PROGRAM OPERACYJNY
POLSKA WSCHODNIA 2014-2020
(POPW)

2020

Spis treści

Spis skrótów 4

1. WKŁAD PROGRAMU W REALIZACJĘ STRATEGII EUROPA 2020 ORAZ W OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZO-SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ 7

1.1 WKŁAD PROGRAMU W REALIZACJĘ STRATEGII EUROPA 2020 ORAZ W OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZO-SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ 7
UZASADNIENIE WYBORU CELÓW TEMATYCZNYCH I PRIORYTETÓW INWESTYCYJNYCH 15
1.2 UZASADNIENIE ALOKACJI FINANSOWEJ 18

2. OSIE PRIORYTETOWE 20

2.1 OŚ PRIORYTETOWA I PRZEDSIĘBIORCZA POLSKA WSCHODNIA 20
2.2 OŚ PRIORYTETOWA II NOWOCZESNA INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA 33
2.3 OŚ PRIORYTETOWA III PONADREGIONALNA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA 42
2.4 OŚ PRIORYTETOWA IV POMOC TECHNICZNA 48

3. PLAN FINANSOWY 51

4. ZINTEGROWANE PODEJŚCIE TERYTORIALNE 55

4.1 WYMIAR TERYTORIALNY PROGRAMU 55
4.2 ZASTOSOWANIE ZINTEGROWANEGO PODEJŚCIA TERYTORIALNEGO 56
4.3 WPŁYW PROGRAMU NA CELE STRATEGII UE DLA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO 56

5. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH UBÓSTWEM LUB GRUP DOCELOWYCH NAJBARDZIEJ ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ LUB WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM 59

6. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW DOTKNIĘTYCH POWAŻNYMI I TRWALE NIEKORZYSTNYMI WARUNKAMI NATURALNYMI LUB DEMOGRAFICZNYMI 60

7. SYSTEM INSTYTUCJONALNY 61

7.1 INSTYTUCJE ZAANGAŻOWANE W REALIZACJĘ PROGRAMU 61
7.2 DZIAŁANIA ANGAŻUJĄCE STOSOWNYCH PARTNERÓW W PROCES PRZYGOTOWANIA PROGRAMU ORAZ ROLA PARTNERÓW WE WDRAŻANIU, MONITOROWANIU I EWALUACJI PROGRAMU 61

8. SYSTEM KOORDYNACJI 66

8.1 KOORDYNACJA INTERWENCJI NA OBSZARZE POLSKI WSCHODNIEJ W LATACH 2014-2020 66
8.2 KOMPLEMENTARNOŚĆ PRIORYTETÓW INWESTYCYJNYCH W RAMACH POPW Z DZIAŁANIAMI INNYCH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH PERSPEKTYWY FINANSOWEJ NA LATA 2014-2020 66

9. WARUNKOWOŚĆ EX-ANTE 71

9.1 IDENTYFIKACJA WARUNKÓW EX-ANTE DLA PROGRAMU ORAZ OCENA ICH SPEŁNIENIA 71
9.2 OPIS DZIAŁAŃ ZMIERZAJĄCYCH DO SPEŁNIENIA WARUNKÓW EX ANTE, WYKAZ INSTYTUCJI ODPOWIEDZIALNYCH ORAZ HARMONOGRAM 80

10. REDUKCJA OBCIĄŻEŃ ADMINISTRACYJNYCH DLA BENEFICJENTÓW 83

11. ZASADY HORYZONTALNE 85

11.1 ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ 85
11.2 RÓWNOŚĆ SZANS I NIEDYSKRYMINACJA 86
11.3 RÓWNOUPRAWNIENIE PŁCI 87

11.4 POZOSTAŁE ZASADY HORYZONTALNE MAJĄCE ZASTOSOWANIE W PROGRAMIE 88

12. ELEMENTY DODATKOWE 89

12.1 WYKAZ DUŻYCH PROJEKTÓW 89
12.2 RAMY WYKONANIA PROGRAMU OPERACYJNEGO 89
12.3 WŁAŚCIWI PARTNERZY ZAANGAŻOWANI W PRZYGOTOWANIE PROGRAMU 90

13. ZAŁĄCZNIKI 92

Spis skrótów

B+R – działalność badawcza i prace rozwojowe

CI – Common Indicators (wspólne wskaźniki produktu dotyczące wsparcia z EFRR zgodnie z listą stanowiącą załącznik 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013)

CPR – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 (Rozporządzenie Ogólne)

CSR – Country Specific Recommendations (Zalecenie Rady w sprawie krajowego programu reform Polski z 2013 r.)

CT – cel tematyczny

EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

EFRROW – Europejski Fundusz Rozwoju Obszarów Wiejskich

EFS – Europejski Fundusz Społeczny

EFSI – Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

EISP – Europejski Instrument Sąsiedztwa i Partnerstwa

ESPON - Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego

EWT – Europejska Współpraca Terytorialna

GUS – Główny Urząd Statystyczny

IA – Instytucja Audytowa

IC – Instytucja Certyfikująca

IF – Instrumenty Finansowe

IOB – Instytucje Otoczenia Biznesu

IZ – Instytucja Zarządzająca

JST – Jednostka Samorządu Terytorialnego

KE – Komisja Europejska

KEW – Kluczowy Etap Wdrażania

KIS – Krajowe Inteligentne Specjalizacje

KM – Komitet Monitorujący

KPR – Krajowy Program Reform

KPZK - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

MEGA – Metropolitan European Growth Areas

MIR – Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny

MRR – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

MŚP – małe i średnie przedsiębiorstwa

OSI – Obszar Strategicznej Interwencji Państwa

PARP – Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości

PI – Priorytet Inwestycyjny

PKB – Produkt Krajowy Brutto

POIS – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

POIR – Program Operacyjny Inteligentny Rozwój 2014-2020

POPC – Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020

POPW – Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014 – 2020

PORPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007 – 2013

POWER – Program Operacyjny Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020

POPT – Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2014-2020

PP – „Position of the Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in POLAND for the period 2014-2020"- Stanowisko Komisji w sprawie Umowy Partnerskiej oraz programów w Polsce na lata 2014-2020

PS – Polityka Spójności

PW – Polska Wschodnia

SIEG - Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki

SL 2014 - Centralny system informatyczny wspierający wdrażanie funduszy europejskich w latach 2014-2020, oraz inne systemy będące jego elementami

SOOŚ - Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

SRK – Strategia Rozwoju Kraju 2020

SRSG PW – Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020

SUE RMB – Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego

SZOOP – Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych

TIK – Technologie Informacyjno – Komunikacyjne

UE – Unia Europejska

UP – Umowa Partnerstwa

WDB – Wartość Dodana Brutto

WMDT – Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej

WRS – Wspólne Ramy Strategiczne

ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

WSTĘP

Makroregion Polski Wschodniej, który konstytuują województwa lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie, stanowi zwarty obszar o najniższym poziomie rozwoju gospodarczego w Polsce i jeden z najsłabszych w Unii Europejskiej. Charakter problemów niekorzystnie wpływających na sytuację społeczno-gospodarczą i perspektywy rozwoju tego obszaru w znacznej mierze mają wymiar strukturalny, będący konsekwencją historycznych uwarunkowań. Są one dodatkowo negatywnie wzmacniane skutkami peryferyjnego położenia makroregionu na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej, za którą znajdują się w dużej mierze obszary jeszcze słabiej rozwinięte.

Ze względu na specyfikę sytuacji społeczno-gospodarczej, **Polska Wschodnia jest obszarem szczególnego zainteresowania polityki regionalnej**, wymagającym podejmowania dodatkowych działań, umożliwiających nadrobienie zapóźnień i zdynamizowanie rozwoju, co zostało odnotowane we wszystkich kluczowych krajowych dokumentach strategicznych dot. polityki rozwoju, tj. w *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju*, *Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju*, *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego* oraz *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* (KPZK).

Charakter i skala wyzwań stojących przed makroregionem w kontekście zmieniających się uwarunkowań krajowych, europejskich i globalnych sprawiły, że niezbędna jest kontynuacja i intensyfikacja działań publicznych, prowadzących do skutecznego wykorzystania wewnętrznych potencjałów makroregionu i przełamania barier, utrudniających i spowalniających zachodzące w nim procesy rozwojowe. Należy podkreślić, że działania te stanowią istotny element krajowej polityki rozwoju ukierunkowanej na budowę silnych, konkurencyjnych i innowacyjnych regionów.

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, Polska Wschodnia jest jednym z obszarów strategicznej interwencji państwa, na których będą podejmowane działania współfinansowane przez fundusze WRS na lata 2014-2020 w ramach wszystkich krajowych programów operacyjnych, pięciu programów regionalnych oraz części programów EWT i EISP. Dodatkowe środki na wsparcie rozwoju i pozycji konkurencyjnej Polski Wschodniej przeznaczone będą w ramach niniejszego Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (POPW).

POPW jako dodatkowy instrument wsparcia finansowego rozwoju gospodarczego i społecznego dedykowany wyłącznie 5 województwom Polski Wschodniej, tj. lubelskiemu, podlaskiemu, podkarpackiemu, świętokrzyskiemu i warmińsko-mazurskiemu, będzie wzmacniał (efekt synergii) i uzupełniał (zgodnie z zasadą komplementarności interwencji) oddziaływanie wsparcia realizowanego w ramach regionalnych i krajowych programów operacyjnych europejskiej polityki spójności, z których będą finansowane zasadnicze przedsięwzięcia rozwojowe.

1. WKŁAD PROGRAMU W REALIZACJĘ STRATEGII EUROPA 2020 ORAZ W OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZO-SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ

1.1 WKŁAD PROGRAMU W REALIZACJĘ STRATEGII EUROPA 2020 ORAZ W OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZO-SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ

Województwa **Polski Wschodniej są nadal jednymi z najsłabiej rozwiniętych** pod względem PKB per capita w UE–27[1] **i najmniej konkurencyjnych regionów w Unii Europejskiej**[2]. Na taki stan rzeczy wpływają dwie zasadnicze kwestie:

1) niska wydajność pracy będąca efektem tradycyjnej struktury gospodarki z dominacją niskowydajnego rolnictwa oraz niskoefektywnych pozostałych sektorów gospodarki. Niska efektywność tych sektorów spowodowana jest niskim poziomem ich innowacyjności i zapóźnieniami infrastrukturalnymi, w tym zwłaszcza niską dostępności komunikacyjną makroregionu,
2) problemy rynku pracy: konglomerat wyzwań związanych z niekorzystnymi procesami demograficznymi tj. starzeniem się społeczeństwa i depopulacją oraz migracjami za pracą – głównie młodych, wykształconych mieszkańców makroregionu itd.

W oparciu o analizę przeprowadzoną w zaktualizowanej *Strategii rozwoju społeczno–gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020 (SRSG PW)*[3], udział makroregionu w kreowaniu krajowego PKB w 2010 r. wyniósł 15,1% i była to wartość o 0,8 p.p. niższa niż w 2002 r. W stosunku do reszty kraju makroregion pogłębia lukę rozwojową. Wyniki prognozy PKB zawarte w *SRSG PW* pokazują, że przy obecnie utrzymujących się niekorzystnych trendach makroregion powiększy swój dystans rozwojowy w stosunku do wartości krajowych, jeśli nie zostaną podjęte w nim skuteczne działania dynamizujące procesy rozwojowe.

Podstawę do sformułowania kierunków i priorytetów rozwojowych makroregionu Polski Wschodniej w perspektywie średniookresowej stanowi ***Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020***.

Wizja strategiczna dla Polski Wschodniej sformułowana w toku prac aktualizujących *SRSG PW,* koncentruje się na trzech szansach rozwojowych, które w największym stopniu mogą przyczynić się w średnim okresie do poprawy wydajności pracy, a w efekcie - do poprawy pozycji rozwojowej i konkurencyjnej makroregionu. Te szanse to:

1) systematyczne **podnoszenie poziomu innowacyjności makroregionalnej gospodarki, bazujące na endogenicznych wiodących specjalizacjach gospodarczych**,
2) **aktywizacja zasobów pracy i podniesienie jakości kapitału ludzkiego i społecznego**,

[1] Po rozszerzeniu UE w 2007 r. o Bułgarię i Rumunię, czyli regiony słabiej rozwinięte, województwa Polski Wschodniej nadal znajdowały się wśród 20 najbiedniejszych regionów całej Unii Europejskiej. Świadczy to o opóźnieniach w ich rozwoju.

[2] wg syntetycznego Indeksu Regionalnej Konkurencyjności opracowanego przez KE w 2010 r. na 271 regionów objętych badaniem województwa Polski Wschodniej zajmują w nim miejsca pomiędzy 211 a 233. Wyniki badania zostały przedstawione w dwóch opracowaniach KE: 1) Annoni P., Kozovska K., EU regional competitiveness index (RCI) 2010, Joint Research Center EC; 2) Dijkstra L., Annoni P., Kozovska K., A New Regional Competitiveness Index: Theory, Methods and Findings, DG Regio Working Paper, 2/2011. Wg najnowszego badania EU Regional Competitiveness Index – RCI 2013 województwa Polski Wschodniej nieznacznie poprawiły swoją pozycję zajmując miejsca pomiędzy 204 a 230 na 262 badane regiony.

[3] Zaktualizowana Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 11 lipca 2013 r.

3) **zbudowanie intensywnych powiązań społeczno-gospodarczych z lepiej rozwiniętym otoczeniem**, dla których warunkiem niezbędnym jest zintegrowana i efektywna **infrastruktura powiązań komunikacyjnych** zewnętrznych i wewnętrznych oraz rozbudowana i zmodernizowana **infrastruktura elektroenergetyczna**.

Biorąc pod uwagę zdiagnozowane wyzwania i potencjały makroregionu Polski Wschodniej, **celem głównym interwencji Programu w latach 2014 – 2020 będzie wzrost konkurencyjności i innowacyjności makroregionu Polski Wschodniej**.

Cel ten zostanie osiągnięty poprzez koncentrację działań Programu na wsparciu:

- MŚP w zakresie działalności innowacyjnej;
- tworzenia warunków sprzyjających powstawaniu innowacyjnych MŚP w Polsce Wschodniej;
- tworzenia nowych modeli biznesowych w celu umiędzynarodowienia działalności MŚP;
- poprawy efektywności układów transportowych oraz zrównoważonego transportu miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych;
- zwiększenia dostępności makroregionu w zakresie infrastruktury transportowej.

Koncentracja Programu na ww. działaniach ma na celu stworzenie trwałych podstaw dla rozwoju konkurencyjności regionalnej. Jej źródłem będzie przyspieszenie procesu wprowadzania oraz upowszechniania innowacji i postępu techniczno-organizacyjnego, współpraca i sieciowanie, w tym z partnerami spoza makroregionu, oraz dążenie do nawiązywania kontaktów międzynarodowych. Ważnym aspektem konkurencyjności regionalnej jest również nowoczesna infrastruktura transportowa zwiększająca dostępność komunikacyjną, zarówno w wymiarze wewnętrznym, jak i zewnętrznym. Poprawa dostępności przekłada się na efektywne wykorzystanie endogennych zasobów regionów takich, jak np. kapitał ludzki. Niskoemisyjny transport publiczny wpływa natomiast na poprawę jakości życia i stanu środowiska.

Stworzenie dodatkowego programu operacyjnego dla Polski Wschodniej jest zasadniczym elementem realizacji SRSG PW. PO Polska Wschodnia, przy założeniu wykorzystania potencjału tworzonego w latach 2007-2013, także w ramach PO RPW (koncertującego się głownie na budowie i rozwoju infrastruktury technicznej), przenosi ciężar wsparcia na działania skierowane do przedsiębiorców. Ponadregionalny charakter Programu przewiduje realizację projektów zakładających współpracę wielu podmiotów pochodzących z różnych regionów, na przykład w formie powiązań kooperacyjnych lub konsorcjów. Interwencja w ramach celów tematycznych 4 i 7 ma zaś charakter wysoce selektywny, koncentrując się na wybranych inwestycjach, powiązanych z przedsięwzięciami podejmowanymi w ramach innych programów, zarówno regionalnych, jak i krajowych, także oddziaływującymi na cały makroregion.

Przedsiębiorczość i innowacyjność

Interwencja Programu w zakresie wsparcia przedsiębiorczości będzie się wpisywała w realizację priorytetu strategii Europa 2020, jakim jest **wzrost inteligentny oraz sprzyjający włączeniu społecznemu.** Inicjatywą flagową w ramach strategii *Europa 2020,* ważną z punktu widzenia zakresu interwencji Programu związanej z poprawą konkurencyjności przedsiębiorstw z Polski Wschodniej, jest przede wszystkim *Polityka przemysłowa w erze globalizacji*, której główne założenia ogniskują się wokół poprawy otoczenia biznesu, szczególnie w odniesieniu do MŚP, oraz wspieraniu rozwoju silnej i zrównoważonej bazy przemysłowej, przygotowanej do konkurowania na rynkach światowych.

