu Programu Operacyjnego 2014-2020 w Polsce z komentarzem*". • Stosownie uzupełniony POIŚ, tj. w tabeli 3. poprawnie określone wskaźniki rezultatu, w tabeli 5. - wskaźniki produktu oraz w tabeli 6. - wskaźniki ram wykonania.	
			Istnieją odpowiednie procedury zapewniające stosowanie skutecznego systemu wskaźników we wszystkich operacjach finansowanych z programu.	Spełnione	• Właściwe akty prawne UE (rozporządzenia PE i Rady - ogólne i funduszowe oraz wykonawcze KE). • Wytyczne KE "*The programming period 2014-2020 guidance document on monitoring and evaluation - European Regional Development Fund and Cohesion Fund*". • Ustawa z 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020. • Zapisy instrukcyjne „*Szablonu Programu Operacyjnego 2014-2020 w Polsce z komentarzem*".	Ustawa z 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU2014000
4.1 PRZEPROWADZONO DZIAŁANIA PROMUJĄCE RACJONALNE KOSZTOWO ULEPSZENIE EFEKTYWNEGO KOŃCOWEGO WYKORZYSTANIA ENERGII	I.	Warunek częściowo spełniony	<u>Kryterium 1.</u> Działania służące zapewnieniu wdrożenia minimalnych wymagań dotyczących charakterystyki energetycznej budynków, zgodnie z art. 3, 4 i 5 dyrektywy Parlamentu	Kryterium spełnione	**Art**. 3, 4 i 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE zostały w pełni wdrożone.	art. 3 i 11-Rozporządzenie w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku i lokalu mieszkalnego lub części budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
ORAZ RACJONALNE KOSZTOWO INWESTYCJE W EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNĄ PRZY BUDOWANIU LUB RENOWACJI BUDYNKÓW			Europejskiego i Rady 2010/31/UE.			charakterystyki energetycznej. Art. 4 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Art. 5 został określony m.in. w Sprawozdaniu ze wszystkich danych wyjściowych i założeń użytych do celów obliczenia optymalnego pod względem kosztów poziomów wymagań minimalnych dotyczących charakterystyki energetycznej.
			<u>Kryterium 2.</u> Działania konieczne do utworzenia systemu certyfikacji w odniesieniu do charakterystyki energetycznej budynków, spójnego z art. 11 dyrektywy 2010/31/UE.	Kryterium częściowo spełnione	Cały art. 11-proj. Rozp. w sprawie metodologii wyznaczania charakterystyki energetycznej budynku lub części budynku,sposobu sporządzania oraz wzorów świadectw charakterystyki energetycznej. Art. 11 ust. 2 Rozporządzenie w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku i lokalu mieszkalnego lub części budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich charakterystyki energetycznej. Art. 11 ust. 5 nie wymaga wdrożenia.	Rozporządzenie ma zapewnić pełną zgodność z art. 11 dyrektywy 2010/31/UE, w zakresie: - zaleceń dotyczących działań w związku z ważniejszą renowacją, - zaleceń dotyczących działań w odniesieniu do poszczególnych elementów budynku niezależnie od ważniejszej renowacji, - technicznej wykonalności zaleceń. W załącznikach nr 3-5 do ww. rozporządzenia, na trzeciej stronie we wzorze świadectwa wskazano, że osoba uprawniona do sporządzenia świadectwa zamieszcza informację, gdzie można uzyskać szczegółowe informacje dotyczące opłacalności ekonomicznej zawartych w świadectwie zaleceń oraz informację dotyczącą działań, jakie należy podjąć w celu wypełnienia zaleceń.
			<u>Kryterium 3.</u> Działania służące zapewnieniu planowania strategicznego w dziedzinie efektywności energetycznej, spójne z art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i	Kryterium spełnione	Przekazano do Komisji Europejskiej Informację w sprawie krajowego celu indykatywnego w zakresie efektywności energetycznej dla Polski ustalonego na postawie art. 3 ust. 1 dyrektywy 2012/27/UE.	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			Rady 2012/27/EU.			
			<u>Kryterium 4.</u> Działania spójne z art. 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/32/WE w sprawie końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych, aby zagwarantować dostarczenie klientom końcowym indywidualnych liczników w zakresie, w jakim jest to możliwe technicznie, racjonalne finansowo i proporcjonalne w odniesieniu do potencjalnych oszczędności energii.	Kryterium spełnione	Dyrektywa została wdrożona poprzez ustawę o efektywności energetycznej oraz ustawę Prawo energetyczne.	
4.2 PRZEPROWADZONO DZIAŁANIA PROMUJĄCE WYSOKO WYDAJNĄ KOGENERACJĘ ENERGII CIEPLNEJ I ELEKTRYCZNEJ	I.	Warunek spełniony	<u>Kryterium 1.</u> Wsparcie dla kogeneracji opiera się na popycie na użytkową energię cieplną i oszczędności energii pierwotnej zgodnie z art. 7 ust. 1 i art. 9 ust. 1 lit. a) i b) dyrektywy 2004/8/WE.	Kryterium spełnione	Ustawa o zmianie ustawy – prawo energetyczne z dnia 14 marca 2014 r	Ustawa przedłuża wsparcie dla wytwarzania energii elektrycznej i ciepła we wszystkich rodzajach jednostek wysokosprawnej kogeneracji (tj. opalanych paliwami gazowymi lub o łącznej mocy zainstalowanej elektrycznej źródła poniżej 1 MW, opalanych metanem lub gazem uzyskiwanym z przetwarzania biomasy oraz w pozostałych jednostkach kogeneracji) do końca 2018 r. z rozliczeniem do 30 czerwca 2019 r. weszła w życie z dniem 30 kwietnia 2014 r. Natomiast system wsparcia dla wytwórców energii elektrycznej w technologii wysokosprawnej kogeneracji obowiązujący do końca 2018 r. znajduje się w notyfikacji KE.
			Kryterium 2 Państwa członkowskie lub ich właściwe organy oceniły istniejące prawodawstwo i ramy regulacyjne pod kątem procedur udzielania zezwoleń lub innych procedur, aby: a) zachęcić do projektowania jednostek kogeneracji dla pokrycia ekonomicznie		Jak wyżej	Jak wyżej

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			uzasadnionego zapotrzebowania na ciepło użytkowe i unikania produkcji ciepła w ilościach przekraczających zapotrzebowanie na ciepło użytkowe, oraz b) ograniczyć regulacyjne i pozaregulacyjne bariery utrudniające rozwój kogeneracji.			
4.3 PRZEPROWADZONO DZIAŁANIA PROMUJĄCE WYTWARZANIE I DYSTRYBUCJĘ ODNAWIALNYCH ŹRÓDEŁ ENERGII.	I.	Warunek spełniony	<u>Kryterium 1.</u> Gotowe są przejrzyste systemy wsparcia, priorytetowy lub gwarantowany dostęp do sieci oraz pierwszeństwo w dystrybucji, jak również standardowe zasady odnoszące się do ponoszenia i podziału kosztów dostosowań technicznych, które to zasady zostały podane do publicznej wiadomości, zgodnie z art. 14 ust. 1, art. 16 ust. 2 oraz art. 16 ust. 3 dyrektywy 2009/28/WE**.**	Kryterium spełnione	Cała dyrektywa 2009/28/EC została implementowana. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne wraz z aktami wykonawczymi Ustawa z dnia 21 marca 2014 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych, przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2010 r. Polityka Energetyczna do 2030 roku.	Kwestie związane z wdrożeniem dyrektywy 2009/28/WE w zakresie objętym warunkowością ex ante zostały doprecyzowane w polskim porządku prawnym poprzez przyjęcie ustawy o zmianie ustawy - Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 946) tj. tzw. „mały trójpak".oraz ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych w zakresie wdrożenia schematów certyfikacji biokomponentów pod kątem kryteriów zrównoważonego rozwoju. Aktualnie projektowany jest nowy system wsparcia OZE w Polsce, który zawarty jest w dedykowanej ustawie dotyczącej OZE
			<u>Kryterium 2.</u> Państwo członkowskie przyjęło krajowy plan działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych zgodnie z art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE..	Kryterium spełnione	Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych został przyjęty w 2010 r. Sprawozdanie z realizacji Krajowego Planu Działań w zakresie energii odnawialnej za lata 2011-2012 zostało przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 06.03.2014 r.	Pismem z dnia 24 marca 2014 r. Ministerstwo Gospodarki przesłało sprawozdanie do Stałego Przedstawiciela RP przy UE z prośbą o przekazanie dokumentu do KE. Stałe Przedstawicielstwo RP przy UE przekazało do KE pismo w tej sprawie 31 marca 2014 r. w wersji elektronicznej, a oficjalnym pismem 3 kwietnia 2014 r
5.1 ZAPOBIEGANIE RYZYKU I ZARZĄDZANIE RYZYKIEM: ISTNIENIE KRAJOWYCH LUB REGIONALNYCH OCEN	II.	Warunek spełniony	Gotowa jest krajowa lub regionalne oceny ryzyka zawierające następujące elementy:	Kryteria spełnione	**Kryteria 1 i 2:** Dokument *Ocena ryzyka na potrzeby zarządzania kryzysowego. Raport o zagrożeniach bezpieczeństwa*	**Kryteria 1 i 2:** Głównym kryterium spełnienia warunku 5.1 (kryteria 1. i 2.) jest posiadanie przez Polskę krajowej

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
RYZYKA NA POTRZEBY ZARZĄDZANIA KLĘSKAMI I KATASTROFAMI, UWZGLĘDNIAJĄCYCH DOSTOSOWANIE DO ZMIANY KLIMATU.			- opis procesu, metodyki, metod i niewrażliwych danych wykorzystywanych w ocenach ryzyka, jak również opartych na ryzyku kryteriów określania inwestycji priorytetowych; - opis scenariuszy zakładających jeden rodzaj ryzyka i scenariuszy zakładających wiele rodzajów ryzyka; - uwzględnienie, w stosownych przypadkach, krajowych strategii dostosowania do zmiany klimatu.		*narodowego* przygotowywany przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, opracowany na bazie niejawnego *Raportu o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego.* http://rcb.gov.pl/wp-content/uploads/ocenaryzyka.pdf **Kryterium 3:** *Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030* (SPA 2020) http://klimada.mos.gov.pl/dokument-spa-2020	oraz regionalnych strategii ryzyka/ocen ryzyk i przedłożenie jej KE w ramach Wspólnotowego Mechanizmu Ochrony Ludności. Polska **spełnia przypisane dla warunku 5.1 kryteria** wskazujące elementy, jakie powinny obejmować przygotowane dokumenty odnoszące się do oceny ryzyka. 13.02.2014 r. strona polska przekazała szczegółowe wyjaśnienia – dokument *Ocena ryzyka na potrzeby zarządzania kryzysowego. Raport o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego,* przygotowywany przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, opracowany na bazie niejawnego *Raportu o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego* (przyjęty uchwałą RM z dnia 12.07.2013 r.). **Kryterium 3:** Wypełnieniem kryterium i podstawą do prowadzenia interwencji w obszarze adaptacji do zmian klimatu jest *Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu* (przyjęty przez RM 29.10.2013 r.). Dokument ten obejmuje swoim zakresem m.in.: przedstawienie scenariuszy zmian klimatu dla PL z uwzględnieniem uwarunkowań regionalnych, określenie wpływu zmian klimatu na sektory gospodarcze, w tym w szczególności takie sektory jak: gospodarka wodna, rolnictwo, leśnictwo, ochrona wybrzeża, budownictwo, transport, energetyka, gospodarka przestrzenna, a także wskazanie działań adaptacyjnych w odniesieniu do sektorów oraz kosztów tych działań.
6.1. GOSPODARKA WODNA: ISTNIENIE –	II	Niespełniony	W sektorach wspieranych z	Niespełnione	**Kryterium 1:**	**Kryterium 1:**