Program w zakresie projektowanego wsparcia odpowiada na propozycje KE, dotyczące priorytetów finansowania dla funduszy objętych WRS (PP) w zakresie celu tematycznego dotyczącego podnoszenia konkurencyjności MŚP. Tym samym, projektowana interwencja przyczyni się do realizacji postulowanego w tym dokumencie zwiększania wydajności poprzez przedsiębiorczość

i innowacje, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz wspieranie tworzenia nowych przedsiębiorstw. Ponadto, działania Programu w zakresie CT 3 wpisują się w kierunek CSR/PP, jakim jest wspieranie zmian strukturalnych w gospodarce poprzez opracowywanie nowych lub udoskonalenie istniejących modeli biznesowych w MŚP w celu zwiększenia międzynarodowej ekspansji polskich przedsiębiorstw.

Jednocześnie, poprzez wsparcie działań zaplanowanych do realizacji w ramach CT 3, Program przyczyni się do realizacji założeń Strategii Rozwoju Kraju 2020. POPW, dzięki wsparciu internacjonalizacji oraz powiązań kooperacyjnych MŚP w Polsce Wschodniej, będzie wpływał na osiągnięcie celu szczegółowego SRK, jakim jest **wzrost wydajności gospodarki**. Tym samym, projektowana interwencja odpowiada na następujące działania określone w SRK:

- rozwój eksportu towarów i usług (II.1.4), m. in. wsparcie opracowania instrumentów wspierających zaangażowanie polskich przedsiębiorstw na rynkach zagranicznych,
- zwiększenie wykorzystania rozwiązań innowacyjnych (II.3.4).

Zgodnie z SRSG PW, kluczowym strategicznym wyzwaniem z punktu widzenia systematycznego wzmacniania pozycji konkurencyjnej makroregionu w kraju i za granicą jest podniesienie poziomu **innowacyjności gospodarek Polski Wschodniej**. W tym celu Strategia rekomenduje wdrożenie działań polegających na:

- wspieraniu wypracowywania i implementowania rozwiązań innowacyjnych,
- poprawie warunków ramowych dla prowadzenia działalności o charakterze innowacyjnym poprzez zwiększenie dostępu do kapitału dla przedsiębiorstw i stworzenie systemu zachęt finansowych dla prowadzenia działalności innowacyjnej oraz wzmocnienie systemu doradztwa,
- wsparciu dla powstawania innowacyjnych przedsiębiorstw i wysokiej jakości nowych miejsc pracy,
- wsparciu rozwoju nowoczesnych technologii.

Pod względem rozwoju przedsiębiorczości Polska Wschodnia wyraźnie odstaje od polskiego standardu. W 2011 r. na 1000 mieszkańców makroregionu przypadało jedynie 36,3 aktywnych przedsiębiorstw.[4] W tym samym czasie średnia krajowa była znacząco wyższa i wynosiła 46,3.

Kondycja przedsiębiorstw w makroregionie jest słabsza w porównaniu z ogólnokrajowymi tendencjami. Świadczą o tym wyraźnie niższe niż średnia krajowa przychody. W 2011 r. średnia wielkość przychodów przedsiębiorstw z Polski Wschodniej wynosiła 1,4 mln zł, natomiast średnia krajowa była znacznie wyższa i liczyła 2,1 mln zł. Relatywnie niskie przychody idą w parze z wyraźnie mniejszymi niż średnia krajowa nakładami inwestycyjnymi. W makroregionie w 2011 r. przeciętne przedsiębiorstwo zainwestowało około 69 tys. zł, podczas gdy średnia krajowa wynosiła 90 tys. zł.

Relatywnie zły stan przedsiębiorczości w Polsce Wschodniej potwierdza także ujęcie syntetyczne wykorzystujące złożony wskaźnik przedsiębiorczości opracowany przez PARP.[5] W tym rankingu trzy regiony Polski Wschodniej – lubelskie, warmińsko-mazurskie i podkarpackie – zajmują najniższe pozycje. Podlaskie zajmuje dwunaste miejsce w kraju, wyprzedzając nieznacznie lubuskie. Na tym tle zdecydowanie lepiej wypada świętokrzyskie, które ulokowało się na siódmej pozycji w kraju. Poprawa stanu rozwoju przedsiębiorczości w Polsce Wschodniej wymagać będzie przede wszystkim zwiększenia nakładów inwestycyjnych małych i średnich przedsiębiorstw, w szczególności nakładów o charakterze proinnowacyjnym. W efekcie powinny poprawić się ich przychody i rentowność.

[4] Zgodnie z przyjętymi standardami GUS uwzględniono „podmioty niefinansowe prowadzące działalność gospodarczą".

[5] Tarnawa A., Zadura-Lichota P. Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2010–2011. Warszawa: PARP, s. 210.

Z punktu widzenia potencjału rozwojowego makroregionu niekorzystnym uwarunkowaniem jest również stały odpływ jego mieszkańców do innych regionów w kraju, a także za granicę. Od wielu lat saldo migracji krajowych makroregionu jest stale ujemne. W okresie 2002-2012 w wyniku migracji do innych części kraju w regionie ubyło 145,9 tys. osób. Największy odpływ migracyjny dotyczył lubelskiego (-2,4%), świętokrzyskiego (-2%) i warmińsko-mazurskiego (-1,9%), nieco mniejszy odnotowano natomiast w podlaskim (-1,6%) oraz podkarpackim (-1,1%). Saldo migracji zagranicznych także było ujemne i wyniosło w latach 2002-2012-18,1 tys. osób.[6] Problem ten dotyczy w znacznej mierze osób dobrze wykształconych (w wieku 25-34 lata).

Ta grupa odpowiada za blisko połowę ujemnego salda migracji w Polsce Wschodniej. Jak wskazują dostępne analizy, migracje te są wynikiem przede wszystkim mniej atrakcyjnego rynku pracy w makroregionie oraz lepszych perspektyw kariery zawodowej w najlepiej rozwiniętych polskich metropoliach i za granicą. Jednocześnie odpływ migracyjny ogranicza potencjał rozwoju regionu, choćby dlatego, że migracje dotyczą w znacznej mierze ludzi młodych, a także lepiej wykształconych.[7] Dlatego też koniecznym jest przeciwdziałanie tym zjawiskom poprzez działania, których celem będzie stworzenie warunków dla rozwoju przedsiębiorstw w Polsce Wschodniej. Wsparcie to służyć ma przede wszystkim niwelowaniu barier powstrzymujących młodych ludzi przed zakładaniem firm w makroregionie oraz przeciwdziałaniu zjawisku „drenażu mózgów" i migracji zarobkowej.

Jednym z ważniejszych wyzwań dla makroregionalnej gospodarki jest zwiększenie skali eksportu. Zagraniczna wymiana handlowa jest w Polsce Wschodniej zdecydowanie mniejsza niż w innych regionach kraju. W 2009 r. wartość eksportu z makroregionu wynosiła prawie 10,5 mld USD, co stanowiło jedynie 9% eksportu krajowego. Skala importu była jeszcze mniejsza: 7,3 mld USD, co odpowiadało 5,6% importu krajowego.[8] Większa wartość eksportu oznacza pozytywne saldo obrotów zagranicznych, co jest pozytywną cechą makroregionu (w skali krajowej saldo jest ujemne).

W przeliczeniu na mieszkańca wartość eksportu z Polsce Wschodniej w 2009 r. wynosiła prawie 1,3 tys. USD, jednak było to 2,4 razy mniej niż średnia krajowa, która wyniosła ponad 3 tys. USD. Najniższą wartość eksportu per capita miały: lubelskie (0,9 tys. USD) i podlaskie (1 tys. USD), jedynie nieco lepszą świętokrzyskie (1,2 tys. USD). Z kolei średnią makroregionalną przekroczyły warmińsko-mazurskie (1,5 tys. USD) i podkarpackie (1,7 tys. USD). Relatywnie małe znaczenie wymiany handlowej z zagranicą, także w relacji do PKB, jest jednym z przejawów słabego osadzenia makroregionu w europejskich i globalnych sieciach gospodarczych. Nie zmienia to faktu, że w makroregionie funkcjonują firmy i branże z dużymi osiągnięciami eksportowymi np. duży udział w krajowym eksporcie w dziale „pozostały sprzęt transportowy" (widoczne jest w tym znaczenie podkarpackiej Doliny Lotniczej).

Najważniejsze zidentyfikowane bariery ograniczające dostęp MŚP z Polski Wschodniej do rynków zagranicznych to brak świadomości korzyści związanych z umiędzynarodowieniem działalności oraz nieznajomość sytuacji na rynku zagranicznym (w tym potrzeb klientów). Ponadto, wśród głównych barier można wymienić również: nieumiejętność skutecznego komponowania instrumentów marketing-mix na rynkach zagranicznych, niedysponowanie stabilnym dostępem do zasobów i możliwość optymalizacji dostaw (w kontekście konkurencji zagranicznej), a także brak opracowanych strategii eksportowych, które zapewniają długoterminową i stabilną wizję obrotów handlowych przedsiębiorstwa z zagranicą.

Województwa Polski Wschodniej charakteryzuje niższy niż średni dla kraju poziom innowacyjności. Jego konsekwencją jest niższa wydajność pracy, niekorzystnie rzutująca na konkurencyjność i

[6] Por. np. Zdrojewski E.Z., Guzińska M. (2012) Regionalne zróżnicowanie sald migracji w Polsce (1999–2009) [w:] Kaczmarczyk P., Lesińska M. (red.) Krajobrazy migracyjne Polski. Warszawa: Ośrodek Badań nad Migracjami Uniwersytetu Warszawskiego, ss. 163-186.

[7] Miszczuk A., Smętkowski M., Płoszaj A., Celińska-Janowicz D., Aktualne problemy demograficzne regionu Polski wschodniej. Raporty i Analizy EUROREG 5/2010, s. 6.

[8] Informacje o handlu zagranicznym pochodzą z ekspertyzy: Komornicki T., Szejgiec B. (2010) Handel zagraniczny. Znaczenie dla gospodarki Polski Wschodniej. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, s. 54.

atrakcyjność inwestycyjną makroregionu. W badaniu regionalnego potencjału innowacyjnego obejmującego wszystkie regiony UE-27 województwa Polski Wschodniej zaklasyfikowano do grupy regionów o niskiej innowacyjności, zdolnych raczej do absorpcji innowacji wytwarzanych gdzie indziej, niż do generowania innowacji przełomowych.[9] Te obserwacje znalazły swoje potwierdzenie również w typologii regionalnej innowacyjności opracowanej przez Europejską Sieć Obserwacyjną Rozwoju Terytorialnego (ESPON), zgodnie z którą województwa Polski Wschodniej zostały zaliczone do kategorii regionów o profilu nastawionym na innowacyjność imitacyjną.[10] Dla MŚP z makroregionu, które nie są w stanie podołać skomplikowanym i kapitałochłonnym projektom badawczym oraz inwestycyjnym polegającym na absorpcji zaawansowanych technologii, szeroko rozumiane wzornictwo przemysłowe może być więc jedną z nielicznych (a być może jedyną) form wdrażania innowacji i jednocześnie największą szansą na szybki wzrost konkurencyjności produktów i usług. Projektowanie wzornicze zapewnia szereg metod, narzędzi i technik, które można stosować na różnych etapach procesu produkcji w celu stworzenia innowacyjnych produktów i usług.

Niezadowalająca aktywność innowacyjna przedsiębiorstw związana jest również z tym, że firmy w bardzo ograniczonym stopniu współpracują w tym zakresie z innymi podmiotami (zarówno przedsiębiorstwami, jak i instytucjami niekomercyjnymi). W Polsce Wschodniej ta niekorzystna tendencja jest wyraźniejsza niż przeciętnie w kraju. W 2012 r. współpracę w zakresie działalności innowacyjnej deklarowało 5,5% przedsiębiorstw przemysłowych w Polsce. W czterech województwach makroregionu wskaźnik ten był niższy (świętokrzyskie: 4%, podlaskie 4,8%, lubelskie i warmińsko-mazurskie: 4,9%). Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku przedsiębiorstw z sektora usług. W skali ogólnopolskiej w 2011 r. współpracę w zakresie działalności innowacyjnej deklarowało 3,5% z nich. W Polsce Wschodniej w przypadku dwóch województw wskaźnik ten jest wyraźnie niższy (podlaskie: 2,3%, świętokrzyskie: 2,4%), natomiast warmińsko-mazurskie oraz lubelskie i podkarpackie osiągają wynik zbliżony do średniej krajowej (na poziomie 3,4-3,6%).[11]

Istotnym elementem stymulującym rozwój przedsiębiorczości są działania nakierowane na rozwój ponadregionalnych powiązań kooperacyjnych, w szczególności w ramach inicjatyw klastrowych. W 2012 r. w Polsce Wschodniej funkcjonowały 72 inicjatywy klastrowe, co stanowi ponad 35% tego typu przedsięwzięć w skali kraju.[12] W makroregionie istnieje potencjał do tworzenia i umacniania powiązań kooperacyjnych przekraczających granice regionalne, zarówno w ramach makroregionu, jak i powiązań wykraczających poza makroregion.

Ponadregionalne powiązania kooperacyjne mają sporą szansę na sukces między innymi wśród MŚP z sektora turystyki, będącego inteligentną specjalizacją wspólną dla wszystkich regionów Polski Wschodniej. Makroregion posiada wysoki potencjał turystyczny, który tworzy szereg walorów, zarówno o charakterze naturalnym, jak i będących wytworem działalności człowieka. Ten endogeniczny potencjał może stanowić doskonałe źródło rozwoju gospodarczego. Jak dotąd walory te rzadko były wykorzystywane w sposób systemowy jako przemyślana, spójna i wzajemnie powiązana oferta produktowa w celu dalszego rozwoju gospodarczego makroregionu.

W związku z pojawieniem się w 2020 r. pandemii COVID-19, wystąpiły przeszkody w pobudzaniu przedsiębiorczości i aktywności innowacyjnej przedsiębiorstw, związane z zakłóceniami w funkcjonowaniu gospodarki i wynikającymi z tego trudnościami firm w dostosowaniu się do działalności w warunkach pandemii. Istotnym elementem łagodzącym oddziaływanie skutków pandemii COVID-19 na przedsiębiorstwa są działania nakierowane na utrzymanie płynności finansowej i wprowadzenie odpowiednich zmian umożliwiających działalność w okresie pandemii.

[9] DG Regio, Komisja Europejska, 2010

[10] *Knowledge – Innovation – Territory*, ESPON, 2012.

[11] Działalność innowacyjna przedsiębiorstw, GUS, 2014.

[12] Dane według mapy klastrów Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości: www.pi.gov.pl/PARP/data/klastry .

Dostępność przestrzenna i infrastruktura transportowa

Interwencja Programu w obszarze infrastruktury transportowej wpisuje się w realizację priorytetu strategii Europa 2020, jakim jest *wzrost zrównoważony - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej*, w tym w inicjatywę flagową *Europa efektywnie korzystająca z zasobów*.

Dodatkowo planowana interwencja wpisuje się również w realizację Strategii Rozwoju Kraju 2020 przyczyniając się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej w dostępie do rynków pracy i zwiększenia efektywności transportu poprzez modernizację i rozbudowę połączeń transportowych w zakresie uspokajania ruchu na drogach przechodzących przez miasta wojewódzkie Polski Wschodniej.

Usuwanie barier infrastrukturalnych, obok wsparcia w zakresie podnoszenia poziomu innowacyjności i wzmacniania jakości kapitału ludzkiego i aktywizacji zasobów na rynku pracy, uznane zostało w SRSG PW jako kluczowe strategiczne wyzwanie z punktu widzenia systematycznego wzmacniania pozycji konkurencyjnej Polski Wschodniej w kraju i za granicą. W tym celu Strategia rekomenduje wdrożenie działań polegających na:

- zwiększeniu dostępności transportowej do stolic wojewódzkich, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych rynków pracy,
- rozwoju powiązań transportowych pomiędzy głównymi ośrodkami Polski Wschodniej,
- rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego i aglomeracyjnego w głównych ośrodkach miejskich.

Duże miasta, a w szczególności metropolie, są obecnie miejscami kluczowymi dla rozwoju zarówno gospodarczego, jak i społecznego, koncentrując potencjał ludnościowy, gospodarczy, naukowy i kulturalny.[13] Metropolizacja rozwoju jest zjawiskiem globalnym, widocznym także w Polsce.[14] Stolice województw Polski Wschodniej są relatywnie słabo rozwinięte zarówno na tle największych polskich miast, tym samym na tle miast europejskich. W klasyfikacji metropolii europejskich sporządzonej w 2005 r. w ramach programu ESPON, żadna ze stolic regionów Polski Wschodniej nie została uznana za tzw. Europejski Metropolitalny Obszar Wzrostu (ang. Metropolitan European Growth Areas – MEGA).[15] Warszawa została uznana za MEGA trzeciego stopnia, a Katowice wraz z aglomeracją, Kraków, Łódź, Poznań, Szczecin, Trójmiasto i Wrocław zostały zaklasyfikowane jako MEGA czwartego, najniższego stopnia. Jednym z mierników obrazujących słabszą pozycję miast Polski Wschodniej jest niższa niż średnio w kraju koncentracja PKB wytworzonego w miastach wojewódzkich makroregionu i ich otoczeniu w odniesieniu do wartości regionalnego PKB.[16]

Mimo relatywnej słabości należy podkreślić, że miasta wojewódzkie są kluczowe dla rozwoju makroregionu, stanowiąc ośrodki koncentracji funkcji gospodarczych, administracyjnych i kulturalnych. Są także głównym celem dojazdów do pracy oraz kluczowymi centrami usług publicznych wyższego rzędu.

Jednocześnie pozycja konkurencyjna miast wojewódzkich – związana m.in. z koncentracją najwyższej jakości zasobów ludzkich – jest poddana bardzo silnej konkurencji o kapitał ludzki ze strony najważniejszych ośrodków metropolitalnych Polski takich jak: Warszawa, Kraków czy Trójmiasto, a także ośrodków zagranicznych.

[13] Por. np.: Sassen S. (1991) The Global City. Princeton: Princeton University Press.

[14] Por. np.: Jałowiecki B. (2005) Polskie miasta w procesie metropolizacji. Studia Regionalne i Lokalne, nr 1(19), ss. 5-15.

[15] ESPON Project 1.1.1. (2005) Potentials for polycentric development. Potentials for polycentric development in Europe, NORDREGIO, Sztokholm http://www.espon.lu/online/documentation/projects/thematic/ .

[16] GUS, Produkt krajowy brutto. Rachunki regionalne w 2011, Katowice 2013 r., tablica 14, dane dla NTS3.

W tym kontekście istotny jest także **rozwój transportu publicznego**[17], w szczególności w głównych ośrodkach makroregionu oraz w ich obszarach funkcjonalnych. Transport publiczny jest istotnym czynnikiem budowania potencjału metropolitalnego stolic regionów Polski Wschodniej. Równolegle ma on walor proekologiczny. W ostatnich latach stolice regionów Polski Wschodniej dokonały dużych inwestycji w rozwój komunikacji – projekty te realizowane były przede wszystkim ze środków Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 (wartość zrealizowanych projektów w 5 stolicach wyniosła prawie 2,1 mld zł). Dalsze inwestycje są jednak konieczne. Strategie rozwoju Białegostoku, Kielc, Lublina, Olsztyna i Rzeszowa wskazują na potrzebę rozbudowy transportu publicznego, także w kontekście ochrony środowiska i przechodzenia do modelu gospodarki niskoemisyjnej.

Zbiorowa komunikacja miejska na obszarze Polski Wschodniej jest oparta głównie o system transportu autobusowego. Istotne znaczenie w użytkowaniu tego rodzaju transportu ma struktura wieku pojazdów. Pomimo dokonywania zakupów taboru, również z wykorzystaniem środków unijnych, w wielu miastach Polski Wschodniej do 2011 r. nadal dominowały pojazdy mające powyżej 10 lat. W porównaniu z innymi miastami Polski, które cechuje podobna liczba ludności MOF, tj. w Szczecinie, Bydgoszczy, Toruniu, Radomiu oraz Opolu, sytuacja ośrodków wojewódzkich Polski Wschodniej, w szczególności Rzeszowa i Olsztyna, nie przedstawiała się korzystnie. Tylko Opole miało porównywalnie gorszą strukturę wieku pojazdów, natomiast we wszystkich pozostałych miastach udział autobusów powyżej 10 lat był niższy niż dla miast Polski Wschodniej. Podobnie niekorzystna sytuacja stolic Polski Wschodniej przedstawiała się pod względem rodzaju użytkowanego silnika w taborze autobusowym. W Lublinie, Olsztynie, Rzeszowie oraz Kielcach ok. 20% stanowiły pojazdy nie spełniające żadnych norm emisji zanieczyszczeń Euro, czyli były to pojazdy wysokoemisyjne, zaś najniższe normy Euro od 1 do 4 spełniała połowa floty autobusowej miast wojewódzkich Polski Wschodniej. Oznacza to, że w dalszym ciągu istotną do rozwiązania kwestią pozostaje ograniczenie ilości emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu miejskiego.[18]

Ponadto, jak wskazano w *SRSG PW* istotną barierą dla pełnego wykorzystania endogennych potencjałów makroregionu jest jego **niska dostępność wewnątrzregionalna**, przejawiająca się przede wszystkim niedostateczną dostępnością do ośrodków wojewódzkich. Świadczą o tym m.in. niskie wartości wskaźników dostępności potencjałowej, zarówno w wariancie multimodalnym, jak i w wariancie tylko drogowym.[19] W 2010 r. wartości Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT) w województwach makroregionu wschodniego należały do najniższych w kraju. Podobnie niekorzystny obraz rysuje się na podstawie wskaźnika uwzględniającego jedynie dostępność drogową. Należy podkreślić, że niedostatecznie rozwinięta i słabo zintegrowana infrastruktura transportowa utrudnia przepływ *know-how* i wzmacnianie powiązań funkcjonalnych Polski Wschodniej z ośrodkami spoza makroregionu służących dyfuzji rozwoju[20].

Jednym z istotnych czynników wpływających na niską pozycję największych miast makroregionu w krajowej sieci miejskiej jest ich relatywnie słaba **dostępność transportowa**. Pomimo pozytywnych zmian w tym zakresie, będących wynikiem inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych od 2004 r., infrastruktura drogowa oraz kolejowa łącząca stolice województw Polski Wschodniej z najważniejszymi ośrodkami krajowymi wymaga dalszego rozwoju.

[17] Then R. (2012) Transport publiczny jako element polityki zrównoważonego rozwoju, ss. 129-150. Zarządzanie i Edukacja, nr 84, wrzesień-październik 2012.

[18] Informacja o strukturze i normach Euro taboru na podstawie ekspertyzy: Rosik P., (2013) Analiza potrzeb inwestycyjnych i uzasadnienie założeń operacyjnych programu dla Polski Wschodniej na lata 2014-2020 w obszarze transport miejski, Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, s. 73-76.

[19] Szczegółowe informacje na temat metodologii tych wskaźników można znaleźć np. w: Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W. (2010) Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej, Biuletyn KPZK, nr 241. Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, s. 167.

[20] Śleszyński P., Czapiewski K., Kozak M., Znaczenia ośrodków miejskich oraz ich hierarchicznych powiązań dla regionalnego i lokalnego rozwoju ekonomicznego i społecznego Polski Wschodniej, Warszawa 2011.

W obrębie izochrony 60 minut od stolic województw, którą często utożsamia się z wielkością rynku pracy, mieszka połowa ludności Polski Wschodniej oraz ma swoją siedzibę ok. 55% wszystkich firm z makroregionu, w tym ok. 70% firm dużych. Olsztyn, Białystok, Lublin, Rzeszów i Kielce tworzą duże obszarowo rynki pracy. O ich silnym wpływie świadczy też fakt, że odsetek osób dojeżdżających do miast wojewódzkich Polski Wschodniej rzadko spada poniżej 25%. Podobne wnioski płyną z analizy ruchu drogowego na trasach wlotowych oraz poziomu kongestii podczas szczytu porannego. Pomimo dużych różnic w obciążeniu układów drogowych poszczególnych miast Polski Wschodniej związanych z codziennymi dojazdami do pracy, w kategorii ruchu drogowego ogółem najbardziej obciążonymi ośrodkami są miasta wojewódzkie. Wraz ze schodzeniem w dół hierarchii administracyjno-osadniczej zasięg oddziaływania rynków pracy zmniejsza się: relatywnie niewielkimi odrębnymi rynkami pracy (tzn. ośrodkami dojazdu do pracy) są miasta subregionalne, natomiast miasta powiatowe Polski Wschodniej nie pełnią już takich funkcji.

W wyniku podjętych dotychczas działań w ramach perspektywy 2007-2013, w szczególności związanych z autostradą A4 (Kraków–Rzeszów–Granica Państwa), i drogą ekspresową S7 (Gdańsk–Warszawa–Kraków), niektóre miasta wojewódzkie i wybrane obszary Polski Wschodniej notują poprawę dostępności transportowej do silnych krajowych ośrodków gospodarczych takich, jak Warszawa, Trójmiasto, czy też Kraków. Najsilniejszy efekt skrócenia czasu podróży samochodem w latach 2004 - 2013 miał miejsce w relacji Rzeszów-Kraków (ponad 30 minut/100 km) w wyniku budowy autostrady A4. Istotnie skrócił się również czas przejazdu w relacji Kielce-Warszawa (19,5 min/100 km), co ma związek z inwestycjami na S7. Zrealizowane odcinki dróg szybkiego ruchu wpłynęły m.in. na poszerzenie przestrzenne rynków pracy miast wojewódzkich Polski Wschodniej. Największa poprawa w tym zakresie nastąpiła w przypadku Kielc, które dzięki trasie S7 oddziałują nie tylko na województwo świętokrzyskie, ale również na południową część województwa mazowieckiego – do granic Radomia. Istotna zmiana dotyczy także podkarpackiego, gdzie nastąpiło przestrzenne połączenie rynków pracy Krakowa i Rzeszowa (dzięki A4). Oddziaływanie Rzeszowa rozszerzyło się także na wschodnie obszary województwa i objęło Przemyśl. W województwie podlaskim nastąpiło przestrzenne połączenie rynku pracy Białegostoku i Łomży (dzięki inwestycjom na drodze S8). Oddziaływanie pozostałych dotychczasowych inwestycji współfinansowanych ze środków polityki spójności jest mniejsze i przyczynia się do poprawy dostępności transportowej w skali lokalnej, odpowiadającej charakterowi poszczególnych inwestycji.

Słabość powiązań **transportu kolejowego** w aspekcie wewnętrzregionalnym głównie w zakresie dostępności do i pomiędzy miastami wojewódzkimi Polski Wschodniej, a także niedostateczny zakres powiązań zewnątrzregionalnych, utrudnia dyfuzję czynników rozwoju, ogranicza możliwości rozwoju współpracy gospodarczej wewnątrz makroregionu oraz przyczynia się do marginalizacji gospodarczej względem całego kraju.

Główną przyczyną tego stanu rzeczy jest brak spójnej sieci połączeń i niezadowalający stan techniczny infrastruktury, będący efektem zapóźnień inwestycyjnych w postaci kompleksowych przedsięwzięć modernizacyjnych. Dlatego też realizowane inwestycje będą polegały na poprawie stanu istniejących linii kolejowych zapewniającej zwiększenie standardu funkcjonowania i użytkowania infrastruktury.

Doświadczenia w realizacji PO RPW 2007-2013

Poniżej wskazano najważniejsze wnioski i rekomendacje z przeprowadzonych badań ewaluacyjnych, analiz i doświadczeń instytucji zaangażowanych w realizację Programu, które zostały wykorzystane przy projektowaniu POPW. Dotyczą one:

- **pozytywnego wpływu polityki spójności na rozwój społeczno-gospodarczy Polski Wschodniej**. Fundusze europejskie oddziaływały w istotnym stopniu na wzrost gospodarczy, aktywność inwestycyjną i rynek pracy. Jest to istotną przesłanką do kontynuacji dedykowanego dla Polski Wschodniej wsparcia,

- konieczności **wzmocnienia mechanizmów koordynacji, komplementarności oraz synergii** prowadzonej interwencji na obszarze Polski Wschodniej. Z tego względu w perspektywie 2014-2020 stworzone zostaną rozwiązania, które pozwolą na koordynację wszystkich procesów, poczynając od planowania interwencji, kończąc na weryfikacji jej efektów,
- **potrzeby zwiększania udziału wsparcia skierowanego bezpośrednio do przedsiębiorstw**, co zostało uwzględnione w strukturze POPW,
- **wsparcia podmiotów wchodzących w skład inicjatywy klastrowej** w celu wzrostu ich konkurencyjności i innowacyjności.
- **wstępnych pozytywnych efektów projektów transportu miejskiego** realizowanych w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej ze względu na rosnącą w nich w ostatnich latach (2011-2012) liczbę przewozów środkami komunikacji miejskiej. Dalsze wsparcie w zakresie infrastruktury transportowej w miastach wojewódzkich może przyczynić się do utrwalenia tego pozytywnego trendu i poprawy niskoemisyjnosci transportu miejskiego, dzięki interwencji osi II POPW.

Pełna ocena efektów realizacji PO RPW jako dodatkowego instrumentu wsparcia z funduszy strukturalnych wspierającego rozwój społeczno-gospodarczy makroregionu będzie możliwa po zakończeniu jego wdrażania.

UZASADNIENIE WYBORU CELÓW TEMATYCZNYCH I PRIORYTETÓW INWESTYCYJNYCH

Podstawę wyboru celów tematycznych realizowanych w ramach Programu, uwzględniającą zarówno wnioski z diagnozy sytuacji i trendów rozwojowych tego obszaru, jak również szerokie uwarunkowania europejskie i krajowe, stanowi *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020* r. Cele i zakres wsparcia PO dla Polski Wschodniej są jednocześnie odpowiedzią na wybrane wyzwania rozwojowe nakreślone w Umowie Partnerstwa (UP) w odniesieniu do pięciu województw makroregionu. POPW koncentruje się na tworzeniu warunków sprzyjających powstawaniu innowacyjnych MŚP oraz podniesieniu konkurencyjności przedsiębiorstw. W ramach Programu będą również realizowane inwestycje przyczyniające się do poprawy dostępności transportowej miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych jako centrów dyfuzji wzrostu gospodarczego oraz zwiększenia spójności wewnętrznej i dostępności zewnętrznej makroregionu, co jest warunkiem dla poprawy konkurencyjności Polski Wschodniej.

Specyfiką polityki spójności na lata 2014-2020 jest koncentracja tematyczna i koordynacja funduszy unijnych, które w perspektywie do 2020 roku wprowadzą gospodarki europejskie na ścieżkę inteligentnego, trwałego i sprzyjającego włączeniu społecznemu wzrostu gospodarczego[21].

Biorąc pod uwagę wyzwania i potencjały makroregionu Polski Wschodniej zdiagnozowane w *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020,* POPW – zgodnie z zasadą selektywności i koncentracji – skoncentruje swoją interwencję na celach tematycznych 3, 4 i 7.