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
W ODNIESIENIU DO INWESTYCJI WSPIERANYCH PRZEZ PROGRAMY – A) POLITYKI TARYFOWEJ W ZAKRESIE CEN WODY, PRZEWIDUJĄCEJ ODPOWIEDNIE ZACHĘTY DLA UŻYTKOWNIKÓW, ABY EFEKTYWNIE KORZYSTALI Z ZASOBÓW WODNYCH ORAZ B) ODPOWIEDNIEGO WKŁADU RÓŻNYCH UŻYTKOWNIKÓW WODY W ZWROT KOSZTÓW ZA USŁUGI WODNE W STOPNIU OKREŚLONYM W ZATWIERDZONYCH PLANACH GOSPODAROWANIA WODAMI W DORZECZU.			EFRR i Funduszu Spójności, państwo członkowskie zapewniło wkład różnych użytkowników wody w zwrot kosztów za usługi wodne w podziale na sektory, zgodnie z art. 9 ust. 1 tiret pierwsze dyrektywy 2000/60/WE, przy uwzględnieniu w stosownych przypadkach skutków społecznych, środowiskowych i gospodarczych zwrotu, jak również warunków geograficznych i klimatycznych dotkniętego regionu lub dotkniętych regionów. Przyjęcie planu gospodarowania wodami w dorzeczu dla obszaru dorzecza spójnego z art. 13 dyrektywy 2000/60/WE		Nowelizacja ustawy Prawo wodne PL zapewni także wypełnienie zobowiązań wynikających z Planu działania w zakresie planowania strategicznego w gospodarce wodnej z 2013r. i przeprowadzi reformę instytucjonalną oraz zapewni podejście do strategicznego zarządzania zasobami wodnymi zgodnego z RDW. Przekazanie uchwalonego przez RM projektu ustawy Prawo wodne do Marszałka Sejmu: II kw. 2015r. Zakłada się, że przepisy ustawy wejdą w życie z dn. 01.01.2016r., wraz z początkiem roku budżetowego. **Kryterium 2:** Aktualizacja planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (PGW) PGW będą oparte na monitoringu i ocenie stanu wód zgodnej z RDW. Wszelkie derogacje będą wystarczająco uzasadnione i opisane w planach. Zatwierdzenie aktualizacji PGW przez RM (IV kw. 2015 r.)	**W odniesieniu do inwestycji z EFRR i FS (gosp. wodno-ściekowa), zwrot kosztów w sektorze komunalnym jest na odpowiednim poziomie**, określonym w zatwierdzonych PGW. **Analiza zwrotu kosztów usług wodnych**, z uwzgl. kosztów środow. i zasobowych (Art.9), dla sektorów: komunalnego, przemysłu i rolnictwa, **została przeprowadzona w I i II cyklu planistycznym**. **Zasada zwrotu kosztów usług wodnych** jest realizowana na gruncie przepisów ustawy Prawo wodne oraz systemu opłat za korzystanie ze środowiska w ustawie Prawo ochrony środowiska (POŚ). Użytkownicy wód **zobowiązani są do ponoszenia kosztów korzystania z zasobów poprzez uiszczanie opłat za pobór wód i zrzut ładunków zanieczyszczeń (RM ustala stawki)**. Funkcjonujący w PL system zwolnień z opłat **nie dotyczy sektorów objętych wsparciem PO IiŚ.** Opracowane zostały zał. do ustawy Prawo wodne w celu m.in.: zapewnienia komplementarności polityce opłat za wodę z uwzględnieniem zasady pełnego „zwrotu kosztów za usługi wodne" (wynikające z uzup. transp. art.. 9 R DW). **Kryterium 2:** W związku z oczekiwaniami KE, PL opracowała (zatwierdz. przez RM 26.08.2014) przejściowe dok. w gosp. wodnej, tzw. Masterplany dla dorzeczy Wisły i Odry, stanowiące uzupełnienie obowiązujących PGW. PGW zostały zatwierdzone przez RM

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
					Przekazanie do KE raportu wraz z kopiami aktualizacji PGW – do I kw. 2016 r.	22.02. 2011 r. Ich aktualizacja zgodnie z wymogami krajowymi oraz RDW nastąpi w 2015 r. W grudniu 2012 r. KE oceniła przyjęte dotychczas PGW, przedstawiając zalecenia do podjęcia działań w II. cyklu planistycznym. Zalecenia te są uwzględniane w ramach prac planistycznych II. Trwają prace nad przygotowaniem projektów aktualizacji PGW. Nowe plany będą w pełni zgodne z wymogami RDW będą uwzględniać wyniki monitoringu stanu wód, zgodnie z Art. 8 RDW i opierać się na ocenie stanu jednolitych części wód, na podstawie danych monitoringowych za lata 2010-2012, zgodnie z załącznikiem V do RDW. Zaktualizowane PGW będą uwzględniać przedsięwzięcia infrastrukturalne mogące wywierać wpływ na stan wód i dla których możliwe jest zastosowanie odstępstw (z art. 4 RDW). W związku z oczekiwaniami KE, PL opracowała (zatwierdz. przez RM 26.08.2014) przejściowe dok. w gospodarce wodnej, tzw. Masterplany dla obszarów dorzeczy Wisły i Odry, stanowiące uzupełnienie obowiązujących PGW.
6.2. GOSPODARKA ODPADAMI: PROMOWANIE ZRÓWNOWAŻONYCH GOSPODARCZO I ŚRODOWISKOWO INWESTYCJI W SEKTORZE GOSPODARKI ODPADAMI, W SZCZEGÓLNOŚCI POPRZEZ OPRACOWANIE PLANÓW GOSPODARKI ODPADAMI ZGODNYCH Z DYREKTYWĄ 2008/98/WE ORAZ	II	Częściowo spełniony	Zgodnie z wymogami art. 11 ust. 5 dyrektywy 2008/98/WE Komisji przekazano sprawozdanie z realizacji dotyczące postępów w osiąganiu celów określonych w art. 11 dyrektywy 2008/98/WE. Istnienie jednego lub kilku planów gospodarki odpadami zgodnie z wymogami art. 28 dyrektywy 2008/98/WE.	Częściowo spełnione	**Kryterium 1:** Sprawozdanie dotyczące postępów w osiąganiu celów określonych w art. 11 dyrektywy 2008/98/WE **Kryterium 2:** Aktualizacja Krajowego planu gospodarki odpadami 2014 (Kpgo) - do końca 2015 r. Następnie na jego podstawie zostaną	**Kryterium 1:** spełnione. Sprawozdanie zostało przekazane w terminie do KE za pośrednictwem systemu eDAMIS (**E**lectronic **D**ata Files **A**dministration and **M**anagement **I**nformation **S**ystem). **Kryterium 2:** niespełnione. PL zdecydowała się na aktualizacje dotychczasowych planów gospodarki odpadami ze względu na zmianę podejścia do systemu gosp.

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
Z HIERARCHIĄ ODPADÓW.			Istnienie programów zapobiegania powstawaniu odpadów, zgodnie z wymogami art. 29 dyrektywy 2008/98/WE. Przyjęto środki niezbędne do osiągnięcia celów na 2020 r. dotyczących przygotowania do ponownego wykorzystania i recyklingu, zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2008/98/WE.		opracowane plany wojewódzkie. Plany wojewódzkie będą realizować działania określone w krajowym planie, a także będą stanowić podstawowy dokument planistyczny w sektorze gospodarki odpadami w województwach. Aktualizacje wpgo (z opracowaniem planów inwestycyjnych) - do końca 2016r. **Kryterium 3:** Krajowy program zapobiegania powstawaniu odpadów (Kpzpo) Dokument został przyjęty przez RM 26.06.2014r. i przekazany KE. http://www.mos.gov.pl/g2/big/2014_02/9eb50a325ed3098179730907a88a53d5.pdf	odpadami komunalnymi. W tym celu MŚ opracuje wytyczne do aktualizacji krajowego oraz wojewódzkich planów gospodarki odpadami. **Wytyczne zostaną opracowane do końca I kw. 2015 r.** **Kpgo zostanie zaktualizowany do końca 2015 r**. Następnie na jego podstawie zostaną opracowane plany wojewódzkie. **Aktualizacja wpgo** (z opracowaniem planów inwestycyjnych **zostanie przeprowadzona do końca 2016 r.** Wpgo będą opiniowane przez Ministra Środowiska, a plany inwestycyjne – zatwierdzane, co zapewni ich spójność z polityką państwa, a tym samym pozwoli na osiągnięcie celów wynikających z prawa UE. **Kryterium 3:** spełnione. Na poziomie krajowym Kpgo 2014 spełnia wymagania art. 29 dyrektywy 2008/98/WE – zgodnie z ustawą o odpadach zawiera część poświęconą zapobieganiu powstawaniu odpadów, w której są zawarte poziomy odniesienia (diagnoza stanu aktualnego - dane dotyczące ilości wytwarzanych odpadów), a także opisane i ocenione istniejące środki zapobiegania powstawaniu odpadów. W rozdz. 5 określono kierunki działań w zakresie zapobiegania powstawaniu odpadów. Natomiast w harmonogramie (rozdz. 6) zaproponowano kolejne zadania dotyczące zapobiegania powstawaniu odpadów (np. w zakresie prac naukowo-badawczych). W związku ze stwierdzonymi brakami w wpgo w zakresie zapobiegania

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
					Kryterium 4: Wypełnienie kryterium będzie związane z podjęciem przez PL następujących działań: a) przeprowadzenie prac legislacyjnych umożliwiających realizację celów dla roku 2020: b) skuteczna egzekucja prawa; c) realizowanie kampanii informacyjno-edukacyjnych; d) budowa spójnej sieci gospodarowania odpadami zaplanowanej zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami.	powstawaniu odpadów, został opracowany, jako odrębny dokument *Krajowy program zapobiegania powstawaniu odpadów* (Kpzpo), obejmujący zarówno działania na poziomie krajowym, jak i województw. **Kryterium 4:** niespełnione. Wypełnienie tego kryterium będzie związane z podjęciem przez PL następujących działań (i przedstawienie ich w planach gospodarki odpadami lub sprawozdaniu z transpozycji i wdrażania dyrektywy2008/98/WE, o którym mowa w kryterium 1): a) przeprowadzenie prac legislacyjnych umożliwiających realizację celów dla roku 2020: - wprowadzenie przepisów dotyczących nowego systemu gospodarki odpadami komunalnymi (już zrealizowane); - wzmocnienie instrumentów finansowych; b) skuteczna egzekucja prawa; c) realizowanie kampanii informacyjno-edukacyjnych (na poziomie MŚ i gmin); d) budowa spójnej sieci gospodarowania odpadami zaplanowanej zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami. **Działania zrealizowane oraz te, które mają zostać podjęte w celu realizacji kryterium 4 zostały szczegółowo opisane w Załączniku do Planu działań RP w celu wypełnienia kryteriów 2 i 4 dla warunku wstępnego 6.2. (gospodarka odpadami) jaki został przekazany KE.**