Tabela 1. Uzasadnienie wyboru celów tematycznych i priorytetów inwestycyjnych

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie wyboru
3. Wzmacnianie konkurencyjności MŚP poprzez:	3a promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego	1. Zwiększanie wydajności poprzez przedsiębiorczość i innowacje, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz

[21] Rogut A., Piasecki B., Analiza potrzeb inwestycyjnych i rekomendacje odnośnie założeń operacyjnych programu dla Polski Wschodniej na lata 2014-2020 w obszarze Celu tematycznego 1 Wspieranie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji z uwzględnieniem Celu tematycznego 3 Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury polityki spójności na lata 2014-2020, Część I Ekspertyza przygotowana na zlecenie MRR, 2013, s. 6.

	wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości;	wspieranie tworzenia nowych przedsiębiorstw (PP). 2. Budowanie efektywnego otoczenia wspierającego przedsiębiorstwa i przyczynianie się do innowacji, przedsiębiorczości (PP).
	3b opracowywanie i wdrażanie nowych modeli biznesowych dla MŚP, w szczególności w celu umiędzynarodowienia;	1. Zwiększenie międzynarodowej aktywności polskich przedsiębiorstw i wzrost wymiany handlowej z zagranicą poprzez opracowywanie nowych modeli biznesowych (PP) .
	3c wspieranie tworzenia i poszerzania zaawansowanych zdolności w zakresie rozwoju produktów i usług;	1. Zwiększanie wydajności poprzez przedsiębiorczość i innowacje (PP). 2. Zwiększanie skłonności do innowacji (innowacje w zakresie produktów, procesów, marketingu, zarządzania i organizacji) wśród MŚP (PP). 3. Wspieranie współpracy we wdrażaniu innowacji (SIEG). 4. Łagodzenie oddziaływania skutków pandemii COVID-19, w związku z zakłóceniami w funkcjonowaniu gospodarki i wynikającymi z tego trudnościami przedsiębiorstw w utrzymaniu płynności finansowej/dostosowaniu się do działalności w warunkach pandemii.
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach poprzez:	4e 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;	1. Konieczność rozwoju zrównoważonego transportu, poprawy jego efektywności i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych, w tym opracowanie przyjaznych dla środowiska systemów transportu i promowanie zrównoważonej mobilności w miastach wojewódzkich w Polsce Wschodniej i ich obszarach funkcjonalnych (PP) zgodnie z celami SRPG PW etc. 2. Konieczność podniesienia efektywności układów transportowych miast wojewódzkich w Polsce Wschodniej i ich obszarach funkcjonalnych.
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej poprzez:	7b zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi;	1. Zwiększenie konkurencyjności gospodarki poprzez inwestowanie w drogową sieć TEN-T i łączenie drugorzędnych i trzeciorzędnych węzłów z infrastrukturą TEN-T (PP). 2. Realizacja celu SRSG PW dot. zwiększenia dostępności transportowej do stolic wojewódzkich, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych rynków pracy. 3. Niski poziom wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej makroregionu. 4. Konieczność wzmocnienia spójności

		wewnętrznego transportu w Polsce Wschodniej.
	7d rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu;	1. Rozwijanie kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów kolejowych w szczególności poprzez inwestowanie w kolejową sieć TEN-T oraz łączenie drugorzędnych i trzeciorzędnych węzłów z infrastrukturą TEN-T (PP). 2. Realizacja działań SRSG PW dot. wzmacniania spójności wewnętrznej i przełamywania barier związanych z peryferyjnym położeniem Polski Wschodniej.

1.2 UZASADNIENIE ALOKACJI FINANSOWEJ

Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 jest krajowym programem finansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR).

Zgodnie z Umową Partnerstwa alokacja środków EFRR na POPW wynosi 2 000 mln EUR.

Przyjęty podział środków między cele tematyczne w ramach POPW wynika w szczególności z:

- przyjętej logiki interwencji Programu, która przyczyni się do realizacji celu głównego POPW, jakim jest wzrost konkurencyjności i innowacyjności oraz innych zidentyfikowanych wyzwań, potrzeb oraz potencjałów rozwojowych makroregionu Polski Wschodniej,
- kierunków działań dla Polski Wschodniej wyznaczonych przez SRSG PW, zakresu i komplementarności wsparcia OSI Polska Wschodnia w pozostałych krajowych i regionalnych programach operacyjnych,
- specyfiki projektów uwzględniającej ich koszt,
- minimalnych poziomów koncentracji wsparcia (tzw. ring-fencingów) z polityki spójności wyznaczonych przez KE, co wpływa na rozkład środków finansowych pomiędzy poszczególne cele tematyczne oraz pośrednio – programy operacyjne.

Tabela 2. Matryca logiczna strategii inwestycyjnej programu

Oś priorytetowa	Fundusz	Wsparcie UE – EUR	Udział wsparcia UE w całości środków PO (%)	CT	PI	Cele szczegółowe priorytetów inwestycyjnych	Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu, dla których wyznaczono wartość docelową
I	EFRR	689 439 927	34,47	3	3a	Większa liczba innowacyjnych przedsiębiorstw typu startup w Polsce Wschodniej.	Udział MŚP aktywnych innowacyjnie w ogólnej liczbie MŚP w Polsce Wschodniej [%]
					3b	Zwiększona aktywność MŚP z Polski Wschodniej na rynkach międzynarodowych.	Wartość przychodów MŚP z Polski Wschodniej ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów na eksport
					3c	Zwiększona aktywność MŚP z Polski Wschodniej w zakresie prowadzenia działalności innowacyjnej.	Nakłady inwestycyjne na działalność innowacyjną MŚP (przemysłowych i z sektora usług) w Polsce Wschodniej w latach 2013-2023
II	EFRR	430 110 395	45,81	4	4e	Zwiększone wykorzystanie transportu miejskiego w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych.	Liczba przewozów pasażerskich środkami komunikacji miejskiej w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej
	EFRR	486 045 696		7	7b	Zwiększona dostępność miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych w zakresie infrastruktury drogowej.	Wskaźnik drogowej dostępności Polski Wschodniej (na bazie wskaźnika WMDT)
III	EFRR	377 406 721	18,87	7	7d	Zwiększona dostępność Polski Wschodniej w zakresie infrastruktury kolejowej.	Wskaźnik kolejowej dostępności Polski Wschodniej (na bazie wskaźnika WMDT)
IV	EFRR	16 997 261	0,85	Nd	Nd	1. Sprawne zarządzanie i wdrażanie Programu oraz efektywne wykorzystani środków w ramach POPW. 2. Sprawne i prawidłowe przygotowanie i realizacja projektów przez beneficjentów Programu. 3. Skuteczny system informacji i promocji w ramach Programu.	1. Średnioroczna liczba form szkoleniowych na jednego pracownika instytucji systemu wdrażania FE 2. Ocena przydatności form szkoleniowych dla beneficjentów
Łącznie	EFRR	2 000 000 000	100				

2. OSIE PRIORYTETOWE

2.1 OŚ PRIORYTETOWA I PRZEDSIĘBIORCZA POLSKA WSCHODNIA

Oś priorytetowa I obejmuje swoim zakresem interwencji cel tematyczny 3, priorytety inwestycyjne:

3a promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości;

3b opracowywanie i wdrażanie nowych modeli biznesowych dla MŚP, w szczególności w celu umiędzynarodowienia;

3c wspieranie tworzenia i poszerzania zaawansowanych zdolności w zakresie rozwoju produktów i usług;

PRIORYTET INWESTYCYJNY 3A

CEL SZCZEGÓŁOWY

Większa liczba innowacyjnych przedsiębiorstw typu startup w Polsce Wschodniej.

OCZEKIWANE REZULTATY

Dzięki projektowanemu wsparciu w makroregionie stworzone zostaną warunki sprzyjające powstawaniu i rozwijaniu innowacyjnych i technologicznych MŚP (typu startup). Tym samym makroregion dysponować będzie ofertą dla młodych i przedsiębiorczych osób z makroregionu, jak również spoza niego, do rozwoju swoich pomysłów biznesowych i zakładania nowych firm typu startup w Polsce Wschodniej.

Wsparcie służyć ma przede wszystkim niwelowaniu barier powstrzymujących młodych ludzi przed zakładaniem firm w makroregionie.

Proponowane działania będą sprzyjały powstawaniu innowacyjnych MŚP oraz „kultury innowacji". Przyczynią się także do zwiększenia w makroregionie udziału firm działających w sektorach wysokich/średnich technologii.

Tabela 3. Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu celu szczegółowego PI 3a

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Udział MŚP aktywnych innowacyjnie w ogólnej liczbie MŚP w Polsce Wschodniej [%]	[%]	Regiony słabiej rozwinięte	14,6	2013	14,6	GUS	raz do roku

OPIS TYPÓW PRZEDSIĘWZIĘĆ

Platformy startowe dla nowych pomysłów

Wsparcie będzie realizowane poprzez kompleksowy instrument pn. *Platformy startowe dla nowych pomysłów*. Jego celem jest wspieranie rozwoju innowacyjnych przedsiębiorstw typu startup w oparciu o nowe pomysły.

Oferta Platform startowych skierowana będzie do osób chcących uruchomić i rozwijać własne firmy w Polsce Wschodniej w oparciu o zgłoszony do Platformy startowej pomysł, w szczególności do absolwentów szkół wyższych oraz studentów ostatnich lat studiów. Premiowane będą pomysły zgłoszone przez osoby do 35. roku życia.

Instrument zakłada etapowe (sekwencyjne) działania, tj.

- Wstępną ocenę pomysłu i indywidualne wsparcie doradcze.
- Wsparcie rozwoju pomysłu biznesowego i strategii przedsiębiorstwa.
- Wsparcie związane z rozwinięciem działalności w makroregionie nowego innowacyjnego przedsiębiorstwa typu startup.

Platformy startowe dla nowych pomysłów stanowić będą formułę kompleksowego programu akceleracji pomysłów, realizowanego przy zaangażowaniu podmiotów działających na rzecz wspierania przedsiębiorczości.

W ramach Platform startowych (etap 1) zapewnione zostanie indywidualne wsparcie skierowane do innowacyjnych przedsiębiorstw typu startup utworzonych na bazie pomysłu, który przeszedł pozytywną ocenę i został zakwalifikowany do wsparcia w ramach Platformy. W celu dostosowania zakresu świadczonych usług do indywidualnych potrzeb danego startupu, proces inkubacji rozpocznie się od przygotowania szczegółowego programu inkubacji. Wsparcie to będzie obejmowało m.in. dostęp do stanowiska pracy, opiekę w formie branżowego mentoringu (indywidualne oraz grupowe sesje mentoringowe), coachingu (np. biznesowego, marketingowego, finansowego, technologicznego) i innych usług, niezbędnych do przeprowadzenia prac nad rozwojem nowego pomysłu biznesowego, w tym obejmujących testowanie i weryfikowanie pomysłów i koncepcji, aż do momentu przygotowania odpowiedniego modelu biznesowego.

Następnie przedsiębiorstwa, które będą gotowe do wejścia na rynek z produktem przygotowanym w ramach danej Platformy startowej, będą mogły uzyskać wsparcie na rozwój swojej działalności w makroregionie.

Za animację, tj. przygotowanie, a następnie realizację działań w ramach Platform startowych odpowiedzialne będą ośrodki innowacji. Obowiązkowa rola animatora Platformy startowej ograniczona będzie tylko do pierwszego etapu - czyli do pomocy w stworzeniu zweryfikowanego rynkowo modelu biznesowego. Realizacja instrumentu wsparcia w postaci Platformy startowej dla nowych pomysłów wymagać będzie sieciowej współpracy partnerów instytucjonalnych od władz lokalnych i regionalnych poczynając, przez instytucje wsparcia, sektor finansowy, na środowisku biznesu kończąc. Animator Platformy startowej zapewnia odpowiedni system monitorowania postępów inkubacji oraz prowadzonej po wyjściu z Platformy działalności gospodarczej przedsiębiorstw, oparty na danych uzyskanych z własnej działalności oraz na informacjach dostarczonych przez wsparte startupy.

W ramach dofinansowania, które startup otrzyma na kolejnym etapie, będzie mógł on sfinansować (według własnych, indywidualnych potrzeb) usługi niezbędne do realizacji stworzonego modelu biznesowego (podejście popytowe).

W ramach działania zostanie przeprowadzony projekt pilotażowy, mający na celu przetestowanie założonego modelu realizacji *Platform startowych dla nowych pomysłów* oraz identyfikację dodatkowych rozwiązań, które będą mogły być wykorzystane w trakcie wdrażania POPW.

Projekt pilotażowy sfinansowany zostanie w oparciu o kwotę 20 milionów EUR. Komisja Europejska i Instytucja Zarządzająca zobowiązują się do przeanalizowania efektywności pilotażu po jego

zakończeniu. Wnioski z realizacji projektu pilotażowego zostaną uwzględnione przez Instytucję Zarządzającą i Komisję Europejską przy ocenie możliwości i zasadności dalszej realizacji działania w zaproponowanym bądź zmienionym kształcie. W przypadku spełnienia założeń projektu pilotażowego i warunków wyboru projektów w ramach Platformy, działanie będzie mogło być dalej wdrażane przy założonej alokacji, wskaźnikach produktu i rezultatu. W sytuacji zmiany modelu realizacji działania wiążącej się z koniecznością zmniejszenia alokacji lub w przypadku nieosiągnięcia warunków, Instytucja Zarządzająca dokona przesunięcia części lub całości środków na inne działania w ramach CT 3. Analiza pilotażu powinna odbyć się przed 2018 r.

W wyniku pilotażu wspartych powinno zostać 60 przedsiębiorstw, z czego oczekuje się, iż około 30 przedsiębiorstw rozpocznie działalność rynkową. KE i IZ przy ocenie pilotażu będą brały pod uwagę następujące kryteria: osiągnięcie wskaźników produktu dla fazy pilotażowej, zdolność do przyciągania potencjalnych pomysłodawców, innowacyjność wspartych pomysłów biznesowych, strukturę partnerstwa, w tym potencjał finansowy, techniczny i organizacyjny niezbędny do realizacji projektu, jakość i dostępność świadczonych usług przez IOB będące członkami platform oraz niewystąpienie poważnych problemów wdrożeniowych, które miałyby znacząco negatywny wpływ na osiąganie zamierzonych celów działania. Wszelkie inne trudności, które nie mają znacząco negatywnego wpływu na osiąganie celów działania, powinny zostać wnikliwie przeanalizowane w celu wypracowania propozycji ulepszających jakość i skuteczność instrumentu w dalszych latach wdrażania POPW.

Kontynuacja realizacji ww. działania po zakończeniu fazy pilotażowej będzie wymagała formalnej zgody Komisji Europejskiej.

Typy beneficjentów

- Ośrodki innowacji (typu parki naukowo-technologiczne, parki naukowe, parki technologiczne, inkubatory technologiczne) jako animatorzy Platform startowych dla nowych pomysłów,
- Przedsiębiorstwa typu startup (utworzone w ramach Platform startowych dla nowych pomysłów).

Terytorialny obszar realizacji

Realizacja przedsięwzięć w ramach PI 3a obejmuje obszar Polski Wschodniej wskazanej w Umowie Partnerstwa jako obszar strategicznej interwencji Państwa (OSI).

KIERUNKOWE ZASADY WYBORU PROJEKTÓW

W PI 3a dofinansowaniem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym. Dotyczy to zarówno procesu wyłaniania Platform startowych, jak również wsparcia rozwoju innowacyjnych przedsiębiorstw typu startup w oparciu o nowe pomysły.

Wsparcie na rozwój działalności przedsiębiorstwa typu startup po wyjściu z Platformy startowej w celu standaryzacji ocenianych aplikacji będzie udzielane w procedurze konkursowej w naborze ciągłym wspólnym dla wszystkich Platform.

Działanie będzie realizowane według jednakowych standardów przyjętych na poziomie makroregionalnym dla wszystkich województw z Polski Wschodniej.

Niezbędnym warunkiem realizacji działań w ramach *Platform* będzie utworzenie wokół nich biznesowego i społecznego partnerstwa, tj. z doświadczonymi przedsiębiorcami (w roli ekspertów i mentorów), władzami lokalnymi, uczelniami, organizacjami pozarządowymi, czy też innymi instytucjami z sektora IOB, oferującymi wyspecjalizowane usługi w zależności od potrzeb ostatecznych

odbiorców (pomysłodawców). Jednym z kluczowych kryteriów oceny podczas etapu wyboru Platform startowych będzie jakość świadczonych usług wspierania biznesu oraz atrakcyjność oferty partnerów Platformy startowej, w szczególności jst. Ocena jakości tych usług będzie opierała się o jasno zdefiniowane kryteria, m.in.: spełnianie standardów świadczenia usług zdefiniowanych na poziomie krajowym lub międzynarodowym, kwalifikacje personelu świadczącego usługi doradcze, dostępność tych usług. Ponadto ocenie podlegać będzie potencjał finansowy, techniczny i organizacyjny niezbędny do realizacji projektu. Kryteria te zostaną precyzyjnie zdefiniowane na poziomie SZOOP programu operacyjnego.

Ośrodek Innowacji będący animatorem Platformy startowej powinien posiadać strategię rozwoju swojej działalności.

Platformy startowe dla nowych pomysłów nie tworzą odrębnego podmiotu instytucjonalnego, lecz stanowić będą formułę kompleksowego programu akceleracji pomysłów, realizowanego przy zaangażowaniu już istniejących podmiotów działających na rzecz wspierania przedsiębiorczości. Działanie nie będzie finansować nowych inwestycji infrastrukturalnych.

Wsparcie nie będzie pokrywać bieżącej działalności operacyjnej instytucji otoczenia biznesu.

W ramach Platform startowych zapewniony będzie mechanizm monitorowania realizowanych pomysłów biznesowych (np. poprzez ustanowienie punktów kontrolnych), którego wyniki będą warunkować dalszą możliwość wsparcia przedsiębiorstwa typu startup ze środków POPW. Kryteria oceny w ramach tego mechanizmu będą ustalone na etapie podpisywania umowy o dofinansowanie z beneficjentem.