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
7.1. TRANSPORT: ISTNIENIE KOMPLEKSOWEGO PLANU/PLANÓW LUB RAM W ZAKRESIE INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH ZGODNIE Z INSTYTUCJONALNĄ STRUKTURĄ PAŃSTW CZŁONKOWSKICH (Z UWZGLĘDNIENIEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA SZCZEBLU REGIONALNYM I LOKALNYM), KTÓRE WSPIERAJĄ ROZWÓJ INFRASTRUKTURY I POPRAWIAJĄ ŁĄCZNOŚĆ Z KOMPLEKSOWĄ BAZOWĄ SIECIĄ TEN-T.	III-VI	Warunek spełniony	Istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny środowiskowej i określających: wkład w jednolity europejski obszar transportu zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w tym priorytetów w zakresie inwestycji w: - bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności; oraz - wtórną łączność; - identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności; - działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucjonalnych instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	Kryteria spełnione	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) http://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony_transport/SRT/Documents/Strategia_Rozwoju_Transportu_do_2020_roku.pdf Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.), który jest planem inwestycyjnym dla przedsięwzięć współfinansowanych ze środków UE http://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony_transport/SRT/Dokument_Implementacyjny/Documents/Dokument_Implementacyjny_do_SRT_17102014.pdf	
7.2. KOLEJ: ISTNIENIE W KOMPLEKSOWYM PLANIE/ KOMPLEKSOWYCH PLANACH LUB RAMACH DOTYCZĄCYCH TRANSPORTU WYRAŹNEJ CZĘŚCI DOTYCZĄCEJ ROZWOJU KOLEI ZGODNIE	V	Warunek spełniony	Istnienie w określonych powyżej planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei, spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na	Kryteria spełnione	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.); Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.), który zawiera wskazane elementy w odniesieniu do inwestycji kolejowych, w tym informację	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
Z INSTYTUCJONALNĄ STRUKTURĄ PAŃSTW CZŁONKOWSKICH (Z UWZGLĘDNIENIEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA SZCZEBLU REGIONALNYM I LOKALNYM), KTÓRA WSPIERA ROZWÓJ INFRASTRUKTURY I POPRAWIA ŁĄCZNOŚĆ Z KOMPLEKSOWĄ I BAZOWĄ SIECIĄ TEN-T. INWESTYCJE TABOR, INTEROPERACYJNOŚĆ ORAZ ROZWIJANIE POTENCJAŁU.			środowiskowo i identyfikującej odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem, budżetem). Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.		na temat zapewnienia odpowiednich zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	
7.3. INNE RODZAJE TRANSPORTU, W TYM ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE I TRANSPORT MORSKI, PORTY, POŁĄCZENIA MULTIMODALNE I INFRASTRUKTURA PORTÓW LOTNICZYCH: ISTNIENIE W KOMPLEKSOWYM PLANIE LUB KOMPLEKSOWYCH PLANACH LUB RAMACH DOTYCZĄCYCH TRANSPORTU WYRAŹNEJ CZĘŚCI DOTYCZĄCEJ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH I TRANSPORTU MORSKIEGO, PORTÓW, POŁĄCZEŃ MULTIMODALNYCH I INFRASTRUKTURY PORTÓW LOTNICZYCH, KTÓRE POPRAWIAJĄ ŁĄCZNOŚĆ Z KOMPLEKSOWYMI I BAZOWYMI SIECIAMI TEN-T I PRZYCZYNIAJĄ SIĘ DO PROMOWANIA	III	Warunek spełniony	Istnienie w kompleksowym planie lub kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych i infrastruktury portów lotniczych, która: - spełnia wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, - identyfikuje odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem, budżetem); działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	Kryteria spełnione	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.); Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.), który zawiera wskazane elementy w odniesieniu do inwestycji na drogach wodnych śródlądowych i w transporcie morskim, w tym informację na temat zapewnienia odpowiednich zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI REGIONALNEJ I LOKALNEJ						
7.4 OPRACOWANIE INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW DYSTRYBUCJI, MAGAZYNOWANIA I PRZESYŁU ENERGII. ISTNIENIE KOMPLEKSOWYCH PLANÓW INWESTYCJI W INTELIGENTNĄ INFRASTRUKTURĘ ENERGETYCZNĄ ORAZ PRZEPISÓW WPŁYWAJĄCYCH NA ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ I BEZPIECZEŃSTWA DOSTAW	VII	Warunek częściowo spełniony	Gotowe są kompleksowe plany określające priorytety dotyczące infrastruktury energetycznej na szczeblu krajowym: - zgodnie z art. 22 dyrektywy 2009/72/WE oraz 2009/73/WE, w stosownych przypadkach, oraz - zgodnie z odpowiednimi regionalnymi planami inwestycyjnymi na mocy art. 12 oraz z dziesięcioletnim planem rozwoju sieci na poziomie UE zgodnie z art. 8 ust. 3 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 714/2009 oraz Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2009, oraz - zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 347/2013/UE; Plany zawierają: - identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR - działania umożliwiające	Kryterium częściowo spełnione	Aktem prawnym stwarzającym obowiązek przygotowania kompleksowych planów określających priorytety dotyczące infrastruktury gazowej na szczeblu krajowym jest Ustawa Prawo Energetyczne. Ustawa z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw. Ustawa weszła w życie 11 września 2013 r. **Kryterium pierwsze: zgodność z art. 22 Dyrektywy 2009/73/WE** Kryterium należy uznać za spełnione ponieważ, art. 22 dotyczy modelu ITO (independent Transmission Operator). W Polsce w odniesieniu do operatorów systemów przesyłowych nie wprowadzono modelu ITO, tylko model rozdziału właścicielskiego (OU- ownership unbundling) oraz model ISO (Independent System Operator). Z uwagi na fakt, iż art. 22 nie dotyczy Polski, samo kryterium ex-ante również nie dotyczy Polski. **Kryterium drugie: zgodność z art. 12 oraz art. 8 ust. 3 lit. b Rozporządzenia nr 715/2009/WE** Rozporządzenie obowiązuje wprost i jest bezpośrednio skuteczne. Przepisy rozporządzenia zostały dodatkowo doprecyzowane przez: art. 9c ust. 1 pkt 5, art. 9c ust. 1 pkt 10, art. 9c ust. 10a , art. 16 ust 1 pkt 4 oraz , art. 16 ust. 9 pkt 1 Ustawy - Prawo Energetyczne. **Kryterium trzecie: zgodność z art. 3.4 Rozporządzenia 347/2013/WE**	Kryterium czwarte Przyjęcie dokumentu Project Pipeline Instytucja wiodąca: MG Termin: do końca 2014 r

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			osiągnięcie celów w zakresie spójności społecznej i gospodarczej oraz ochrony środowiska zgodnie z art. 3 ust. 10 dyrektywy 2009/72/WE oraz art. 3 ust. 7 dyrektywy 2009/73/WE, - działania umożliwiające lepsze wykorzystanie energii i promowanie efektywności energetycznej zgodnie z art. 3 ust. 11 dyrektywy 2009/72/WE oraz art. 3 ust. 8 dyrektywy 2009/73/WE		Rozporządzenie obowiązuje wprost i jest bezpośrednio skuteczne. Lista PCI została zatwierdzona we wrześniu 2013 Projekty zgłoszone przez Polskę do unijnej listy projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania (PCI) są zgodne z zaakceptowanym przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki krajowym dokumentem „Plan rozwoju zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2014-2023" przedstawionym przez operatora systemu przesyłowego. **Kryterium czwarte** Kryterium zostanie spełnione po przyjęciu przez Ministerstwo Gospodarki dokumentu: Project Pipeline I. **Kryterium piąte: zgodność z art. 3.7 Dyrektywy 2009/73/EC** oraz 3 ust. 10 dyrektywy 2009/72/WE **Kryterium spełnione:** - Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne, - Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o efektywności energetycznej - ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, - ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrażania bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym **Kryterium szóste: zgodność z art. 3.8 Dyrektywy 2009/73/EC** oraz art. 3 ust. 11 dyrektywy 2009/72 **Kryterium spełnione:** - Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne, - Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
					efektywności energetycznej, - Rozporządzenie Ministra Gospodarki w sprawie zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie paliwami gazowymi - podpisane w dniu 28 czerwca 2013 r. - Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 2 lipca 2010 r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu gazowego	
9.3. ISTNIENIE KRAJOWYCH LUB REGIONALNYCH STRATEGICZNYCH RAM POLITYKI ZDROWOTNEJ W ZAKRESIE OKREŚLONYM W ART. 168 TFUE, GWARANTUJĄCYCH STABILNOŚĆ EKONOMICZNĄ.	IX	Warunek niespełniony	Gotowe są krajowe lub regionalne strategiczne ramy polityki zdrowotnej, które zawierają:	Kryterium niespełnione	Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020 - Krajowe Ramy Strategiczne	
			- skoordynowane działania poprawiające dostęp do świadczeń zdrowotnych;	Kryterium niespełnione		
			- działania mające na celu stymulowanie efektywności w sektorze opieki zdrowotnej poprzez wprowadzanie modeli świadczenia usług i infrastruktury;	Kryterium niespełnione		
			- system monitorowania i przeglądu.	Kryterium niespełnione		
			Państwo członkowskie lub region przyjęły ramy określające szacunkowo dostępne środki budżetowe na opiekę zdrowotną oraz efektywną pod względem kosztów koncentrację środków przeznaczonych na	Kryterium niespełnione		

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			priorytetowe potrzeby opieki zdrowotnej.			

9.2. Ścieżka dojścia do spełnienia warunków

Tabela 3. Warunki tematyczne

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
Istnienie zdolności administracyjnych umożliwiających wdrożenie i stosowanie unijnych przepisów i polityki dotyczących niedyskryminacji w odniesieniu do EFSI.	Rozwiązania w zakresie szkoleń pracowników instytucji zaangażowanych w zarządzanie EFSI oraz kontrolę nad tymi funduszami z dziedziny unijnych przepisów i polityki dotyczących niedyskryminacji.	Przyjęcie Agendy działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020 przez Komitet Koordynacyjny UP.	31 marca 2015 r. 1 połowa 2015 r.	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
Istnienie zdolności administracyjnych umożliwiających wdrożenie i stosowanie unijnych przepisów i polityki dotyczących równouprawnienia płci w odniesieniu do EFSI.	Działania konieczne do utworzenia systemu Rozwiązania zgodne z ramami instytucjonalnymi i prawnymi państw członkowskich dotyczące zaangażowania podmiotów odpowiedzialnych za równouprawnienie płci podczas przygotowywania i realizacji programów, w tym zapewnienie doradztwa dotyczącego równouprawnienia płci w zakresie działań związanych z EFSI.w odniesieniu do charakterystyki energetycznej budynków, spójnego z art. 11 dyrektywy 2010/31/UE.			
Istnienie zdolności administracyjnych umożliwiających wdrożenie i stosowanie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób z niepełnosprawnościami w odniesieniu do EFSI zgodnie z decyzją Rady 2010/48/WE	Rozwiązania w zakresie szkoleń pracowników instytucji zaangażowanych w zarządzanie EFSI oraz kontrolę nad tymi funduszami z dziedziny obowiązujących unijnych przepisów i polityki dotyczących niepełnosprawności, w tym dostępności i praktycznego stosowania Konwencji o prawach osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z przepisami unijnymi i prawem krajowym.			
4.1 Przeprowadzono działania promujące racjonalne kosztowo ulepszenie efektywnego końcowego wykorzystania energii oraz racjonalne kosztowo inwestycje w efektywność energetyczną przy budowaniu lub renowacji budynków	Działania konieczne do utworzenia systemu certyfikacji w odniesieniu do charakterystyki energetycznej budynków, spójnego z art. 11 dyrektywy 2010/31/UE.	**Kryterium 2** Wydanie rozporządzenia w sprawie metodologii wyznaczania charakterystyki energetycznej budynku lub części budynku, sposobu sporządzania oraz wzorów świadectw charakterystyki energetycznej (obecnie zakończono zbieranie uwag do projektu rozporządzenia w ramach konsultacji publicznych)	1 połowa 2015 r	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
6.1 Gospodarka wodna				

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
	W sektorach wspieranych z EFRR i Funduszu Spójności, państwo członkowskie zapewniło wkład różnych użytkowników wody w zwrot kosztów za usługi wodne w podziale na sektory, zgodnie z art. 9 ust. 1 tiret pierwsze dyrektywy 2000/60/WE, przy uwzględnieniu w stosownych przypadkach skutków społecznych, środowiskowych i gospodarczych zwrotu, jak również warunków geograficznych i klimatycznych dotkniętego regionu lub dotkniętych regionów. Przyjęcie planu gospodarowania wodami w dorzeczu dla obszaru dorzecza spójnego z art. 13 dyrektywy 2000/60/WE.	**Kryterium 1:** Uchwalenie nowej ustawy *Prawo wodne*, obejmującej zakresem m.in. zapewnienie komplementarności polityce opłat za wodę z uwzględnieniem zasady „zwrotu kosztów za usługi wodne". PL zapewni także wypełnienie zobowiązań wynikających z Planu działania w zakresie planowania strategicznego w gospodarce wodnej z 2013r. i przeprowadzi reformę instytucjonalną oraz zapewni podejście do strategicznego zarządzania zasobami wodnymi zgodnego z RDW. Szczegółowy działania: 1. skierowanie projektu ustawy – Prawo wodne do rozpatrzenia przez RM; 2. przekazanie uchwalonego przez RM projektu ustawy Prawo wodne do Marszałka Sejmu RP. 3. Wejście w życie Ustawy - z dniem 1 stycznia 2016 r., wraz z początkiem roku budżetowego. **Kryterium 2:** Przyjęcie aktualizacji Planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (PGW) PGW będą oparte na monitoringu i ocenie stanu wód zgodnej z RDW. Wszelkie derogacje będą wystarczająco uzasadnione i opisane w planach. Szczegółowy działania: 1. przeprowadzenie SEA dla projektów aktualizacji PGW (wraz z przeprowadzeniem konsultacji społecznych) 2. opracowanie ostatecznych wersji aktualizacji PGW 3. **zatwierdzenie aktualizacji PGW** przez Radę Ministrów Przekazanie do KE raportu wraz z kopiami aktualizacji PGW – I kw. 2016 r.	**Kryterium 1:** 1. I kw. 2015 r. 2. II kw. 2015 r. 3. I kw. 2016 r. **Kryterium 2:** IV kw. 2015 r. 1. II kw. 2015 r. 2. III kw. 2015 r. 3. IV kw. 2015 r.	**Kryterium 1:** MŚ / Parlament **Kryterium 2:** KZGW / MŚ / RM
6.2 Gospodarka odpadami	Zgodnie z wymogami art. 11 ust. 5 dyrektywy 2008/98/WE Komisji przekazano sprawozdanie z realizacji dotyczące postępów w osiąganiu celów określonych w art. 11 dyrektywy 2008/98/WE. Istnienie jednego lub kilku planów gospodarki odpadami zgodnie z wymogami art. 28 dyrektywy 2008/98/WE. Istnienie programów zapobiegania powstawaniu odpadów zgodnie z wymogami art. 29 dyrektywy 2008/98/WE. Przyjęto środki niezbędne do osiągnięcia celów na 2020 r. dotyczących przygotowania do ponownego	**Kryterium 2:** Szczegółowe działania: 1. Wprowadzenie ustawowego obowiązku sporządzania przez zarządy województw planów inwestycyjnych w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi, które będą stanowić załączniki do wpgo 2. Wydanie rozporządzenia określającego sposób i formę sporządzania wojewódzkiego planu gospodarki odpadami oraz wzór planu inwestycyjnego	**Kryterium 2:** 1. IV kw. 2014 r. 2. I kw. 2015 r. 3. II kw. 2015 r. **4. IV kw. 2015 r.**	**Kryterium 2:** 1. Parlament 2. MŚ 3. MŚ 4. MŚ / RM 5. Marszałkow

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
	wykorzystania i recyklingu, zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2008/98/WE.	3. Opracowanie wytycznych dla sporządzenia planów gospodarki odpadami 4. **Aktualizacja Kpgo**, po dokonaniu analizy sprawozdań z realizacji dotychczasowych wpgo, z uwzględnieniem sprawozdania z realizacji Kpgo oraz prac nad nowelizacją dyrektyw w zakresie gospodarki odpadami 5. **Aktualizacja wpgo** wraz z opracowaniem planów inwestycyjnych w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi **Kryterium 4:** <u>Szczegółowe działania:</u> 1. Nowelizacja ustawy z dnia 13.09.1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach 2. Wprowadzenie standardów segregacji odpadów komunalnych obowiązujących w całym kraju – rozp. ws obowiązku selektywnego zbierania niektórych odpadów komunalnych oraz szczegółowego sposobu selektywnego zbierania wybranych frakcji odpadów 3. Wydanie rozp. RM ws opłat za korzystanie ze środowiska (m.in. podwyższenie opłat dla strumieni odpadów, które powinny być poddane recyklingowi) 4. Uchwalenie nowej ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym 5. Wydanie nowego rozp. ws wzorów sprawozdań o odebranych odpadach komunalnych oraz realizacji zadań z zakresu gospodarowania odpadami komunalnymi (w celu poprawienia jakości pozyskiwanych danych) 6. Wydanie rozp. dotyczącego audytu na podstawie art. 51 ustawy z 13.06.2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi 7. Zorganizowanie eksperckich spotkań z jst i przedsiębiorcami oraz przeprowadzenie kampanii informacyjnej dotyczącej upowszechnienia informacji nt. konieczności i potrzeby podwyższenia stawek opłat za składowanie odpadów 8. Wzmocnienie dodatkowych systemów zbierania odpadów, w tym odpadów komunalnych poprzez możliwość finansowania innych form zbierania odpadów np. różnego rodzaju obwoźnych punktów zbierania, akcyjnego zbierania poszczególnych rodzajów odpadów, itp. 9. Działania edukacyjne: Przeprowadzenie kampanii, której główny	**5. IV kw. 2016 r.** **Kryterium 4:** 1. IV kw. 2014 r. 2. I kw. 2015 r. 3. IV kw. 2015 r. 4. 2014 r. – I kw. 2015 r. 5. IV kw. 2015 r. 6. 2014-2015 7. IV kw. 2015 r. 8. IV kw. 2016 r. 9. 2015 r. – IV kw. 2016 r.; 10. 2014 r. – 2015 r. 11. 2015 r. – IV kw. 2016 r.; 12. 2014 r. – 2015 r. 13. IV kw. 2014 r. (przekazanie projektu do notyfikacji technicznej KE), I kw. 2015 r. (wejście w życie rozporządzania)	ie Województw / Sejmiki Województw **Kryterium 4:** 1. Parlament 2. MŚ 3. MŚ / RM 4. Parlament 5. MŚ 6. MŚ 7. MŚ 8. MŚ (podst. prawna), Gminy (działania organ.) 9. MŚ (kampania ogólnopolska), Gminy (kampanie lokalne) 10. Polskie Centrum Akredytacyjne (współpraca MŚ) 11. MŚ, Marszałkowie 12. MŚ

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
		obszar komunikacyjny skierowany jest do mieszkańców i dotyczy promocji recyklingu oraz selektywnego zbierania odpadów komunalnych i przydomowego kompostowania odpadów komunalnych 10. Opracowanie programu akredytacyjnego dla audytorów, którzy zgodnie z przepisami ustawy z 13.06.2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi, przeprowadzać będą audyty przedsiębiorców przetwarzających odpady opakowaniowe oraz wywożących poza terytorium kraju odpady opakowaniowe do ich przetworzenia 11. Wprowadzenie do priorytetów finansowania NFOŚiGW i wfośigw pilotażowych projektów związanych ze zbieraniem i przetwarzaniem odpadów ulegających biodegradacji 12. Opracowanie zasad i zakresu audytu wewnętrznego, któremu, zgodnie z przepisami ustawy z 13.06.2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi, będą podlegać przedsiębiorcy prowadzący przetwarzanie odpadów opakowaniowych o zdolnościach przetwarzania przekraczających 400 Mg oraz wywożący poza terytorium kraju odpady opakowaniowe do przetworzenia o masie przekraczającej 400 Mg; celem audytu będzie sprawdzenie wiarygodności danych dotyczących masy przetworzonych odpadów opakowaniowych 13. Zwiększenie możliwości dokonywania odzysku odpadów budowlano-rozbiórkowych w związku z przyjęciem nowego rozporządzenia w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami		13. MŚ
7.4 Opracowanie inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii. Istnienie kompleksowych planów inwestycji w inteligentną infrastrukturę energetyczną oraz przepisów wpływających na zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw	Gotowe są kompleksowe plany określające priorytety dotyczące infrastruktury energetycznej na szczeblu krajowym: - zgodnie z art. 22 dyrektywy 2009/72/WE oraz 2009/73/WE, w stosownych przypadkach, oraz - zgodnie z odpowiednimi regionalnymi planami inwestycyjnymi na mocy art. 12 oraz z dziesięcioletnim planem rozwoju sieci na poziomie UE zgodnie z art. 8 ust. 3 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 714/2009 oraz Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2009, oraz - zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 347/2013/UE; Plany zawierają: - identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów ,	**Kryterium czwarte** Na potrzeby Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 opracowywana jest lista (tzw. Project Pipeline) dojrzałych projektów planowanych do dofinansowania w ramach EFRR. Przedmiotowy dokument jest tworzony jako dokument towarzyszący POIiŚ 2014-2020 i obejmować będzie m.in. projekty zgłoszone w ramach planów 10-letnich operatorów systemów przesyłowych. Kryterium zostanie spełnione po przyjęciu przez Ministerstwo Gospodarki dokumentu: Project Pipeline.	Termin: IV. kwartał 2014 r.	MG