Podstawowym kryterium oceny projektu biznesowego będzie jego innowacyjność. Ocena innowacyjności i oczekiwanych rezultatów z nią związanych opierać się będzie na zasadach wynikających z Podręcznika Oslo[22].

Przy podpisywaniu umów o dofinansowanie beneficjenci zobowiązują się do prowadzenia działalności gospodarczej w makroregionie przez co najmniej okres trwałości projektu zgodnie z art. 71 rozporządzenia ogólnego.

Preferowane będą projekty wpisujące się w zakres regionalnych inteligentnych specjalizacji wspólnych dla co najmniej 2 województw z Polski Wschodniej.

Wybór projektów będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Stosowane kryteria oceny będą niedyskryminacyjne, przejrzyste i będą uwzględniać ogólne zasady ustanowione w art. 7 i 8 rozporządzenia ogólnego, tj. w zakresie równouprawnienia kobiet i mężczyzn, niedyskryminacji, a także zrównoważonego rozwoju oraz przyczyniających się do promocji zielonej i zrównoważonej gospodarki.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

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 Ogólnego.

[22] Podręcznik Oslo. Zasady gromadzenia i interpretacji danych dotyczących innowacji, OECD, Eurostat.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

W PI 3a nie przewiduje się dużych projektów.

Tabela 4. Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki produktu dla PI 3a

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie (CI1), w tym:	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	1490	SL 2014	raz do roku
1a	Liczba wspieranych nowych przedsiębiorstw (CI5)	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	1490	SL 2014	raz do roku
1b.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie niefinansowe (CI4)	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	1490	SL 2014	raz do roku
1c	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących dotacje (CI2)	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	740	SL 2014	raz do roku

PRIORYTET INWESTYCYJNY 3B

CEL SZCZEGÓŁOWY

Zwiększona aktywność MŚP z Polski Wschodniej na rynkach międzynarodowych.

OCZEKIWANE REZULTATY

Zwiększenie aktywności MŚP z Polski Wschodniej na rynkach międzynarodowych przełoży się na przyspieszoną akumulację wiedzy i doświadczenia, a także na korzyści skali (mechanizm „uczenia się przez eksport").[23]

Opracowanie nowego modelu biznesowego w celu umiędzynarodowienia działalności MŚP będzie jednym z ważnych czynników mogących poprawić ich szeroko pojętą efektywność oraz konkurencyjność, zarówno dzięki obniżeniu kosztów produkcji i powiększeniu przychodów, jak i większym możliwościom absorpcji postępu technicznego i organizacyjnego. Zwiększenie aktywności

[23] J. Cieślik , Internacjonalizacja polskich przedsiębiorstw, Akademia Leona Koźmińskiego, 2010.

międzynarodowej MŚP dzięki proponowanemu wsparciu przełoży się na uniezależnienie się firm od często niedostatecznego poziomu popytu wewnętrznego, co stanowi istotne ograniczenie dla rozwoju działalności gospodarczej w Polsce Wschodniej. Liczba małych i średnich firm z makroregionu wschodniego biorących udział w wymianie międzynarodowej jest relatywnie niewielka. Obecnie tylko 14,4% polskich firm eksportujących ma swoją siedzibę w Polsce Wschodniej. Zagraniczna wymiana handlowa w makroregionie jest zdecydowanie mniejsza niż w innych regionach kraju.

Tym samym oczekiwanym efektem wsparcia w ramach PI 3b będzie wzrost przychodów ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów na eksport z Polski Wschodniej oraz wzrost liczby intensywnych eksporterów w makroregionie.

Tabela 5. Specyficzne dla programu wskaźników rezultatu celu szczegółowego PI 3b

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Wartość przychodów MŚP z Polski Wschodniej ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów na eksport	mln PLN	regiony słabiej rozwinięte	16 526	2012	27 000	GUS	raz do roku

OPIS TYPÓW PRZEDSIĘWZIĘĆ W RAMACH PI 3B

Wsparcie internacjonalizacji MŚP

Wsparcie zostanie skierowane na rzecz wzrostu międzynarodowej aktywności gospodarczej MŚP z makroregionu Polski Wschodniej. Obejmować ono będzie kompleksowe, indywidualne, profilowane pod odbiorcę działania związane z opracowaniem i przygotowaniem do wdrożenia nowego modelu biznesowego w MŚP w oparciu o internacjonalizację ich działalności. Przedmiotem wsparcia będzie m.in.: uzyskanie przez przedsiębiorstwa doradztwa w zakresie opracowania strategii wejścia na rynek zagraniczny, analizy rynku docelowego, przedstawienia możliwych i optymalnych kanałów dystrybucji, wyselekcjonowania oraz nawiązania kontaktów z partnerami zagranicznymi.

MŚP będą mogły także uzyskać wsparcie na udział w krajowych i międzynarodowych targach gospodarczych i branżowych, o ile stanowi to element niezbędny do realizacji opracowanej w ramach działania strategii.

Instrument jest działaniem o charakterze doradczym, bazującym na modelu popytowym, mającym wesprzeć przedsiębiorcę w diagnozie jego potencjału w zakresie internacjonalizacji, przygotowaniu przedsiębiorstwa i jego oferty pod kątem eksportu oraz aktywnego poszukiwania partnerów biznesowych w celu wprowadzenia produktów lub usług na wybrane rynki zagraniczne.

Wsparcie w szczególności adresowane będzie do MŚP inicjujących działalność związaną z internacjonalizacją na danym rynku.

Typy beneficjentów

MŚP

Terytorialny obszar realizacji

Realizacja przedsięwzięć w ramach PI 3b obejmuje obszar Polski Wschodniej wskazanej w Umowie Partnerstwa jako obszar strategicznej interwencji Państwa (OSI).

KIERUNKOWE ZASADY WYBORU PROJEKTÓW

W ramach PI 3b dofinansowaniem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym.

Działanie będzie realizowane według jednakowych standardów przyjętych na poziomie makroregionalnym dla wszystkich województw z Polski Wschodniej.

Udział MŚP w krajowych i międzynarodowych targach i misjach gospodarczych będzie stanowić integralną część projektu, przy założeniu, że doradztwo związane z opracowaniem i przygotowaniem do wdrożenia nowego modelu biznesowego będzie stanowiło komponent determinujący wszystkie działania w projekcie.

Preferowane będą projekty wpisujące się w zakres regionalnych inteligentnych specjalizacji wspólnych dla 2 województw z Polski Wschodniej.

Wybór projektów będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Stosowane kryteria oceny będą niedyskryminacyjne, przejrzyste i będą uwzględniać ogólne zasady ustanowione w art. 7 i 8 rozporządzenia ogólnego, tj. w zakresie równouprawnienia kobiet i mężczyzn, niedyskryminacji, a także zrównoważonego rozwoju oraz przyczyniających się do promocji zielonej i zrównoważonej gospodarki.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W PI 3b nie planuje się wykorzystania instrumentów finansowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

W PI 3b nie przewiduje się dużych projektów.

Tabela 6. Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki produktu dla PI 3b

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie (CI1), w tym:	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	530	SL 2014	raz do roku
1a.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących dotacje (CI2)	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	530	SL 2014	raz do roku
2.	Inwestycje prywatne uzupełniające wsparcie publiczne dla przedsiębiorstw (dotacje) (CI6)	EUR	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	16 000 000	SL 2014	raz do roku

3.	Liczba przedsiębiorstw wspartych w zakresie internacjonalizacji działalności	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	530	SL 2014	raz do roku

PRIORYTET INWESTYCYJNY 3C

CEL SZCZEGÓŁOWY

Zwiększona aktywność MŚP z Polski Wschodniej w zakresie prowadzenia działalności innowacyjnej.

OCZEKIWANE REZULTATY

Dla firm z makroregionu Polski Wschodniej, które nie są w stanie podołać skomplikowanym i kapitałochłonnym projektom badawczym oraz inwestycyjnym, polegającym na absorpcji zaawansowanych technologii, szeroko rozumiane projekty związane z wdrażaniem innowacji mogą być największą szansą na szybki wzrost konkurencyjności oraz wprowadzenie innowacyjnych produktów i usług.

Funkcjonowanie gospodarki makroregionu nie jest determinowane przez pojedyncze przedsiębiorstwa, ale przede wszystkim przez funkcjonowanie całych przemysłów i branż. Wartość dodana projektowanego wsparcia będzie więc dotyczyła nie tylko ich uczestników, ale przez tzw. efekty rozprzestrzeniania (spillover effects) również otoczenia lokalnego.

Planowana interwencja przyczyni się do poprawy pozycji konkurencyjnej makroregionu Polski Wschodniej (tzw. konkurencyjności wynikowej, wskazującej na osiągnięty przez daną gospodarkę poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, zależny w dużym stopniu od efektywności wykorzystania czynników wytwórczych), m.in. przez zwiększanie stopnia jego innowacyjności dzięki projektom obejmującym wdrożenie prac B+R (własnych lub nabytych) do systemów produkcji, a więc ukierunkowanych na kreowanie i przede wszystkim wykorzystywanie nowych rozwiązań.

Tabela 7. Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu celu szczegółowego PI 3c

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Nakłady na działalność innowacyjną MŚP (przemysłowych i z sektora usług) w latach 2013-2023 w Polsce Wschodniej	mln PLN	regiony słabiej rozwinięte	1 022,2	2013	12 140	GUS	raz do roku

OPIS TYPÓW PRZEDSIĘWZIĘĆ W RAMACH PI 3C

Wsparcie ponadregionalnych powiązań kooperacyjnych

Celem interwencji skierowanej do MŚP działających w ramach ponadregionalnych powiązań kooperacyjnych jest zwiększenie ich potencjału w zakresie zdolności do realizowania procesów innowacyjnych. Działanie koncentrować będzie się na wsparciu tworzenia innowacyjnych produktów (wyrobów bądź usług), w szczególności poprzez wdrożenie wyników prac B+R przez MŚP.

W ramach działania przewiduje się również wsparcie powiązań kooperacyjnych MŚP w zakresie tworzenia i rozwoju produktów sieciowych w obszarach wpisujących się w zakres regionalnych inteligentnych specjalizacji wspólnych dla przynajmniej dwóch województw Polski Wschodniej. Realizowane w tym zakresie projekty muszą mieć charakter innowacyjny (technologiczny bądź nietechnologiczny)[24] Przez produktu sieciowy należy rozumieć gotową do sprzedaży, spakietyzowaną ofertę, opartą o rozproszoną strukturę podmiotów, funkcjonujących jako jedna spójna koncepcja, posiadająca wspólny, wiodący wyróżnik (markę). Realizowane projekty przyczyniać się będą do tworzenia nowych miejsc pracy, w szczególności stanowiących atrakcyjną alternatywę dla zatrudnienia w rolnictwie.

Wykorzystanie procesów wzorniczych w MŚP

Celem działania jest zwiększenie potencjału MŚP z Polski Wschodniej w zakresie umiejętnego zarządzania wzornictwem w firmie oraz wzrost wykorzystywania wzornictwa przemysłowego. Nie wykluczone są inne formy wzornictwa prowadzącego do opracowania nowych produktów i usług w działalności przedsiębiorstw, co przełoży się na wdrożenie innowacyjnych rozwiązań oraz wzrost ich konkurencyjności.

Działanie w ramach POPW przewiduje kompleksowe wsparcie MŚP w zakresie wykorzystania procesów wzorniczych. Wsparcie dla MŚP będzie obejmować przeprowadzenie audytu wzorniczego oraz stworzenie strategii wzorniczej. W strategii sformułowany zostanie zakres działań koniecznych dla budowania marki, oferty rynkowej i strategii konkurowania oraz dostosowania wewnętrznych procesów zarządczych w firmie związanych ze stosowaniem wzornictwa. Następnie na podstawie przygotowanej strategii przeprowadzony zostanie proces projektowania wzorniczego. Końcowym rezultatem będzie wprowadzenia na rynek innowacji.

Przeciwdziałanie skutkom społeczno-gospodarczym pandemii COVID-19

Przewiduje się łagodzenie oddziaływania skutków pandemii COVID-19 w związku z zakłóceniami w funkcjonowaniu gospodarki i wynikającymi z tego trudnościami firm w dostosowaniu się do działalności w warunkach pandemii, w szczególności utrzymaniu płynności finansowej.

W celu przeciwdziałania skutkom społeczno-gospodarczym pandemii COVID-19 możliwe jest udzielenie przedsiębiorcom wsparcia na kapitał obrotowy.

Typy beneficjentów

- MŚP
- Konsorcja MŚP
- podmiot wdrażający fundusz funduszy lub podmiot wdrażający instrument finansowy

[24] definicja innowacyjności zgodnie z Oslo Manual, OECD, Eurostat.

Terytorialny obszar realizacji

Realizacja przedsięwzięć w ramach PI 3c obejmuje obszar Polski Wschodniej wskazanej w Umowie Partnerstwa jako obszar strategicznej interwencji Państwa (OSI).

KIERUNKOWE ZASADY WYBORU PROJEKTÓW

W ramach PI 3c dofinansowaniem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym. W przypadku ustanowienia instrumentu finansowego, wybór podmiotów wdrażających IF zostanie dokonany z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z Rozporządzenia Ogólnego oraz prawodawstwa krajowego.

Działania będą realizowane według jednakowych standardów przyjętych na poziomie makroregionalnym dla wszystkich województw z Polski Wschodniej. Preferowane będą projekty wpisujące się w zakres regionalnych inteligentnych specjalizacji wspólnych dla 2 województw z Polski Wschodniej.

Wybór projektów będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Stosowane kryteria oceny będą niedyskryminacyjne, przejrzyste i będą uwzględniać ogólne zasady ustanowione w art. 7 i 8 rozporządzenia ogólnego, tj. w zakresie równouprawnienia kobiet i mężczyzn, niedyskryminacji, a także zrównoważonego rozwoju oraz przyczyniających się do promocji zielonej i zrównoważonej gospodarki.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

Decyzja o dokonaniu wkładu z programu operacyjnego do instrumentu finansowego wspierającego tworzenie przez MSP innowacyjnych produktów będzie bazować na przeprowadzonej ocenie ex-ante zgodnie z art. 37 ust. 2 Rozporządzenia Ogólnego.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

W PI 3c nie przewiduje się dużych projektów.

Tabela 8. Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki produktu dla PI 3c

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie (CI1), w tym:	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	598	SL 2014	raz do roku
1a.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących dotacje (CI2)	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	598	SL 2014	raz do roku
2.	Inwestycje prywatne uzupełniające wsparcie publiczne dla przedsiębiorstw (dotacje) (CI6)	EUR	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	285 650 000	SL 2014	raz do roku
3.	Liczba przedsiębiorstw objętych wsparciem w celu wprowadzenia produktów nowych dla firmy (CI29)	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	185	SL 2014	raz do roku
4.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących dotacje w związku z pandemią COVID-19 (CV26)	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	1550	SL 2014	raz do roku
5.	Liczba MŚP objętych wsparciem bezzwrotnym (dotacje) finansującym kapitał obrotowy w związku z COVID-19 (CV22)	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	1550	SL 2014	raz do roku
6.	Wartość bezzwrotnego wsparcia (dotacje) dla MŚP finansującego kapitał obrotowy w związku z COVID-19 (całkowite koszty publiczne) (CV20)	EUR	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	113 581 780	SL 2014	raz do roku
7.	Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach (CI8)	[EPC]	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	142	SL 2014	raz do roku
8.	Liczba wprowadzonych innowacji	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	285	SL 2014	raz do roku

Tabela 9. Ramy wykonania dla osi priorytetowej I

Rodzaj wskaźnika (kluczowy etap wdrażania, wskaźnik finansowy, wskaźnik produktu lub, w stosownych przypadkach, wskaźnik rezultatu)	Lp.	Wskaźnik lub kluczowy etap wdrażania	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu	Cel pośredni (2018)	Cel końcowy (2023)	Źródło danych	Wyjaśnienie adekwatności wskaźnika
Produktu	1.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie (CI1)	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	250	2260	SL 2014	Wskaźniki odnoszą się do całkowitej alokacji w osi I
Kluczowy etap wdrażania	2.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie w podpisanych umowach o dofinansowanie	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	430	-	SL 2014	
Finansowy	3.	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	115 641 051	811 105 797	SL 2014	

Tabele 10-14. Kategorie interwencji osi priorytetowej I

Fundusz i kategoria regionu: EFRR, regiony słabiej rozwinięte									
Tabela 10 Wymiar 1 Zakres interwencji		Tabela 11 Wymiar 2 Forma finansowania		Tabela 12 Wymiar 3 Typ obszaru		Tabela 13 Wymiar 4 Terytorialne mechanizmy wdrażania		Tabela 14 Wymiar 6 Temat uzupełniający EFS (wyłącznie EFS)	
Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)
067	249 317 869,00	01	689 439 927,00	07	689 439 927,00	07	689 439 927,00	-	-
064	440 122 058,00							-	-

PLANOWANE WYKORZYSTANIE POMOCY TECHNICZNEJ

Nie dotyczy

2.2 OŚ PRIORYTETOWA II NOWOCZESNA INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

Oś priorytetowa II obejmuje swoim zakresem interwencji cele tematyczne 4 i 7, priorytety inwestycyjne:

4e 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;

7b zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

UZASADNIENIE

Miasta (szczególnie te największe) i ich obszary funkcjonalne są siłą sprawczą kształtowania konkurencyjności regionów i całego kraju. Odgrywają one również istotną rolę w stymulowaniu rozwoju gospodarczego, naukowego i społecznego. Należy podkreślić, że stolice województw Polski Wschodniej dysponują potencjałem na tyle dużym, że dają szansę podniesienia konkurencyjności całego makroregionu. Koncentrują one zarówno wyspecjalizowane usługi, jak i potencjał ludnościowy, pozostają największymi regionalnymi rynkami pracy. Wsparcie centrów rozwoju regionalnego pozwoli osiągnąć efekt skali w postaci ewolucji całego makroregionu.

Jednym z istotnych czynników wpływających na niską pozycję największych miast makroregionu w krajowej sieci miejskiej jest ich relatywnie słaba dostępność transportowa. Pomimo pozytywnych zmian w tym zakresie, będących wynikiem inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych od 2004 r., infrastruktura transportowa w obrębie stolic województw Polski Wschodniej nadal nie jest rozwinięta w wystarczającym stopniu - identyfikuje się „wąskie gardła" - brak połączenia miast z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T, brak obwodnic, a także niedostateczną drożność miejskiej sieci transportowej. W dłuższej perspektywie rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej przyczyni się do zwiększenia mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców, a tym samym wpłynie na poprawę dostępności rynków pracy, nauki i usług.

Realizacja inwestycji wspierających rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej przyczynia się do poprawy stanu środowiska, w szczególności do redukcji emisji zanieczyszczeń, a przez to wpływa na poprawę życia mieszkańców oraz zwiększa możliwości rozwojowe makroregionu. W ramach osi priorytetowej II realizowane będą inwestycje w zakresie tworzenia nowych bądź rozbudowy istniejących ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego oraz poprawy układów transportowych pięciu miast wojewódzkich, to jest Białegostoku, Kielc, Lublina, Olsztyna i Rzeszowa wraz z ich obszarami funkcjonalnymi lub obszarami realizacji ZIT ww. miast wojewódzkich. Mimo poczynionych znaczących inwestycji w zakresie transportu miejskiego, nadal istnieją zdiagnozowane potrzeby kontynuacji interwencji na rzecz dalszej poprawy istniejących ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego w postaci kompleksowych projektów służących poprawie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Ww. działania wpisują się w założenia Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego, mające na celu zmniejszenie oddalenia regionu poprzez poprawę wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych (wewnątrz regionu i z resztą UE), zwiększenie wydajności systemów transportowych i zmniejszenie oddziaływania na środowisko, co powinno przyczynić się do poprawy konkurencyjności regionu Morza Bałtyckiego oraz zwiększenia jego dostępności i atrakcyjności.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4E

CEL SZCZEGÓŁOWY

Zwiększone wykorzystanie transportu miejskiego w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych.

OCZEKIWANE REZULTATY

Zrównoważona mobilność rozumiana jest jako łączenie, uzupełnianie się i usprawnianie przemieszczania się pieszo, rowerem, tramwajem, autobusem i trolejbusem oraz pociągiem podmiejskim i dalekobieżnym po mieście i obszarze funkcjonalnym. Płynność ruchu poprawiają zarówno inwestycje w infrastrukturę transportu miejskiego priorytetyzujące komunikację zbiorową, jak i nowoczesne rozwiązania organizacyjne, np. ITS. W ten sposób wzrasta atrakcyjność i dostępność przestrzeni miejskiej. Lepsza organizacja transportu wpływa na obniżenie poziomu zużycia energii. Bardziej wydajna, funkcjonalna i zharmonizowana infrastruktura transportowa przyczynia się do redukcji zanieczyszczeń powietrza, zmniejszenia hałasu komunikacyjnego oraz zatłoczenia, prowadząc do pozytywnych efektów zdrowotnych i poprawy jakości życia mieszkańców.
Przeznaczenie środków na wsparcie rozbudowy istniejących bądź tworzenia nowych ekologicznych sieci systemu komunikacji publicznej w miastach wojewódzkich oraz ich obszarach funkcjonalnych przyczyni się do zwiększenia zrównoważonej mobilności mieszkańców makroregionu, poprawy warunków życia na obszarze Polski Wschodniej, lepszej kondycji ekologicznej miast, a tym samym wzrostu ekonomicznej aktywności poszczególnych regionów. Wymiernym rezultatem realizacji przedsięwzięć będzie podniesienie efektywności układów transportowych miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, wyrażone przez poprawę jakości świadczonych usług transportu miejskiego oraz zwiększenie jego atrakcyjności, co powinno przełożyć się na wzrost roli transportu zbiorowego na ww. obszarze. Jednocześnie zakłada się, że do istniejącego systemu transportu miejskiego włączone zostaną obszary dotąd nim nieobsługiwane, zaś potencjał funkcjonującej komunikacji publicznej zostanie maksymalnie wykorzystany w celu obsługi pasażerów.

W celu stworzenia zrównoważonego systemu transportowego niezbędne jest wspieranie alternatywnych form transportu w stosunku do transportu indywidualnego, dlatego też preferowane będą projekty, dzięki którym nastąpi:

- skrócenie czasu podróży funkcjonującą komunikacją miejską (autobusową, trolejbusową, tramwajową) oraz upłynnienie ruchu na obszarach objętych kongestią;
- integracja infrastrukturalna funkcjonujących na obszarze miejskim i podmiejskim ekologicznych form transportu szynowego (kolej, tramwaj) oraz innego (trolejbus, autobus);
- dogodne powiązanie transportu publicznego z indywidualną komunikacją rowerową i pieszą (tzw. łańcuchy ekomobilności) oraz samochodową;
- promocja przyjaznego środowisku zrównoważonego systemu transportu publicznego (m.in. przez zakup niskoemisyjnego taboru: autobusowego, trolejbusowego i tramwajowego, dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych).

Realizacja PI 4e będzie przyczyniać się do wsparcia funkcji metropolitalnych pięciu miast wojewódzkich Polski Wschodniej stanowiących ponadregionalne katalizatory procesów rozwojowych.

Tabela 15. Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu celu szczegółowego PI 4e

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej	mln	regiony słabiej rozwinięte	298,89	2012	340	GUS	raz do roku

OPIS TYPÓW PRZEDSIĘWZIĘĆ W RAMACH PI 4E

W ramach PI 4e realizowane będą kompleksowe projekty w zakresie tworzenia nowych bądź rozbudowy istniejących ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego, obejmujące m.in. takie zadania, jak:

- budowa/przebudowa sieci autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych, wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru;
- budowa/przebudowa niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalnych dworców przesiadkowych;
- wdrożenie nowych, rozbudowa lub modernizacja istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej.

Wsparcie w ramach PI 4e będzie udzielane w zgodzie z horyzontalną zasadą zrównoważonego rozwoju, zaś obligatoryjnym warunkiem realizacji ww. inwestycji w POPW będzie ujęcie ich w Strategii ZIT oraz sporządzenie przez beneficjentów planów gospodarki niskoemisyjnej, uwzględniających również kwestię mobilności.

Ponadto dopuszczalne będzie finansowanie projektów polegających na przygotowaniu dokumentacji niezbędnej do realizacji inwestycji w PI 4e POPW.

Typy beneficjentów

- miasta wojewódzkie, w tym w porozumieniu z jednostkami samorządu terytorialnego zlokalizowanymi na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej lub obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego/innymi podmiotami;
- związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej lub obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej, w skład których wchodzi miasto wojewódzkie.

Terytorialny obszar realizacji

Realizacja przedsięwzięć w ramach PI 4e obejmuje 5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej, tj. Białystok, Kielce, Lublin, Olsztyn i Rzeszów oraz ich obszary funkcjonalne lub obszary realizacji ZIT ww. miast wojewódzkich.

KIERUNKOWE ZASADY WYBORU PROJEKTÓW

W ramach PI 4e do dofinansowania zostaną wyłonione w trybie pozakonkursowym projekty ujęte w Strategii ZIT.

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa odstępstwo od trybu konkursowego może mieć miejsce tylko w uzasadnionych przypadkach, które czynią tryb konkursowy nieefektywnym (w tym kosztowo) lub niemożliwym do zastosowania. W przypadku PI 4e jest to uprzednie bezpośrednie zidentyfikowanie konkretnych projektów - w sposób zapewniający transparentność ich identyfikacji - w strategii ZIT oraz pozytywnie zaopiniowanie przedsięwzięć przez właściwe IZ, na podstawie kryteriów wskazanych przez IZ.

- Inwestycje w transport miejski w ramach PI 4e będą przyczyniać się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach. Muszą one wynikać z przygotowanych przez samorządy planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach. Funkcję takich dokumentów mogą pełnić plany dotyczące gospodarki niskoemisyjnej lub Strategie ZIT zawierające elementy zrównoważonych planów mobilności miejskiej[25]. Dokumenty te powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze, w tym zawierać odniesienia lub wskazywać adekwatne obowiązujące dokumenty odwołujące się do takich kwestii, jak np.: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy).
- Inwestycje w drogi mogą być finansowane jedynie jako niezbędny i uzupełniający element projektu dotyczącego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej. **Samodzielne projekty dotyczące wyłącznie infrastruktury drogowej nie będą akceptowane w ramach PI 4e**.
- Zakupowi niskoemisyjnego taboru powinny towarzyszyć inwestycje w niezbędną infrastrukturę dla właściwego funkcjonowania zrównoważonej mobilności.
- Jeżeli z planów, dokumentów strategicznych lub z analizy kosztów i korzyści odnoszących się do zrównoważonej mobilności miejskiej wynika potrzeba zakupu autobusów, dozwolony jest zakup pojazdów spełniających normę emisji spalin co najmniej Euro VI. Priorytetowo będzie jednak traktowany zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem, itp.).
- W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego poprzez inwestycje w infrastrukturę szynową i tabor.

Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności, przy czym nie wyklucza się możliwości zastosowania trybu konkursowego.

Wybór projektów będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Stosowane kryteria oceny będą niedyskryminacyjne, przejrzyste i będą uwzględniać ogólne zasady ustanowione w art. 7 i 8 rozporządzenia ogólnego, tj. w zakresie równouprawnienia kobiet i mężczyzn oraz niedyskryminacji, a także zrównoważonego rozwoju. Szczegółowe kryteria w zakresie środowiska i zmian klimatu będą stosowane na poziomie projektów. Kategorie kryteriów selekcji zostały zawarte w pkt. 11.1 Zrównoważony rozwój.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W PI 4e nie planuje się wykorzystania instrumentów finansowych.

[25] Communication N° COM(2013)913 final on "a concept for Sustainable Urban Mobility Plans".

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

Nie wyklucza się realizacji dużych projektów, które zostaną ujęte w Strategii ZIT.

Tabela 16. Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki produktu dla PI 4e

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	270	SL 2014	raz do roku
2.	Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	km	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	450	SL 2014	raz do roku
3.	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	5	SL 2014	raz do roku

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7B

CEL SZCZEGÓŁOWY

Zwiększona dostępność miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych w zakresie infrastruktury drogowej.

OCZEKIWANE REZULTATY

Rezultatem podjętych działań będzie podniesienie poziomu efektywności funkcjonowania układów transportowych miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych lub obszarów realizacji ZIT ww. miast wojewódzkich, skutkujące skróceniem czasu dojazdów. Ponadto, rozszerzenie dostępności transportowej tych obszarów wpłynie pozytywnie na rozwój konkurencyjności i przyczyni się do ożywienia przedsiębiorczości w makroregionie.

Projekty POPW przyczynią się do dalszej poprawy dostępności ośrodków wojewódzkich przez lepsze skomunikowanie miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T, co z kolei umożliwi sprawniejsze połączenie z innymi ośrodkami wojewódzkimi i subregionalnymi makroregionu oraz całego kraju. Dzięki temu zapewniony zostanie dostęp do ośrodków pełniących funkcje istotnych rynków pracy.

Wzmocnienie dostępności transportowej zarówno do ośrodków miejskich, jak i wewnątrz obszarów funkcjonalnych, przyczyni się również do zwiększenia promienia oddziaływania miast wojewódzkich w zakresie codziennych dojazdów do pracy i umożliwi większą integrację funkcjonalnych rynków pracy, jak również pozwoli na odciążenie obszarów objętych kongestią.
Przewidywane wsparcie przyczyni się do stworzenia warunków do dalszego rozwoju miast wojewódzkich jako głównych ośrodków wzrostu w makroregionie.

Bezpośrednie rezultaty realizowanego zakresu interwencji będą charakteryzowały się oddziaływaniem ponadregionalnym. Realizacja PI 7b będzie przyczyniać się do wsparcia funkcji

metropolitalnych pięciu miast wojewódzkich Polski Wschodniej stanowiących ponadregionalne katalizatory procesów rozwojowych.

Tabela 17. Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu celu szczegółowego PI 7b

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Kategoria regionu	Wartość początkowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość raportowania
1.	Wskaźnik drogowej dostępności transportowej Polski Wschodniej (na bazie wskaźnika WMDT)	miara syntetyczna	regiony słabiej rozwinięte	18,40	2013	23,17	MIR	2013, 2023 (oraz dwukrotnie w trakcie wdrażania)

OPIS TYPÓW PRZEDSIĘWZIĘĆ W RAMACH PI 7B

Wsparcie zostanie przeznaczone na poprawę układów transportowych 5 miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych na zasadach przewidzianych w Umowie Partnerstwa. Planuje się inwestycje na drogach krajowych i wojewódzkich w obrębie miast wojewódzkich, zapewniające ich połączenie z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T. Przewiduje się również inwestycje dotyczące budowy/przebudowy dróg wojewódzkich w obszarach funkcjonalnych, włączające je do systemu dróg krajowych, w tym sieci TEN-T. Inwestycje przewidziane do współfinansowania w PI 7b zakładają konieczność podnoszenia parametrów planowanej do zrealizowania infrastruktury drogowej w stosunku do stanu wyjściowego.

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa inwestycje w zakresie CT 7 nie będą obejmowały prac remontowych, jak również nie będą dotyczyły bieżącego utrzymania infrastruktury. Wydatki bieżące i majątkowe, związane z utrzymaniem infrastruktury transportowej, realizowane są zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251 z późn. zmianami), które określają obowiązki zarządców dróg w zakresie remontu, utrzymania i ochrony tej infrastruktury.

Ponadto dopuszczalne będzie finansowanie projektów polegających na przygotowaniu dokumentacji niezbędnej do realizacji inwestycji w PI 7b POPW.

Realizacja inwestycji w ramach PI 7b odbywać się będzie z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

Typy beneficjentów

- miasta wojewódzkie, w tym w porozumieniu z jednostkami samorządu terytorialnego zlokalizowanymi na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego lub obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego/Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad;
- związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego lub obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego, w skład których wchodzi miasto wojewódzkie;
- jednostki samorządu terytorialnego na szczeblu województwa w ramach makroregionu.

Terytorialny obszar realizacji

Realizacja przedsięwzięć w ramach PI 7b obejmuje 5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej, tj. Białystok, Kielce, Lublin, Olsztyn i Rzeszów, oraz ich obszary funkcjonalne lub obszary realizacji ZIT ww. miast wojewódzkich.

KIERUNKOWE ZASADY WYBORU PROJEKTÓW

Projekty do dofinansowania w ramach PI 7b zostaną wyłonione w trybie konkursowym.