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
	które mają być wspierane w ramach EFRR - działania umożliwiające osiągnięcie celów w zakresie spójności społecznej i gospodarczej oraz ochrony środowiska zgodnie z art. 3 ust. 10 dyrektywy 2009/72/WE oraz art. 3 ust. 7 dyrektywy 2009/73/WE, - działania umożliwiające lepsze wykorzystanie energii i promowanie efektywności energetycznej zgodnie z art. 3 ust. 11 dyrektywy 2009/72/WE oraz art. 3 ust. 8 dyrektywy 2009/73/WE.			
9.3 Istnienie krajowych lub regionalnych strategicznych ram polityki zdrowotnej w zakresie określonym w art. 168 TFUE, gwarantujących stabilność ekonomiczną. .	1. Gotowe są krajowe lub regionalne strategiczne ramy polityki zdrowotnej, które zawierają:	Warunek zostanie uznany za wypełniony po spełnieniu poniższych kryteriów:	2016-12-31	MZ
	2) skoordynowane działania poprawiające dostęp do świadczeń zdrowotnych;	Plan działań dotyczący przygotowania dokumentu: Policy Paper dla obszaru ochrony zdrowia w Polsce na lata 2014-2020. Krajowe Ramy Strategiczne. - Uzupełnienie Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020. Krajowe Ramy Strategiczne. Dokument zostanie zweryfikowany w kontekście uwag zgłoszonych przez KE na spotkaniu w dniu 16 października 2014 r. Termin: 31/01/2015 r. - Przyjęcie Policy paper przez właściwe władze na poziomie krajowym. Termin: 30/06/2015 r. Opis spełniania kryterium wraz ze szczegółowym planem działań oraz harmonogramem i instytucjami odpowiedzialnymi zostały przedstawione w Samoocenie spełniania warunkowości ex ante, stanowiącej załącznik do programu.	2015-06-30	MZ
	3) działania mające na celu stymulowanie efektywności w sektorze opieki zdrowotnej poprzez wprowadzanie modeli świadczenia usług i infrastruktury;	Plan działań dotyczący map potrzeb zdrowotnych - Sporządzenie „map potrzeb" w zakresie onkologii i kardiologii opisujących elementy systemu na poziomie POZ, AOS, szpitali: Termin: 31/12/2015 - Stworzenie „map potrzeb" dla innych chorób na poziomie POZ, AOS, szpitali: Termin: 31/12/2016 Opis spełniania kryterium wraz ze szczegółowym planem działań oraz harmonogramem i instytucjami odpowiedzialnymi zostały przedstawione w Samoocenie spełniania warunkowości ex ante, stanowiącej załącznik do programu.	2016-12-31	MZ
	4) system monitorowania i przeglądu.	Plan działań dotyczący przygotowania dokumentu: Policy Paper dla obszaru ochrony zdrowia w Polsce na lata 2014-2020. Krajowe Ramy Strategiczne. - Uzupełnienie Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020. Krajowe Ramy Strategiczne. Dokument zostanie zweryfikowany w kontekście uwag zgłoszonych przez KE na spotkaniu w dniu 16 października 2014 r. Termin: 31/01/2015 r. - Przyjęcie Policy paper przez właściwe władze na poziomie krajowym. Termin: 30/06/2015 r Opis spełniania kryterium wraz ze szczegółowym planem działań oraz harmonogramem i instytucjami odpowiedzialnymi zostały przedstawione w Samoocenie spełniania warunkowości ex ante,	2015-06-30	MZ

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
		stanowiącej załącznik do programu.		
	5) Państwo członkowskie lub region przyjęły ramy określające szacunkowo dostępne środki budżetowe na opiekę zdrowotną oraz efektywną pod względem kosztów koncentrację środków przeznaczonych na priorytetowe potrzeby opieki zdrowotnej.	Plan działań dotyczący przygotowania dokumentu: Policy Paper dla obszaru ochrony zdrowia w Polsce na lata 2014-2020. Krajowe Ramy Strategiczne. - Uzupełnienie Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020. Krajowe Ramy Strategiczne. Dokument zostanie zweryfikowany w kontekście uwag zgłoszonych przez KE na spotkaniu w dniu 16 października 2014 r. Termin: 31/01/2015 r. - Przyjęcie Policy paper przez właściwe władze na poziomie krajowym. Termin: 30/06/2015 r. Opis spełniania kryterium wraz ze szczegółowym planem działań oraz harmonogramem i instytucjami odpowiedzialnymi zostały przedstawione w Samoocenie spełniania warunkowości ex ante, stanowiącej załącznik do programu.	2015-06-30	MZ

10. ZMNIEJSZENIE OBCIĄŻEŃ ADMINISTRACYJNYCH DLA BENEFICJENTÓW

Ocena i opis zdolności administracyjnej

Biorąc pod uwagę doświadczenia z lat 2004-2006 i 2007-2013, w tym mechanizmy współpracy z beneficjentami, zachowano z niewielkimi wyjątkami dotychczasowy kształt instytucjonalny systemu zarządzania i kontroli. Zrezygnowano z powoływania instytucji wdrażających w sektorach o relatywnie mniejszej alokacji (kultura, zdrowie), gdzie nie potwierdziła się konieczność utrzymywania trójszczeblowego systemu zarządzania i kontroli.

Zaangażowanie doświadczonych instytucji wynika z pozytywnej oceny realizowanych przez nie zadań, zdobytych doświadczeń, a także wartościowego potencjału administracyjnego. Dalszy rozwój tego potencjału będzie wspierany w ramach pomocy technicznej, m.in. w celu zapewnienia stabilności zatrudnienia oraz stałego podnoszenia kwalifikacji kadr. Nadrzędnym celem jest skuteczne wdrażanie programu, a ponadto wypracowanie najmniej uciążliwych dla beneficjentów procedur.

Zachowanie dotychczasowego kształtu instytucjonalnego powinno usprawnić uzyskanie desygnacji i szybkie osiągnięcie zdolności do realizacji nowych zadań, w szczególności w obszarze rozliczania wydatków. Oczekiwanym rezultatem przyjęcia przez IZ funkcji IC powinno być przyspieszenie procedur certyfikacyjnych, przy jednoczesnej optymalizacji zaangażowanych zasobów.

W celu ujednolicenia podejścia do zagadnień we wdrażaniu programu wydawane będą przez IZ wytyczne i zalecenia (np. w zakresie kwalifikowalności wydatków, kontroli, obiegu środków finansowych, wykrywania oszustw, korygowania wydatków). Współpraca pomiędzy instytucjami odbywać się będzie m.in. w ramach Komitetu Monitorującego, grup roboczych, konferencji, informatycznej bazy wiedzy. Angażowanie partnerów spoza administracji publicznej w procesy monitorowania realizacji programu, poprzez udział w pracach KM POIŚ, usprawni system jego wdrażania.

Systematyczna analiza danych oraz badania ewaluacyjne w zakresie zdolności instytucjonalnych pozwolą na adekwatne zmiany w celu poprawy zasobów i wydajności instytucji.

Procedury instytucji będą uwzględniały obszar zapobiegania i przeciwdziałania oszustwom, zgodnie z wymaganiami rozp. 1303/2013 oraz zgodnie z przygotowaną przez IZ POIŚ strategią ukierunkowaną na zapobieganie, wykrywanie, korygowanie i raportowanie oszustw. Procedury te będą również obejmowały analizę ryzyka mającą na celu przeciwdziałanie oszustwom (m.in. zmowom przetargowym). Przedmiotowa analiza ryzyka będzie przeprowadzana corocznie, a jej wyniki zostaną wykorzystane m.in. przy sporządzaniu rocznych planów kontroli oraz posłużą do wprowadzania usprawnień systemowych.

Identyfikacja ryzyka zmów przetargowych i innych potencjalnych naruszeń prawa, które mogą wystąpić w procesie realizacji postępowań o udzielenie zamówienia publicznego będzie wzmocniona poprzez analizę wyników kontroli Prezesa UZP oraz kontrole *ex-ante*.

IZ zintensyfikuje współpracę z organami ścigania karnego oraz z urzędami centralnymi (m.in. z UOKiK i UZP). Ponadto realizowane będą szkolenia w dziedzinie zwalczania korupcji, zwłaszcza w obszarze udzielania zamówień publicznych.

Ocena i przedsięwzięcia zmniejszające obciążenia administracyjne

W perspektywie 2007-2013, w ramach działającego przy Ministrze Rozwoju Regionalnego *Zespołu do spraw uproszczeń systemu wykorzystania środków funduszy Unii Europejskiej*, badano indywidualne

i systemowe przypadki nadmiernej komplikacji procedur, w tym kwestię dostępu do środków funduszy UE oraz ich rozliczanie.

W efekcie w ramach POIŚ 2007-2013 podjęto działania korzystne dla beneficjentów, które przyczyniły się m.in. do:

- uniknięcia odrzucania wniosków o dofinansowanie z czysto technicznych powodów;
- uniknięcia błędów wnioskodawców i ułatwienia wnioskowania o środki;
- przyspieszenia podjęcia decyzji o przyznaniu dofinansowania;
- skrócenia terminu zatwierdzania wniosków o płatność;
- zmniejszenia obciążenia kontrolami.

Planowane działania na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych beneficjentów

W ramach POIŚ planuje się optymalizację obciążeń administracyjnych beneficjentówI m.in. w ramach pozytywnych rozwiązań w POIŚ 2007-2013. Ze względu na zmieniający się kontekst formalno-prawny oraz nowe regulacje UE, w niektórych obszarach konieczne będą zmiany w celu dostosowania do nowych wymogów. Na przykład nowy system rozliczeń rocznych między państwem członkowskim a KE niesie za sobą konieczność różnego typu kontroli na poziomie krajowym, na wczesnych etapach realizacji projektu. Nowe działania projektowane będą w taki sposób, by miały neutralny wpływ na obciążenia beneficjentów.

Ocena wniosków o dofinansowanie będzie ograniczona do kryteriów przyjętych przez Komitet Monitorujący. Kryteria będą precyzyjnie formułowane, tak by beneficjenci posiadali pełną informację o zakresie informacji podlegających ocenie.

Zakłada się wsparcie weryfikacji i doradztwa dla projektów o charakterze strategicznym oraz wzmocnienie potencjału administracyjnego kluczowych beneficjentów w sektorze transportu drogowego i kolejowego, tj. GDDKiA i PKP PLK S.A.

W zakresie finansowania projektu planuje się wykorzystanie rozwiązań z lat 2007-2013, które dotyczyły m.in.:

- systemu płatności zaliczkowych;
- tymczasowych wyłączeń wydatków wątpliwych z wniosków beneficjentów o płatność oraz ich ujmowania we wniosku o płatność do KE, po wyjaśnieniu sprawy bez konieczności ponownego składania wniosku o płatność przez beneficjenta (zgodnie z art. 137 ust. 2 rozporządzenia 1303/2013);
- uproszczenia opisów faktur poprzez redukcję ilości danych;
- uproszczenia części sprawozdawczej we wniosku o płatność.

Zakłada się większą efektywność w obszarze *kontroli***,** przy jednoczesnej redukcji obciążeń beneficjentów w tym procesie. Podczas kontroli na miejscu nie będą dublowane czynności, które zostały przeprowadzone w tym samym zakresie na innych etapach weryfikacji projektu. Planuje się większe wykorzystanie dokumentów w formie elektronicznej.

Przebudowa krajowego systemu informatycznego, w ramach *e-cohesion*, zminimalizuje liczbę dokumentów papierowych oraz umożliwi beneficjentom kontakty z instytucjami za pośrednictwem elektronicznych metod wymiany danych.

Działania instytucji będą koncentrowały się również na zapewnieniu beneficjentom dostępu do *kompleksowej i aktualnej informacji* na temat pozyskania i rozliczenia dofinansowania, m.in. poprzez publikację podręczników oraz wykorzystanie komunikacji elektronicznej (portal internetowy).

Część z powyższych wniosków wynika z badań ewaluacyjnych i ekspertyz wykonanych przez IZ, m.in. *Ewaluacji ex-ante PO IiŚ na lata 2014-2020* (2014 r.), *Ewaluacji systemu oceny i wyboru projektów w ramach PO IiŚ* (2009 r.) oraz *Ewaluacji systemu wdrażania priorytetów pomocy technicznej w ramach PO IiŚ* (2009 r.), czy też *Śródokresowej oceny realizacji celów Planu Komunikacji POIiŚ* (2011 r.), a także badań wykonanych przez Instytucje Pośredniczące, w których ewaluatorzy rekomendują wykorzystanie *capacity* tych instytucji w okresie 2014-2020.

Powyższe uproszczenia planowane są do wdrożenia wraz z uruchomieniem naborów wniosków o dofinansowanie w POIŚ.

11. ZASADY HORYZONTALNE

11.1. ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Zrównoważony rozwój

Zgodnie z art. 8 rozporządzenia ogólnego, cele funduszy są osiągane w ramach zrównoważonego rozwoju oraz unijnego wsparcia celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego, zgodnie z art. 11 i art. 191 ust. 1 TFUE, z uwzględnieniem zasady „zanieczyszczający płaci". Problematyka zrównoważonego rozwoju kładzie nacisk na efektywność wykorzystania zasobów, dostosowanie do zmiany klimatu i łagodzenie jej skutków, zwiększenie odporności na klęski żywiołowe, zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem. Jednocześnie, będący komplementarnym do celów środowiskowych, wymiar społeczny zakłada, że istotna jest także poprawa warunków i jakości życia człowieka, jako ostatecznego celu wszystkich zmian, co wiąże się z włączeniem w ramy programu również działań w zakresie strategicznej infrastruktury kultury i ochrony zdrowia.

Realizację zasady zrównoważonego rozwoju należy rozpatrywać na poziomie strategicznych celów oraz pojedynczych projektów. W odniesieniu do celów, interwencja w ramach programu łączy cele gospodarcze ze środowiskowymi w jednym, spójnym nurcie interwencji publicznej. Zgodnie ze Strategią Europa 2020, rozwój zrównoważony oznacza wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Przyjmuje się, że interwencja POIŚ przyniesie znaczący wkład w rozwój gospodarki, która będzie bardziej konkurencyjna, jednocześnie zrównoważona w ujęciu ekonomicznym, środowiskowym i przestrzennym.

Dodatkowo, mając na względzie ramowy charakter POIŚ, bezpośrednią podstawę realizacji działań finansowanych w jego ramach będą stanowiły, w głównej mierze, odrębne dokumenty strategiczne. W przypadku wszystkich wymienionych w POIŚ dokumentów strategicznych zostanie zwrócona uwaga na to, czy przed przyjęciem zostały poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Ponadto należy pamiętać, że wnikliwa ocena potencjalnych inwestycji na poziomie ponadsektorowym była także przedmiotem kompleksowej oceny (także w ujęciu przestrzennym), umożliwiającym stwierdzenie ewentualnych oddziaływań i kumulacji międzysektorowych, została także wykonana w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* oraz *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego* (które to dokumenty miały przeprowadzoną strategiczną ocenę).

W odniesieniu do projektów zasada ta obejmuje finansowanie przedsięwzięć minimalizujących wpływ działalności człowieka na środowisko, w tym nakierowanych na spełnienie *acquis* w obszarze środowiska. Realizowane projekty, tam gdzie ma to uzasadnienie, będą uwzględniać zasadę „zanieczyszczający płaci", która jest jednym z horyzontalnych wymogów i wskazuje konieczność uwzględnienia kosztów zewnętrznych w całkowitych kosztach inwestycji. Realizacja założeń zrównoważonego rozwoju zgodnie z celami Strategii Europa 2020 oznacza również, że w wymiarze całego programu oraz konkretnych przedsięwzięć będzie uwzględniona problematyka łagodzenia i adaptacji do zmian klimatu.

Zasada zrównoważonego rozwoju będzie jedną z wiodących zasad stosowanych przy wyborze projektów do dofinansowania. W myśl tej zasady, realizacja projektów powinna obejmować stosowanie, już na etapie projektowania, odpowiednich rozwiązań zapewniających odporność wspieranej infrastruktury na zjawiska związane ze zmianami klimatu i powiązane z tym zagrożenia klęskami i katastrofami naturalnymi (zwiększone ryzyko powodziowe, susze, upały, ekstremalne zjawiska powodziowe). Ważne w kontekście wspieranej infrastruktury jest również jej powiązanie z działaniami prowadzonymi na rzecz zapobiegania i zarządzania ryzykiem. W praktyce ocena zasadności realizacji danego przedsięwzięcia powinna brać pod uwagę kwestię występowania

określonych zagrożeń na danym obszarze (przede wszystkim o charakterze naturalnym) i długofalowe bezpieczeństwo inwestycji, związane z występowaniem negatywnych skutków takich zjawisk. Na poziomie projektów szczegółowe informacje w ww. zakresie będą zawarte w dokumentacji aplikacyjnej.

W praktyce polegać to będzie na obowiązku oceny przedsięwzięć z punktu widzenia wpływu na zmiany klimatu, z uwzględnieniem takich aspektów jak: łagodzenie skutków zmian klimatu, adaptacja do nich oraz zwiększenie odporności realizowanych inwestycji infrastrukturalnych na skutki tych zmian i powiązane z tym zagrożenia klęskami żywiołowymi (zwiększone ryzyko powodziowe, susze, upały, ekstremalne zjawiska powodziowe).

Ponadto cele związane z dostosowaniem do zmian klimatu i przeciwdziałaniem zmianom klimatu będą ujęte w systemie monitorowania wydatków z wykorzystaniem metodyki KE (przy wykorzystaniu systemu kategorii interwencji oraz systemu Rio markers).

Praktycznym i wymiernym sposobem realizacji zasady zrównoważonego rozwoju będzie opracowanie szczegółowych kryteriów wyboru projektów, które będą zatwierdzane przez Komitet Monitorujący. W pracach nad opracowaniem kryteriów wykorzystane zostaną także propozycje przedstawione w prognozie oddziaływania projektu Programu na środowisko. Przewiduje się, że właściwie dobrane kryteria pozwolą na zapewnienie, w przypadku wszystkich przedsięwzięć infrastrukturalnych o charakterze kubaturowym, pełnej zgodności ze stosownymi wymogami środowiskowymi i efektywności energetycznej. Jednocześnie przewiduje się stosowanie rozwiązań promujących efektywne wykorzystanie zasobów naturalnych i energii oraz pozytywny wpływ na ochronę środowiska również tam, gdzie z uwagi na specyfikę projektów, ich stosowanie nie będzie miało charakteru obligatoryjnego.

11.2. RÓWNOŚĆ SZANS I NIEDYSKRYMINACJA

Równość szans i niedyskryminacja

Zgodnie z Rozdziałem 1.5 Umowy Partnerstwa.

Pomoc publiczna

Instytucja Zarządzająca POIŚ 2014-2020 zapewni, że jakiekolwiek wsparcie przyznawane na podstawie tego programu będzie zgodne z przepisami o pomocy publicznej (materialnymi oraz proceduralnymi), obowiązującymi na dzień udzielenia wsparcia.

Delokalizacja

W przypadku pomocy udzielonej ze środków POIŚ 2014-2020 dużemu przedsiębiorcy, Instytucja Zarządzająca PO IiŚ 2014-2020 zapewni, że wkład finansowy z funduszy nie spowoduje znacznej utraty miejsc pracy w istniejących lokalizacjach tego przedsiębiorcy na terytorium UE w związku z realizacją dofinansowanego projektu.

Instrumenty Finansowe

Zastosowanie instrumentów finansowych powinno być rozważone w przypadku wsparcia inwestycji, które są potencjalnie finansowo wykonalne. Decyzja o dokonaniu wkładu z programu operacyjnego do instrumentu finansowego będzie poprzedzona oceną *ex-ante* zgodnie z art. 37 rozporządzenia (UE) 1303/2013.

11.3. RÓWNOŚĆ MĘŻCZYZN I KOBIET

Zgodnie z Rozdziałem 1.5 Umowy Partnerstwa.

12. ZAŁĄCZNIKI

12.1. RAMY WYKONANIA

Zgodnie z informacjami, które są zawarte w opisach osi priorytetowych.

12.2. WYKAZ DUŻYCH PROJEKTÓW[98]

Realizacja poszczególnych projektów będzie uzależniona od spełnienia kryteriów wyboru projektów oraz od dostępności alokacji UE.

SEKTOR TRANSPORTU[99]

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał)[100]	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał)[101]	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
PROJEKTY DROGOWE[102]						
1.	A1 odcinek Pyrzowice – koniec obwodnicy Częstochowy	2016 (III kw.)	2014 (I kw.)	2018 (III kw.)	7.i.	III
2.	S7 Gdańsk – Warszawa	2019 (III kw.)	2013 (II kw.)	2021 (III kw.)	7.i	III
3.	S8 Radziejowice – Białystok	2016 (II kw.)	2013 (I kw.)	2018 (II kw.)	7.i.	III
4.	S7 Warszawa – Kraków	2018 (III kw.)	2009 (IV kw.)	2020 (III kw.)	7.i.	III
5.	S5 Poznań – Wrocław	2016 (IV kw.)	2013 (II kw.)	2017 (IV kw.)	7.i.	III
6.	S6 Słupsk – Gdańsk	2018 (III kw.)	2015 (III kw.)	2020 (III kw.)	7.i.	III
7.	S3 Sulechów – Legnica[103]	2017 (III kw.)	2013 (II kw.)	2019 (III kw.)	7.i.	III
8.	S17 Warszawa – Lublin	2018 (IV kw.)	2013 (III kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	III
9.	S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz	2017 (III kw.)	2014 (III kw.)	2019 (III kw.)	7.i.	III
10.	S19 Lublin – Rzeszów	2018 (II kw.)	2013 (II kw.)	2020 (II kw.)	7.i.	III
12.	S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska	2017 (I kw.)	2013 (IV kw.)	2019 (I kw.)	7.i.	III

[98] Projekt ma charakter „duży" w znaczeniu przepisów rozporządzenia ogólnego.
[99] Wykaz dla sektora transportu obejmuje ranking projektów wynikający z Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
[100] Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane.
[101] Planowana data zakończenia robót budowlanych.

[103] Jedynie odc. Nowa Sól – Legnica planowany do finansowania w ramach listy rezerowej do CEF.

13.	S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa[104]	2018 (IV kw.)	2016 (I kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	III
14.	S7 Kraków – Rabka	2019 (III kw.)	2016 (II kw.)	2021 (III kw.)	7.i.	III
15.	S5 Bydgoszcz – Poznań	2017 (III kw.)	2013 (II kw.)	2019 (III kw.)	7.i.	III
16.	S51 Olsztyn – Olsztynek	2016 (III kw.)	2013 (III kw.)	2017 (III kw.)	7.b.	IV
17.	S1 Pyrzowice – Bielsko Biała	2018 (III kw.)	2016 (I kw.)	2020 (III kw.)	7.i.	III
18.	S6 Szczecin – Koszalin	2016 (IV kw.)	2014 (II kw.)	2018 (IV kw.)	7.i.	III
19.	S6 Słupsk – Koszalin	2018 (I kw.)	2014 (II kw.)	2020 (I kw.)	7.i.	III
20.	S3 Świnoujście – Szczecin	2019 (III kw.)	2015 (III kw.)	2021 (III kw.)	7.i.	III
21.	S12 Radom – Lublin	2019 (IV kw.)	2017 (I kw.)	2021 (IV kw.)	7.i.	III
22.	S74 Sulejów – Kielce	2021 (III kw.)	2015 (IV kw.)	2023 (III kw.)	7.i.	III
23.	S12 Lublin – Dorohusk	2019 (II kw.)	2015 (IV kw.)	2021 (II kw.)	7.i.	III
24.	S14 Zachodnia Obwodnica Łodzi (A2-S8)	2017 (III kw.)	2015 (II kw.)	2019 (III kw.)	7.b.	IV
25.	S10 Toruń – Bydgoszcz	2021 (III kw.)	2016 (III kw.)	2023 (III kw.)	7.i.	III
26.	S69 Bielsko - Biała – granica państwa[105]	2021 (IV kw.)	2015 (II kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
27.	S74 Kielce – Nisko	2021 (II kw.)	2016 (I kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
28.	S10 Piła – Szczecin	2021 (II kw.)	2014 (III kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
29.	S11 Poznań – Kępno	2017 (IV kw.)	2015 (II kw.)	2023 (III kw.)	7.i.	III
30.	S10 Płońsk – Toruń	2021 (II kw.)	2017 (III kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
31.	S19 Białystok – Lublin	2021 (II kw.)	2016 (I kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
32.	S3 Legnica – Lubawka[106]	2018 (II kw.)	2014 (III kw.)	2020 (II kw.)	7.i.	III
33.	S11 Piła – Poznań	2021 (II kw.)	2016 (II kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
34.	S19 granica państwa – Białystok (S8)	2021 (II kw.)	2016 (IV kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
35.	S12 Piotrków Trybunalski – Radom	2018 (II kw.)	2015 (IV kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
36.	S10 Bydgoszcz – Piła	2021 (II kw.)	2017 (III kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
37.	S17 Lublin – Hrebenne	2019 (II kw.)	2016 (II kw.)	2021 (II kw.)	7.i.	III
38.	S19 Rzeszów – granica państwa	2019 (IV kw.)	2016 (II kw.)	2021 (IV kw.)	7.i.	III
39.	S11 Kępno – Katowice	2021 (II kw.)	2015 (IV kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
40.	S11 Koszalin – Piła	2021 (II kw.)	2014 (III kw.)	2023 (II kw.)	7.i.	III
PROJEKTY KOLEJOWE						
41.	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn - Głogów - Zielona	2018 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V

[104] Projekt na liście rezerwowej CEF, który przy braku uzyskania dofinansowania z tego instrumentu, będzie mógł być przeznaczony do dofinansowania w POIiŚ.
[105] J.w.
[106] J.w.