- Współfinansowaniem objęte będą projekty polegające na budowie/przebudowie dróg o nośności minimum 11,5 tony na oś[26] zapewniających ich połączenie z węzłami sieci TEN-T.
- W przypadku inwestycji realizowanych wspólnie przez miasto wojewódzkie i województwo niezbędne będzie zawarcie porozumienia, w którym zostaną określone szczegółowe zasady realizacji wspólnego projektu.
- Do realizacji preferowane będą przedsięwzięcia przyczyniające się do zmniejszenia zatłoczenia i ograniczeń przepustowości infrastruktury drogowej oraz poprawy stanu bezpieczeństwa i środowiska na drogach objętych dofinansowaniem w ramach Programu. Projekty te będą charakteryzowały się efektywnością ekonomiczną.

Wybór projektów będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Stosowane kryteria oceny będą niedyskryminacyjne, przejrzyste i będą uwzględniać ogólne zasady ustanowione w art. 7 i 8 rozporządzenia ogólnego, tj. w zakresie równouprawnienia kobiet i mężczyzn oraz niedyskryminacji, a także zrównoważonego rozwoju, jednocześnie preferowane będą przedsięwzięcia ujęte w Kontraktach Terytorialnych.

Szczegółowe kryteria w zakresie środowiska i zmian klimatu będą stosowane na poziomie projektów. Kategorie kryteriów selekcji wskazano w Programie w pkt. 11.1 Zrównoważony rozwój.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W PI 7b nie planuje się wykorzystania instrumentów finansowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

Nie wyklucza się realizacji dużych projektów wyłonionych w trybie konkursowym.

Tabela 18. Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki produktu dla PI 7b

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych dróg (CI 13)	km	EFRR	słabiej rozwinięte	40	SL 2014	raz do roku
2.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14)	km	EFRR	słabiej rozwinięte	80	SL 2014	raz do roku

[26] Zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. dotyczącego transpozycji dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym.

Tabela 19. Ramy wykonania dla osi priorytetowej II

Rodzaj wskaźnika (kluczowy etap wdrażania, wskaźnik finansowy, wskaźnik produktu lub, w stosownych przypadkach, wskaźnik rezultatu)	Lp.	Wskaźnik lub kluczowy etap wdrażania	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu	Cel pośredni (2018)	Cel końcowy (2023)	Źródło danych	Wyjaśnienie adekwatności wskaźnika
Produkt	1.	Całkowita długość nowych dróg (CI13)	km	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	0	40	SL 2014	Wskaźnik odpowiada 27% alokacji w osi II
	2.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14)	km	EFRR	słabiej rozwinięte	0	80	SL 2014	Wskaźnik odpowiada 27% alokacji w osi II
Kluczowy etap wdrażania	3.	Długość nowych oraz przebudowanych lub zmodernizowanych dróg w podpisanych umowach o dofinansowanie	km	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	40	-	SL 2014	KEW odnosi się do PI 7b i obrazuje 52% alokacji w osi II
Wskaźnik finansowy	4.	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	162 775 572	1 077 830 696	SL 2014	Wskaźnik odnosi się do całkowitej alokacji w osi II (PI 4e i 7b)

Tabele 20-24. Kategorie interwencji osi priorytetowej II

Fundusz i kategoria regionu: EFRR, regiony słabiej rozwinięte									
Tabela 20 Wymiar 1 Zakres interwencji		Tabela 21 Wymiar 2 Forma finansowania		Tabela 22 Wymiar 3 Typ obszaru		Tabela 23 Wymiar 4 Terytorialne mechanizmy wdrażania		Tabela 24 Wymiar 6 Temat uzupełniający EFS (Wyłącznie EFS)	
Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)
043	400 002 667,00	01	916 156 091,00	07	916 156 091,00	07	916 156 091,00	-	-
044	30 107 728,00							-	-
030	243 022 848,00							-	-
034	243 022 848,00							-	-

PLANOWANE WYKORZYSTANIE POMOCY TECHNICZNEJ

Nie dotyczy

2.3 OŚ PRIORYTETOWA III PONADREGIONALNA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

Oś priorytetowa III obejmuje swoim zakresem interwencji cel tematyczny 7, priorytet inwestycyjny *7d rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu*.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7D

CEL SZCZEGÓŁOWY

Zwiększona dostępność Polski Wschodniej w zakresie infrastruktury kolejowej.

OCZEKIWANE REZULTATY

W ramach PI 7d realizowane będą projekty na istniejących liniach kolejowych, stanowiące Magistralę Wschodnią, która łączy ze sobą miasta wojewódzkie Polski Wschodniej, zgodnie z zapisami *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030)*. Tryb i zakres prowadzonych prac będzie uzależniony od specyfiki danego odcinka, jego stanu i parametrów technicznych oraz roli i znaczenia w ponadregionalnym systemie połączeń kolejowych. Przewiduje się m.in. elektryfikację wybranych odcinków linii oraz inne inwestycje mające na celu poprawę jakości usług kolejowych, a także zwiększenie prędkości oraz dopuszczalnego maksymalnego nacisku na oś.

Podniesienie parametrów technicznych i zastosowanie nowoczesnych rozwiązań oraz zastąpienie przestarzałych elementów infrastruktury spowoduje zwiększenie prędkości przewozów na odcinkach linii kolejowych poddanych rewitalizacji, rehabilitacji lub modernizacji, co wpłynie na poprawę dostępności kolejowej w ramach makroregionu.

Planowane inwestycje w infrastrukturę kolejową przyczynią się do poprawy parametrów technicznych sieci, w tym do zwiększenia jej przepustowości, poziomu bezpieczeństwa ruchu oraz dopuszczalnej prędkości przejazdu pociągów, umożliwiając rozwój transportu kolejowego oraz podniesienie jego konkurencyjności wobec transportu drogowego. Zmniejszenie ruchu samochodów będące skutkiem rozwoju transportu kolejowego w średnio- i długookresowej perspektywie czasowej przyczyni się do ograniczenia poziomu emisji zanieczyszczeń w makroregionie Polski Wschodniej.

Utworzenie szybszych połączeń na priorytetowych odcinkach linii kolejowych i zwiększenie komfortu podróżowania powinno przyczynić się docelowo do wzrostu liczby podróżnych. Dzięki unowocześnieniu infrastruktury kolejowej nastąpi poprawa w dostępie do głównych makroregionalnych i zewnętrznych rynków pracy, a także usług publicznych zlokalizowanych w ośrodkach wojewódzkich oraz subregionalnych. Zwiększenie prędkości przewozów i unowocześnienie infrastruktury stworzy ponadto warunki do rozwoju przewozów towarowych, które staną się bardziej opłacalne i efektywne.

Ww. działania wpisują się w założenia Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego, mające na celu zmniejszenie oddalenia regionu poprzez poprawę wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych (wewnątrz regionu i z resztą UE), zwiększenie wydajności systemów transportowych i zmniejszenie oddziaływania na środowisko, co powinno przyczynić się do poprawy konkurencyjności regionu Morza Bałtyckiego oraz zwiększenia jego dostępności i atrakcyjności.

Tabela 25 Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu celu szczegółowego PI 7d

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Wskaźnik kolejowej dostępności transportowej Polski Wschodniej (na bazie wskaźnika WMDT)	miara syntetyczna	Regiony słabiej rozwinięte	15,72	2013	23,75	MIiR	2013, 2023 (oraz dwukrotnie w trakcie wdrażania)

OPIS TYPÓW PRZEDSIĘWZIĘĆ W RAMACH PI 7D

Planowana interwencja będzie ukierunkowana na wzmocnienie wewnętrznych i uzupełnienie zewnętrznych połączeń w transporcie kolejowym Polski Wschodniej stosownie do zapisów ujętych w *Strategii rozwoju społeczno – gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*. Podstawowym założeniem interwencji będzie skierowanie środków na realizację inwestycji na odcinkach służących poprawie dostępności transportowej w obrębie Polski Wschodniej, a jednocześnie istotnych pod względem wzmacniania makroregionalnych potencjałów rozwojowych. Interwencja obejmuje inwestycje w infrastrukturę kolejową poza siecią TEN-T oraz w ramach sieci TEN-T. W zależności od potrzeb prowadzona będzie rewitalizacja, rehabilitacja[27] lub modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej oraz pasażerskiej o znaczeniu makroregionalnym. Przewidziane do realizacji działania dotyczące rewitalizacji będą kompleksowe, skutkujące długotrwałą poprawą stanu technicznego oraz dostosowujące infrastrukturę do potrzeb rynku przewoźników (np. wzrost dopuszczalnych nacisków na oś, modernizacja peronów) oraz pasażerów (m.in. dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych).

Jednocześnie w ramach realizowanych przedsięwzięć nie będą współfinansowane działania polegające na zakupie taboru kolejowego.

Realizacja przedsięwzięć w ramach POPW została zaprojektowana tak, aby stanowiła dodatkowy element wsparcia, wzmacniający efekty działań inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową zrealizowanych bądź planowanych do realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020. Jednocześnie inwestycje podejmowane w ramach POPW będą komplementarne z zakresem interwencji RPO województw Polski Wschodniej.

Ze środków POPW wspierane będą inwestycje w infrastrukturę liniową: rewitalizacja, rehabilitacja lub modernizacja drogi kolejowej. Ponadto w przypadku wybranych projektów przewidziana jest budowa lub przebudowa sieci trakcyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Elementami projektów będą także inwestycje w infrastrukturę punktową (obiekty obsługi podróżnych m.in. dworce, przystanki, wiaty, kładki dla pieszych - wraz z ich dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, przejazdy kolejowe oraz inne obiekty inżynieryjne), inwestycje w systemy sterowania ruchem kolejowym, inwestycje w systemy informacji pasażerskiej.

W uzasadnionych przypadkach możliwe będzie finansowanie przygotowania dokumentacji niezbędnej do realizacji inwestycji w PI 7d PO PW 2014-2020.

[27] 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, zgodnie z wymogami i przepisami ustanowionymi Rozporządzeniem Nr 1315/2013.

Typy beneficjentów

Zarządcy infrastruktury kolejowej oraz dworcowej.

Terytorialny obszar realizacji

Realizacja przedsięwzięć w ramach PI 7d obejmuje obszar Polski Wschodniej wskazanej w Umowie Partnerstwa jako obszar strategicznej interwencji Państwa (OSI).

KIERUNKOWE ZASADY WYBORU PROJEKTÓW

Projekty do dofinansowania w ramach PI 7d zostaną wyłonione w trybie pozakonkursowym, zgodnie z kryteriami wskazanymi w Dokumencie Implementacyjnym.

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa - odstępstwo od pełnego trybu konkursowego może mieć miejsce tylko w uzasadnionych przypadkach, które czynią tryb konkursowy nieefektywnym (w tym kosztowo) lub niemożliwym do zastosowania. W przypadku PI 7d jest to występowanie prawnego obowiązku realizacji określonych zadań przez dany podmiot lub grupę podmiotów, wynikającego z przepisów prawa lub dokumentów strategicznych, w szczególności w przypadku występowania monopolu kompetencyjnego (beneficjent projektów kolejowych POPW to PKP PLK S.A.).

Wybór projektów będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Stosowane kryteria oceny będą niedyskryminacyjne, przejrzyste i będą uwzględniać ogólne zasady ustanowione w art. 7 i 8 rozporządzenia ogólnego, tj. w zakresie równouprawnienia kobiet i mężczyzn oraz niedyskryminacji, a także zrównoważonego rozwoju, a ponadto preferowane będą przedsięwzięcia ujęte w Kontraktach Terytorialnych.

Projekty będą oceniane w zakresie: położenia względem Wschodniej Magistrali kolejowej, co zostało wskazane w Dokumencie Implementacyjnym do SRT, poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ograniczenia wpływu transportu na środowisko, zmniejszenia zatłoczenia i ograniczeń przepustowości infrastruktury transportowej , integracji systemu transportowego, przy równoczesnej efektywności ekonomicznej.

Szczegółowe kryteria w zakresie środowiska i zmian klimatu będą stosowane na poziomie projektów. Kategorie kryteriów selekcji wskazano w Programie w pkt 11.1 Zrównoważony rozwój.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

W PI 7d nie planuje się wykorzystania instrumentów finansowych.

PLANOWANE WYKORZYSTANIE DUŻYCH PROJEKTÓW

Duże projekty planowane do realizacji w ramach osi III (wskazane w tabeli 46) stanowią element Magistrali Wschodniej, łączącej miasta wojewódzkie Polski Wschodniej, której realizacja bezpośrednio wpłynie na osiągnięcie celu szczegółowego PI 7d. W wyniku realizacji projektów nastąpi istotna poprawa parametrów technicznych modernizowanych linii kolejowych, co spowoduje zwiększenie prędkości przewozów, a tym samym wpłynie na poprawę dostępu do głównych rynków pracy w Polsce Wschodniej, a także usług publicznych zlokalizowanych w ośrodkach wojewódzkich i subregionalnych.

Tabela 26. Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki produktu dla PI 7d

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12), w tym:	km	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	548	SL 2014	raz do roku
1a	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych w sieci TEN-T (CI 12a)	km	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	110	SL 2014	raz do roku

Tabela 27. Ramy wykonania dla osi priorytetowej III

Rodzaj wskaźnika (kluczowy etap wdrażania, wskaźnik finansowy, wskaźnik produktu lub, w uzasadnionych przypadkach, wskaźnik rezultatu)	Lp.	Wskaźnik lub kluczowy etap wdrażania	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu	Cel pośredni (2018)	Cel końcowy (2023)	Źródło danych	Wyjaśnienie adekwatności wskaźnika
Wskaźnik produkt	1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12)	km	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	0	548	SL 2014	Powiązane z nimi typy projektów odpowiadają za 100% alokacji w III osi priorytetowej.
Kluczowy etap wdrażania	2.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych w podpisanych umowach o dofinansowanie	km	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	240	-	SL 2014	
Wskaźnik finansowy[28]	3.	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	42 323 159	444 007 908	SL 2014	

[28] Zgodnie z przepisami rozporządzenia 1303/2013 dotyczącymi zamykania lat obrachunkowych m.in. art. 2 (29-30)79, 84, 137-141, a także przepisami dotyczącymi końcowego zamknięcia całego programu m.in. art. 138 i 141 oraz zgodnie z przepisami rozporządzenia finansowego, w szczególności art 59 ust 5, wydatki będą mogły być certyfikowane do KE również po 2023 r. Ocena realizacji przyjętej na koniec 2023 r. wartości końcowej dla wskaźnika finansowego będzie uwzględniała również wydatki certyfikowane po 2023 r., tym samym będzie mogła zostać w praktyce dokonana przez Komisję Europejską dopiero po przedłożeniu dokumentów zamknięcia końcowego w 2025 r., w tym sprawozdania końcowego, o którym mowa w art. 141 rozporządzenia ogólnego. Na podstawie danych ze sprawozdania końcowego przedkładanego w 2025 r. oceniane będzie również wykonanie wszystkich pozostałych wskaźników przyjętych w ramach wykonania.

Tabele 28-32. Kategorie interwencji osi priorytetowej III

Fundusz i kategoria regionu: EFRR, regiony słabiej rozwinięte									
Tabela 28 Wymiar 1 Zakres interwencji		Tabela 29 Wymiar 2 Forma finansowania		Tabela 30 Wymiar 3 Typ obszaru		Tabela 31 Wymiar 4 Terytorialne mechanizmy wdrażania		Tabela 32 Wymiar 6 EFS secondary theme (Wyłącznie EFS)	
Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)
025	75 481 344,20	01	377 406 721,00	07	377 406 721,00	07	377 406 721,00	-	-
026	301 925 376,80							-	-

PLANOWANE WYKORZYSTANIE POMOCY TECHNICZNEJ

Nie dotyczy

2.4 OŚ PRIORYTETOWA IV POMOC TECHNICZNA

CELE SZCZEGÓŁOWE:

1. Sprawne zarządzanie i wdrażanie Programem oraz efektywne wykorzystanie środków w ramach POPW.
2. Sprawne i prawidłowe przygotowanie i realizacja projektów przez beneficjentów Programu.
3. Skuteczny system informacji i promocji w ramach Programu.

OCZEKIWANE REZULTATY:

1. Optymalizacja systemu zarządzania i wdrażania działań Programu oraz wzmocnienie potencjału administracyjnego instytucji zaangażowanych w zarządzanie i wdrażanie, w tym monitorowanie, informowanie, ocenę oraz kontrolę;
2. Podniesienie potencjału beneficjentów Programu;
3. Upowszechnienie wiedzy wśród beneficjentów i ogółu społeczeństwa na temat wsparcia projektów ze środków Unii Europejskiej.