	Góra - Rzepin - Szczecin Podjuchy					
42.	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie[107]	2016 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7.i.	V
43.	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka - Radom (Lot: C, D, E)	2017 (IV kw.)	2015 (II kw.)	2019 (IV kw.)	7.i.	V
44.	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Dęblin - Lublin	2018 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
45.	Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia - Oświęcim - Czechowice Dziedzice	2016 (IV kw.)	2015 (III kw.)	2018 (IV kw.)	7.i.	V
46..	Prace na liniach kolejowych nr 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka	2016 (IV kw.)	2015 (III kw.)	2018 (IV kw.)	7.iii./7.i.	V
47.	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia[108]	2020 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2022 (IV kw.)	7.i.	V
48.	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów[109]	2016 (IV kw.)	2015 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7.i.	V
49.	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	2018 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
50.	Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie - Żory - Rybnik - Nędza / Turze	2016 (IV kw.)	2015 (III kw.)	2018 (IV kw.)	7.iii.	V
51.	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz - Tczew[110]	2018 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
52.	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk	2018 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
53.	Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie	2016 (IV kw.)	2015 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7.iii.	V
54.	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew - Swarzędz[111]	2018 (IV kw.)	2015 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
55.	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją	2017 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	2019 (IV kw.)	7.i.	V
56.	Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy - Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)[112]	2016 (IV kw.)	2015 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7.i.	V
57.	Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica - Wrocław Mikołajów	2018 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.iii.	V
58.	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	2017 (IV kw.)	2015 (IV kw.)	2019 (IV kw.)	7.i.	V

[107] J.w.
[108] J.w.
[109] J.w.
[110] J.w.
[111] J.w.
[112] J.w.

59.	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap III - LCS Terespol[113]	2016 (IV kw.)	2016 (I kw.)	2018 (IV kw.)	7.i.	V
60.	Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	2016 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7.iii.	V
61.	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław - Kamieniec Ząbkowicki	2018 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
62.	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice - Pilawa - Łuków[114]	2016 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7.i.	V
63.	Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. - (Krotoszyn) - Leszno - Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn - Leszno - Głogów	2019 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	2021 (IV kw.)	7.iii.	V
64.	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów - Mińsk Mazowiecki, etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa Rembertów - Sulejówek Miłosna	2018 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
65.	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże - Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz" w ramach projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże - Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz - Muszyna - granica państwa i Chabówka - Nowy Sącz	2019 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2021 (IV kw.)	7.i	V
66.	Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice" w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice	2018 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
67..	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała - Zwardoń (granica państwa)[115]	2017 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2019 (IV kw.)	7.i.	V
68.	Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina - Sucha Beskidzka - Chabówka - Zakopane, wraz z budową łącznicy w Suchej Beskidzkiej i Chabówce	2018 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.iii.	V
69.	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap III: linia E30 na odc. Chorzów Batory - Gliwice Łabędy[116]	2019 (IV kw.)	2019 (IV kw.)	2021 (IV kw.)	7.i.	V
70.	Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów - Krotoszyn - Jarocin - Września - Gniezno	2018 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.iii.	V

[113] J.w.
[114] J.w.
[115] J.w.
[116] J.w.

71.	Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin - Płock	2018 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.iii.	V
72.	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki - Międzylesie	2018 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
73.	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok - Suwałki - Trakiszki (granica państwa)[117]	2018 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.i.	V
74.	Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna	2018 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7,iii.	V
75.	Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna - Piła Główna - Krzyż, etap II: prace na odcinku Piła Główna - Krzyż wraz z elektryfikacją	2018 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.iii.	V
PROJEKTY DOTYCZĄCE TRANSPORTU MORSKIEGO I ŚRÓDLĄDOWEGO						
76.	Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5m	2019 (IV kw.)	2017 (III kw.)	2021 (IV kw.)	7ii.	III
77.	Modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego	2018 (IV kw.)	2016 (II kw.)	2020 (IV kw.)	7ii.	III
78.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II - wraz z elektryfikacją	2016 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7ii.	III
79.	Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwrozlewową	2018 (IV kw.)	2016 (II kw.)	2020 (IV kw.)	7ii.	III
80.	Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	2018 (IV kw.)	2017 (II kw.)	2020 (IV kw.)	7.ii.	III
81.	Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni	2020 (II kw.)	2019 (II kw.)	2022 (II kw.)	7ii.	III
82.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej - w celu przystosowanie odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do III klasy drogi wodnej	2020 (III kw.)	2014 (IV kw.)	2022 (III kw.)	7ii.	III
83.	Modernizacja Kanału Gliwickiego - szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych	2018 (IV kw.)	2018 (II kw.)	2020 (IV kw.)	7ii.	III
PROJEKTY HORYZONTALNE I MULTILOKALIZACYJNE						
	Poprawa stanu technicznego obiektów inżynieryjnych	2020 (IV kw.)	2015 (IV kw.)	2022 (IV kw.)	7i/7iii.	V
85.	Zabudowa ERTMS na liniach, gdzie nie będzie to dokonane w ramach kompleksowego liniowego projektu inwestycyjnego – poza siecią bazową TEN-T i korytarzami towarowymi	2020 (IV kw.)	2016 (IV kw.)	2022 (IV kw.)	7i./7iii.	V

[117] J.w.

86.	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM)	2020 (IV kw.)	2015 (IV kw.)	2022 (IV kw.)	7i./7iii.	V
OBWODNICE[118]						
88.	DK15 Budowa obwodnicy Inowrocławia	2016 (IV kw.)	2014 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	7.b.	IV
90.	S11 Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego	2016 (IV kw.)	2014 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	7.a.	IV
91.	S11 Budowa obwodnicy Jarocina	2016 (IV kw.)	2014 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	7.a.	IV
92.	DK 50/79 Budowa obwodnicy Góry Kalwarii	2016 (IV kw.)	2014 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7.b.	IV
93.	DK16 Budowa obwodnicy Olsztyna	2016 (IV kw.)	2014 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	7.a.	IV
94.	DK 33/46 Budowa obwodnicy Kłodzka	2016 (IV kw.)	2014 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7.b.	IV
95.	DK 46/41 Budowa obwodnicy Nysy	2016 (IV kw.)	2014 (IV kw.)	2017 (IV kw.)	7.b.	IV
98.	S11 Budowa obwodnicy Szczecinka	2017 (IV kw.)	2015 (IV kw.)	2019 (IV kw.)	7.a.	IV
99.	S10 Budowa obwodnicy Wałcza	2016 (IV kw.)	2015 (IV kw.)	2018 (IV kw.)	7.a.	IV
POZOSTAŁE						
101.	Budowa II linii metra w Warszawie	2017 (IV kw.)	2014 (IV kw.)	2022 (IV kw.)	4.v.	VI
102.	Projekty dotyczące transportu publicznego w miastach[119]	Brak danych	Brak danych	Brak danych	4.v.	VI

2. SEKTOR ENERGETYKI

L.p.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał)	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał)	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
1.	Program kompleksowej likwidacji niskiej emisji na terenie konurbacji śląsko-dąbrowskiej (Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach)	2018 (I kw)	2014 (I kw)	2020 (IV kw)	4.iii., 4.v., 4.vi.	I.
2.	Termomodernizacja budynków (łącznie z zastosowaniem OZE w budynkach) (Lasy Państwowe)	2016 (II kw.)	2016	2020	4.iii.	I.
3.	Kompleksowa termomodernizacja państwowych placówek szkolnictwa artystycznego w Polsce	2016 (I kw)	2016 (I kw)	2020 (IV kw)	4.iii.	I.
4.	Budowa dwutorowej linii 400 kV Krajnik – Baczyna wraz z budową/rozbudową/modernizacją stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2017-2018	2014	2020	4.i.	I.
5.	Budowa linii 400 kV Chełm-Lublin Systemowa wraz z rozbudową	2017-2018	2014	2020	7.e.	V.

[118] Projekty dot. budowy obwodnic na drogach krajowych ujęte w projekcie Zał. Nr 6 do PBDK 2011-2015 (uwzględniono również projekty "małe", ale wymagające poddania SOOŚ).
[119] Projekty wybierane w ramach ZIT.

	stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)					
6.	Budowa stacji 400/220 kV Podborze wraz z wprowadzeniem linii 220 kV: Kopanina-Liskovec, Bujaków-Liskovec, Bieruń-Komorowice, Czeczott-Moszczenica oraz linii 400 kV Nosovice – Wielopole (PSE S.A.)	2016-2017	2015	2019	7.e.	V.
7.	Budowa linii 400 kV Mikułowa-Czarna wraz z budową/modernizacją stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2017-2018	2014	2020	4.i.	I.
8.	Budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewiska wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2018-2019	2014	2020	4.i.	I
9.	Budowa dwutorowego ciągu liniowego 400 kV Dunowo – Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2017-2018	2014	2020	4.i.	I
10.	Budowa dwutorowej linii 400 kV Mikułowa – Świebodzice wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2018-2019	2014	2020	4.i.	I
11.	Budowa linii 2 × 400 + 220 kV Byczyna-Podborze wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2019	2015	2020	7.e.	V
12.	Budowa linii 400 kV Czarna-Pasikurowice wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2018-2019	2014	2020	7.e.	V
13.	Budowa dwutorowej linii 400 kV Ostrołęka – Stanisławów wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2017-2018	2014	2020	7.e.	V
14.	Budowy gazociągu Kościerzyna - Olsztyn . (Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o. o.)	IV kw. 2016	2015	2020	7.e.	V.
15.	Rozbudowa pojemności magazynowania Rozbudowa istniejącego magazynu PMG Wierzchowice od wielkości 1 200 mln m3 do ok. 2 000 mln m3 pojemności czynnej (przyrost o 800 mln m3)(Operator Systemu Magazynowania Sp. z o.o. / PGNiG S.A.)	2016 (IV kw.)	2015 (III kw)	2020 (IV kw)	7.e.	V.
16.	Rozbudowa pojemności magazynowania Rozbudowa magazynu KPMG Mogilno. Zwiększenie pojemności roboczej magazynu od ok. 570 mln m3 do 800 mln m3 (przyrost o 230 mln m3) (Operator Systemu Magazynowania Sp. z o.o. / PGNiG S.A.)	2015 (II kw.)	2014 (II kw)	2020 (IV kw)	7.e.	V.
17.	Budowa gazociągu podmorskiego Kosakowo – Gdańsk wraz z węzłami gazowymi i punktem przeładunkowym. (Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o. o.)	2015 (III kw.)	2015	2018	7.e.	V.
18.	Gazociąg Czeszów -Kiełczów (GAZ-SYSTEM)	2015 (III kw.)	2013	2017	7.e.	V.
19.	Gazociąg Zdzieszowice -Wrocław (GAZ-SYSTEM)	2015 (III kw.)	2012	2018	7.e.	V.

20.	Gazociąg Zdzieszowice-Kędzierzyn Koźle-Tworóg Odcinek Zdzieszowice-Kędzierzyn Koźle Odcinek Tworóg-Kędzierzyn Koźle (GAZ-SYSTEM)	2016 (I kw.)	2013	2018	7.e.	V.
21	Gazociąg Lwówek-Odolanów (GAZ-SYSTEM)	2015 (II kw.)	2013	2017	7.e.	V.
22.	Gazociąg Strachocina-Pogórska Wola (GAZ-SYSTEM)	2014 (IV kw.)	2011	2019	7.e.	V.
23.	Gazociąg Pogórska Wola-Tworzeń (GAZ-SYSTEM)	2018 (I kw.)	2011	2020 (IV kw)	7.e.	V.
24.	Gazociąg Mory-Wola Karczewska-Rembelszczyzna Odcinek Mory-Wola Karczewska Odcinek Rembelszczyzna-Mory (GAZ-SYSTEM)	2018 (I kw.)	2013	Rembelszczyzna – Mory 2018 Mory – Wola Karczewska 2021	7.e.	V.
25.	Gazociąg Tworóg - Tworzeń (GAZ-SYSTEM)	2016 (III kw.)	2013	2018	7.e.	V.
26.	Gazociąg Hermanowice – Strachocina (GAZ-SYSTEM S.A.)	2015 (IVkw.)	2011	2017	7.e.	V.
27.	Budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w centralnej Polsce wraz z gazociągiem przyłączeniowym (GAZ-SYSTEM S.A.)	2018 (I kw.)	2014	2020	7.e.	V.
28.	Gazociąg Leśniewice - Łódź (GAZ-SYSTEM)	2018 (I kw.)	2013	2019	7.e.	V.
29.	Rozszerzenie funkcjonalności terminala LNG w Świnoujściu (Polskie LNG S.A.)	2016 (IV kw.)	2014	2017	7.e.	V.

12.3. LISTA PARTNERÓW

TABELA 4. LISTA CZŁONKÓW GRUPY ROBOCZEJ DS. WSPARCIA PRZYGOTOWANIA PROGRAMU OPERACYJNEGO

Lista Członków Grupy roboczej ds. wsparcia przygotowania programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego i koordynacji celów tematycznych 4. – 7.	
Reprezentanci strony rządowej (ministerstwa i inne instytucje publiczne właściwe ze względu na zakres programu) oraz samorządu terytorialnego, w tym zwłaszcza miast	
1.	Ministerstwo Finansów
2.	Ministerstwo Gospodarki
3.	Ministerstwo Środowiska
4.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)
5.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi
6.	Ministerstwo Zdrowia
7.	Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego
8.	Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
9.	Ministerstwo Sportu i Turystyki
10.	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
11.	Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
12.	Pełnomocnik Rządu do Spraw Równego Traktowania
13.	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
14.	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
15.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA
16.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
17.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych

18.	Bank Gospodarstwa Krajowego
19.	Urząd Regulacji Energetyki
20.	Konwent Marszałków Województw RP, Marszałek Województwa Podlaskiego
21.	Fundacja Unia Metropolii Polskich
22.	Związek Miast Polskich
23.	Związek Powiatów Polskich
Odpowiednie krajowe organizacje partnerów społecznych i gospodarczych, w szczególności główne organizacje przemysłowe i sektorowe – krajowe izby handlu i stowarzyszenia biznesu, związane z obszarami finansowania funduszy	
24.	Konferencja Rektorów Akademickich Szkół Polskich
25.	Polska Izba Inżynierów Budownictwa
26.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
27.	Stowarzyszenie Energii Odnawialnej
28.	Stowarzyszenie Polska Grupa Agencji Energetycznych
29.	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej
30.	Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie
31.	Izba Gospodarcza Gazownictwa
32.	Izba Gospodarcza Energetyki i Ochrony Środowiska
33.	Krajowa Agencja Poszanowania Energii S.A.
34.	Krajowa Rada Gospodarki Wodnej
35.	Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
36.	Związek Banków Polskich
37.	Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan
38.	Business Centre Club
39.	Komisja Krajowa NSZZ “SOLIDARNOŚĆ”
40.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
Instytucje społeczeństwa obywatelskiego działające w obszarach związanych z planowaną interwencją funduszy oraz odpowiadające za promocję zasad horyzontalnych	
41.	Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych
42.	Forum Aktywizacji Obszarów Wiejskich
43.	Stowarzyszenie Ekologicznego Eko – Unia
44.	Stowarzyszenie Gmin Polska Sieć „Energie Cités” (PNEC)
45.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki – pełniącego funkcję koordynatora Koalicji Klimatycznej
46.	Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM
47.	Społeczna Rada ds. Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej
48.	Railway Business Forum
49.	Stowarzyszenie Inteligentne Systemy Transportowe - ITS POLSKA
50.	Towarzystwa Edukacji Antydyskryminacyjnej (TEA)
Organizacje naukowe i eksperckie istotne z punktu widzenia tematyki wsparcia programu	
51.	Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla
52.	Instytut Badawczy Dróg i Mostów
53.	Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych – Państwowy Instytut Badawczy
54.	Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy
55.	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy
56.	Instytut Nafty i Gazu

57.	Narodowe Centrum Kultur
58.	Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego - Państwowy Zakład Higieny

12.4. SŁOWNICZEK SKRÓTÓW

TABELA 5. SŁOWNICZEK SKRÓTÓW

AGC	Umowa europejska o głównych międzynarodowych połączeniach sieci kolejowych
AGTC	Umowa europejska o ważniejszych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących
ARE S.A.	Agencja Rynku Energii S.A.
BAT	Najlepsze dostępne techniki [best available techniques]
BGK	Bank Gospodarstwa Krajowego
BRD	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
B+R	Badania i rozwój
CI	Common Indicators – wspólne wskaźniki dotyczące wsparcia z EFRR zgodnie z listą stanowiącą załącznik do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i celu „Inwestycje na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia" oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006
CITES	Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem, konwencja waszyngtońska [Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora]
CPR	Rozporządzenie PE i Rady ustanawiające wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMR objętych zakresem WRS (rozporządzenie ogólne)
CSR	Country Specific Recommendations – Zalecenie Rady w sprawie krajowego programu reform Polski z 2013 r.
CT	Cel tematyczny
DG TREN	Dyrekcja Generalna ds. Transportu i Energii
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny
EBOR	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju
EFI	Europejski Fundusz Inwestycyjny
EFR	Europejski Fundusz Rybacki
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFRROW	Europejski Fundusz Rolny Rozwoju Obszarów Wiejskich
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
FS	Fundusz Spójności
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GIOŚ	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
GUS	Główny Urząd Statystyczny
IA	Instytucja Audytowa
IC	Instytucja certyfikująca
ICT	Technologie informacyjne i komunikacyjne [information and communication technologies]
IP	Instytucja pośrednicząca
ISPA	Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej [Instrument for Structural Policies for Pre-Accession]
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
IUCN	Światowa Unia Ochrony Przyrody [World Conservation Union]
IZ	Instytucja zarządzająca
IST	Inteligentne Systemy Transportowe

JST	Jednostki samorządu terytorialnego
KE	Komisja Europejska
KGPSP	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
KM	Komitet Monitorujący
KOBiZE	Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami
Kpgo	Krajowy plan gospodarki odpadami
KPOŚK	Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych
KPR	Krajowy Program Reform
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
kV	kilowolt
KSE	Krajowy System Elektroenergetyczny
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
MEGA	Metropolitan European Growth Areas
LNG	skroplony gaz ziemny [liquefied natural gas]
MG	Ministerstwo Gospodarki
MIR	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego
MSP	Małe i średnie przedsiębiorstwa
MŚ	Ministerstwo Środowiska
MW	Megawat
MWh	Megawatogodzina
MZ	Ministerstwo Zdrowia
NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
NUTS	Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych
ODW	Odrzańska Droga Wodna
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
OOŚ	Ocena oddziaływania na środowisko
OP	Obszar Priorytetowy (dotyczy SUE RMB)
OSD	Operator Systemu Dystrybucyjnego
OSI	Obszar Strategicznej Interwencji Państwa
OSP	Operator Systemu Przesyłowego
OZE	Odnawialne źródła energii
PAN	Polska Akademia Nauk
paskm	Pasażerokilometr
pax	Pasażer – osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego w momencie wykonywania przez ten statek operacji startu lub lądowania, nie będąca członkiem jego załogi
PGNiG S.A.	Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.
PHARE	Poland and Hungary: Assistance for Restructuring their Economies
PI	Priorytet Inwestycyjny
PKB	Produkt krajowy brutto
PKP PLK.S.A	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PMŚ	Państwowy Monitoring Środowiska
PO	Program Operacyjny
POIiŚ 2007-2013	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
POIiŚ 2014-2020	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

PPP	Partnerstwo Publiczno – Prywatne
Project pipeline	Lista kluczowych inwestycji planowanych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020
PROW	Program Rozwoju Obszarów Wiejskich
PSN	Parytet siły nabywczej
PZH	Państwowy Zakład Higieny
RDW	Ramowa Dyrektywa Wodna
RIS	System Informacji Rzecznej
RLM	Równoważna liczba mieszkańców
RPO	Regionalne programy operacyjne
RZGW	Regionalne zarządy gospodarki wodnej
SGT	System Gazociągów Tranzytowych
SL 2014-2020 (SL 2014)	Centralny system informatyczny wspierający wdrażanie funduszy europejskich w latach 2014-2020 oraz inne systemy będące jego elementami
SPOT	Sektorowy Program Operacyjny Transport
SSP	Spółki specjalnego przeznaczenia
SUE RMB	Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego
SSRK	Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju
TEN-E	Transeuropejska sieć energetyczna
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
tkm	Tonokilometr
toe	Tona ekwiwalentu ropy [ton of oil equivalent]
UCTE	Unia ds. Koordynacji Przesyłu Elektryczności w Europie [Union for the Coordination of Transmission of Electricity]
UD	Umowa o dofinansowanie
UE-27	27 państw członkowskich Unii Europejskiej
UE	Unia Europejska
UOKiK	Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
WFOŚiGW	Wojewódzki fundusz ochrony środowiska i gospodarki wodnej
WHO	Światowa Organizacja Zdrowia
WMDT	Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej
WPGO	Wojewódzki plan gospodarki odpadami
WRS	Wspólne Ramy Strategiczne
Wskaźniki typu „output”	Główne wskaźniki produktu i rezultatu bezpośredniego
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZOZ	Zakład opieki zdrowotnej