Tabela 33. Specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu (w podziale na cele szczegółowe)

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Średnioroczna liczba form szkoleniowych na jednego pracownika instytucji systemu wdrażania FE	Liczba	0,44	2013	2	System monitorowania	Raz na rok
2.	Ocena przydatności form szkoleniowych dla beneficjentów	Skala 1-5	3,92	2013	4,2	Badania ankietowe	Raz na rok

OPIS TYPÓW PRZEDSIĘWZIĘĆ

W ramach osi priorytetowej Pomoc Techniczna finansowane będą działania z zakresu zarządzania i wdrażania, w tym monitorowania, oceny (ewaluacji), audytu i kontroli oraz działania związane ze zwalczaniem nadużyć finansowych na szkodę UE, a także informacji i promocji Programu.

Sprawne zarządzanie i wdrażanie Programu oraz efektywne wykorzystanie środków uzależnione jest przede wszystkim od potencjału administracyjnego instytucji uczestniczących w procesie realizacji POPW.

Kluczowe znaczenie dla osiągnięcia założonych celów ma zapewnienie kompleksowego wsparcia oraz zabezpieczenie odpowiedniego zaplecza kadrowego i technicznego dla instytucji zaangażowanych w zarządzanie i wdrażanie. Oznacza to ukierunkowanie wsparcia na podnoszenie kwalifikacji pracowników realizujących zadania związane z zarządzaniem i wdrażaniem, tj. finansowanie szkoleń specjalistycznych odpowiadających na potrzeby identyfikowane na poziomie wdrażania Programu (możliwość poszerzenia wiedzy i doskonalenia zawodowego będzie dodatkowym czynnikiem motywacyjnym dla pracowników) oraz zabezpieczenie personelowi zaangażowanemu w realizację Programu optymalnego zaplecza technicznego, tj. sprzętu, wyposażenia, materiałów oraz narzędzi

i systemów informatycznych. Wsparcie w ramach osi będzie polegało na zabezpieczeniu potrzeb związanych z pełnieniem przez instytucje funkcji w systemie, tj. na zabezpieczeniu najważniejszych potrzeb związanych z kosztami funkcjonowania instytucji w związku z wdrażaniem Programu. Wynagrodzenia pracowników instytucji zaangażowanych w zarządzanie i wdrażanie finansowane będą z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.

Dla sprawnej realizacji POPW konieczne jest ponadto zapewnienie instytucjom wdrażającym wsparcia merytorycznego w postaci usług niezbędnych do realizacji Programu, tj. zapewnienie wsparcia w obszarze m. in. doradztwa, tłumaczeń, zamówień publicznych, ekspertyz, analiz, badań, opinii i koncepcji. Działania realizowane w ramach osi będą miały na celu wsparcie systemu monitorowania, ewaluacji, audytu i kontroli oraz procesu wyboru projektów, a także organizacji spotkań Komitetu Monitorującego, grup i zespołów roboczych pozwalających na bieżące monitorowanie i weryfikowanie wdrażania POPW. Ponadto w ramach pomocy technicznej finansowane będą działania mające na celu zapewnienie ciągłości i płynności działania instytucji w okresach przejściowych pomiędzy poszczególnymi perspektywami finansowymi ze względu na konieczność podejmowania działań przed rozpoczęciem okresu kwalifikowania kosztów w danej perspektywie oraz po jej zakończeniu.

Do efektywnego wdrożenia Programu przyczyni się ponadto należyte przygotowanie projektów przez beneficjentów oraz właściwa ich realizacja. W związku z tym konieczne jest udzielenie wsparcia beneficjentom w zakresie przygotowania i realizacji projektów, m.in poprzez organizację szkoleń (z wyjątkiem beneficjenta inwestycji kolejowych, PKP PLK, dla którego wsparcie w ramach Pomocy Technicznej jest przewidziane w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko).

W celu zapewnienia skutecznej realizacji Programu realizowane będą działania informacyjne i promocyjne, spójne i zgodne z całokształtem polityki informacyjnej na poziomie Umowy Partnerstwa, tj. *Strategią komunikacji polityki spójności na lata 2014-2020* i wytycznymi w zakresie informacji i promocji programów operacyjnych oraz *Strategią Komunikacji POPW 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. Działania informacyjno-promocyjne skierowane do społeczeństwa, mające charakter horyzontalny, finansowane będą z POPT.

Istotne jest również wdrażanie polityk horyzontalnych takich, jak równy dostęp do informacji dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności, dbałość o środowisko naturalne oraz współpraca z partnerami społeczno-gospodarczymi.

W oparciu o wspólną strategię komunikacji polityki spójności Instytucja Zarządzająca, zgodnie z art. 116 rozporządzenia ogólnego, opracuje dla POPW strategię komunikacji, będącą podstawą prowadzenia działań informacyjnych i promocyjnych dla Programu, podlegającą zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący.

Wsparcie w ramach pomocy technicznej Programu będzie komplementarne wobec Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2014 – 2020, z uwzględnieniem podziału kompetencji wynikającym z przyjętej linii demarkacyjnej pomiędzy programami.

Beneficjenci

Instytucje zaangażowane w realizację POPW

Tabela 34. Wskaźniki produktu dla osi IV

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych
1.	Liczba uczestników form szkoleniowych dla instytucji	os.	nd	System monitorowania
2.	Liczba przeprowadzonych ewaluacji	szt.	nd	System monitorowania
3.	Liczba uczestników form szkoleniowych dla beneficjantów	os.	nd	System monitorowania
4.	Liczba działań informacyjno-promocyjnych o szerokim zasięgu	szt.	nd	System monitorowania
5.	Liczba odwiedzin portalu informacyjnego/ serwisu internetowego	szt.	nd	System monitorowania

Tabele 35-37 Kategorie interwencji

Kategoria regionu: regiony słabiej rozwinięte					
Tabela 35 Wymiar 1 Zakres interwencji		Tabela 36 Wymiar 2 Forma finansowania		Tabela 37 Wymiar 3 Typ obszaru	
Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)	Kod	Kwota (EUR)
0121	11 248 187,21	01	16 997 261,00	07	16 997 261,00
0122	999 838,94				
0123	4 749 234,85				

3. PLAN FINANSOWY

Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 jest krajowym programem operacyjnym finansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR).

Zgodnie z Umową Partnerstwa alokacja środków EFRR na Program wynosi 2000 mln EUR. Minimalne zaangażowanie środków krajowych - szacowane na podstawie art. 120 rozporządzenia ogólnego zakładającego maksymalny poziom dofinansowania każdej osi priorytetowej w regionach słabiej rozwiniętych na poziomie 85% - wynosi w momencie programowania 352,9 mln EUR. W realizację Programu zaangażowane będą środki krajowe publiczne i prywatne. Zakłada się, że ostateczne zaangażowanie środków krajowych, głównie prywatnych, w momencie zamknięcia Programu będzie mogło być wyższe w zależności od zakresu i stopnia udzielania pomocy publicznej w ramach Programu[29].

Na postawie art. 25a ust. 1 CPR w 2020 r. zwrócono się o czasowe zastosowanie stopy dofinansowania w wysokości 100% w odniesieniu do wydatków zadeklarowanych we wnioskach o płatność składanych do KE w roku obrachunkowym rozpoczynającym się 1 lipca 2020 r. i kończącym się 30 czerwca 2021 r. w ramach I, II, III oraz IV osi priorytetowej Programu.

Podstawa certyfikacji

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

Kategorie regionów

Programem objętych jest 5 regionów należących do jednej kategorii regionów – słabiej rozwiniętych.

Rezerwa wykonania

W Programie Operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020 wyodrębniona została rezerwa wykonania w wysokości 6% jego całkowitej alokacji EFRR. Udział rezerwy wykonania w podziale na lata dla każdego roku jest równy (tabela 38).

Rezerwa wykonania ustanawiana jest w każdej osi priorytetowej Programu w jednakowej proporcji do jej wartości z wyjątkiem osi IV Pomoc Techniczna, dla której zgodnie z przepisami nie ustanowiono rezerwy (wyłączenie osi PT wymaga dla zachowania wymaganego poziomu na funduszu w programie odpowiedniego zwiększenia rezerwy na pozostałe osie (do 6,1%)).

W przypadku osi priorytetowej II Nowoczesna infrastruktura transportowa rezerwa wykonania została podzielona proporcjonalnie pomiędzy cel tematyczny 4 i 7 (tabela 39).

Koncentracja tematyczna

Założone w Programie poziomy koncentracji wynikają z Umowy Partnerstwa i pozwalają zachować wymagane na poziomie UP przez rozporządzenia unijne poziomy koncentracji.

[29] Przepisy rozporządzenia ogólnego, w szczególności art. 129 gwarantują, że niezależnie od poziomu stopy dofinansowania przyjętej dla osi priorytetowej w tabeli 39, wartość środków ostatecznie wypłaconych przez Komisję Europejską na moment zamknięcia programu nigdy nie będzie wyższa niż wkład publiczny przekazany beneficjentom. Art. 130.2 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 39 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.

Tabela 38. Tabela przedstawiająca całkowitą kwotę środków finansowych przewidzianych jako wkład każdego z funduszy do Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, w podziale na lata i kategorie regionów, ze wskazaniem wysokości rezerwy wykonania (EUR)

Kategoria regionu	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		Suma	
	Alokacja główna[30]	Rezerwa wykonania	Alokacja główna[30]	Rezerwa wykonania	Alokacja główna[30]	Rezerwa wykonania	Alokacja główna[30]	Rezerwa wykonania	Alokacja główna[30]	Rezerwa wykonania	Alokacja główna[30]	Rezerwa wykonania	Alokacja główna[30]	Rezerwa wykonania	Alokacja główna[30]	Rezerwa wykonania
EFRR regiony słabiej rozwinięte	228 826 505	14 605 947	242 252 310	15 462 913	256 251 318	16 356 467	269 023 543	17 171 716	281 817 234	17 988 334	294 578 478	18 802 882	307 250 612	19 611 741	1 880 000 000	120 000 000
EFRR Razem	228 826 505	14 605 947	242 252 310	15 462 913	256 251 318	16 356 467	269 023 543	17 171 716	281 817 234	17 988 334	294 578 478	18 802 882	307 250 612	19 611 741	1 880 000 000	120 000 000
Razem	**228 826 505**	**14 605 947**	**242 252 310**	**15 462 913**	**256 251 318**	**16 356 467**	**269 023 543**	**17 171 716**	**281 817 234**	**17 988 334**	**294 578 478**	**18 802 882**	**307 250 612**	**19 611 741**	**1 880 000 000**	**120 000 000**

[30] Łączna alokacja minus rezerwa wykonania

Tabela 39. Plan finansowy Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (EUR)

Oś	Fundusz	Kategoria regionu	Podstawa kalkulacji wsparcia UE - Całkowite koszty kwalifikowalne	Wkład UE	Wkład krajowy	Szacunkowy podział wkładu krajowego		Finansowanie ogółem	Stopa współfinansowania	Dla celów informacyjnych	Alokacja główna[31]		Rezerwa wykonania		Udział rezerwy wykonania (wsparcie UE) w łącznej kwocie wsparcia UE na oś priorytetową
						krajowe środki publiczne	krajowe środki prywatne			Wkład EBI	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	
				a	b=c+d	c	d	e=a+b	f=a/e	g	h=a-j	i=b-k	j	k=b*(j/a)	l=(j/a)*100
Oś 1	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	811 105 797	689 439 927	121 665 870	46 657 467	75 008 403	811 105 797	85,0%		645 527 073	113 916 543	43 912 854	7 749 327	6,4%
Oś 2	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	1 077 830 696	916 156 091	161 674 605	161 674 605	0	1 077 830 696	85,0%		860 236 163	151 806 382	55 919 928	9 868 223	6,1%
Oś 3	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	444 007 908	377 406 721	66 601 187	66 601 187	0	444 007 908	85,0%		357 239 503	63 042 266	20 167 218	3 558 921	5,3%
Oś 4	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	19 996 778	16 997 261	2 999 517	2 999 517	0	19 996 778	85,0%		16 997 261	2 999 517	0	0	0,0%
Razem	**EFRR**	**regiony słabiej rozwinięte**	**2 352 941 179**	**2 000 000 000**	**352 941 179**	**277 932 776**	**75 008 403**	**2 352 941 179**	**85,0%**		**1 880 000 000**	**331 764 708**	**120 000 000**	**21 176 471**	**6,0%**
Łącznie			**2 352 941 179**	**2 000 000 000**	**352 941 179**	**277 932 776**	**75 008 403**	**2 352 941 179**	**85,0%**		**1 880 000 000**	**331 764 708**	**120 000 000**	**21 176 471**	**6,0%**

[31] Łączna alokacja minus rezerwa wykonania

Tabela 40. Plan finansowy w podziale na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionu i cele tematyczne

Oś	Fundusz	Kategoria regionu	Cel tematyczny	Wsparcie UE	Wkład Krajowy	Finansowanie ogółem
Oś 1	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	3	689 439 927	121 665 870	811 105 797
Oś 2	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	4	430 110 395	75 901 835	506 012 230
	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	7	486 045 696	85 772 770	571 818 466
Oś 3	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	7	377 406 721	66 601 187	444 007 908
Oś 4	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Pomoc techniczna PO PW	16 997 261	2 999 517	19 996 778
Razem				**2 000 000 000**	**352 941 179**	**2 352 941 179**

Tabela 41. Szacunkowa kwota wsparcia, która ma być wykorzystana na cele związane ze zmianami klimatu

Oś priorytetowa	Szacunkowa kwota wsparcia, która ma być wykorzystana na cele związane ze zmianami klimatu (w EUR)	Udział w całkowitej alokacji na program operacyjny (%)
II – kategoria 043	160 001 066,80	8,00
II – kategoria 044	12 043 091,20	0,60
III – kategoria 025	30 192 537,68	1,51
III - kategoria 026	120 770 150,72	6,04
Ogółem	**323 006 846,40**	**16,15**

4. ZINTEGROWANE PODEJŚCIE TERYTORIALNE

4.1 WYMIAR TERYTORIALNY PROGRAMU

Miasta wojewódzkie oraz ich obszary funkcjonalne

Miasta wojewódzkie oraz ich obszary funkcjonalne stanowią główny obszar koncentracji terytorialnej interwencji (oraz jej efektów) POPW. Można wskazać kilka wymiarów tego oddziaływania. Po pierwsze, nakierowanie Programu na wspieranie konkurencyjności i innowacyjności gospodarki powoduje, że znaczna część wsparcia w tym zakresie zostanie skierowana do głównych ośrodków miejskich makroregionu. Wynika to z tego, że główne miasta makroregionu wraz z obszarami funkcjonalnymi koncentrują dużą część jego potencjału gospodarczego i innowacyjnego. Po drugie, POPW kładzie nacisk na rozwój dostępności komunikacyjnej ośrodków wojewódzkich. Usprawnienie dostępności komunikacyjnej w skali lokalnej polegać będzie na rozwoju sieci transportowej (głównie drogowej) oraz systemów transportu publicznego. Dodatkowo, uwzględnienie wymogów środowiskowych w rozwoju sieci transportowej i transportu publicznego będzie mieć pozytywny wpływ na jakość życia i jakość środowiska w tych ośrodkach. Ponadto, dzięki unowocześnieniu i rewitalizacji infrastruktury kolejowej w makroregionie poprawie ulegnie potencjalna dostępność transportowa miast wojewódzkich.

Inne miasta (poza ośrodkami wojewódzkimi)

Efekty POPW będą występowały także w innych miastach makroregionu. Będzie to możliwe w wyniku wsparcia przedsiębiorstw. Działania ukierunkowane na wzmocnienie wewnętrznych i uzupełnienie zewnętrznych połączeń kolejowych Polski Wschodniej będą miały istotne przełożenie na poprawę dostępności transportowej w szczególności ośrodków subregionalnych.

Obszary wiejskie

Realizacja Programu będzie oddziaływać także na obszary wiejskie. Szacuje się, że na te obszary może zostać przeznaczone ok. 160 mln EUR, z zachowaniem zgodności z regulacjami właściwymi dla EFRR. Skala oddziaływania będzie miała charakter przede wszystkim pośredni. Po pierwsze, wraz z poprawą dostępności komunikacyjnej ośrodków wojewódzkich w pewnym zakresie wzrośnie także dostępność obszarów wiejskich otaczających te ośrodki, dotyczyć to będzie zarówno relacji ze stolicą regionu, jak i z głównymi krajowymi metropoliami. Dzięki unowocześnieniu i rewitalizacji infrastruktury kolejowej nastąpi również poprawa w dostępie tych obszarów do głównych rynków pracy, a także usług publicznych zlokalizowanych w ośrodkach wojewódzkich oraz subregionalnych.

Po drugie, planowane wsparcie działalności innowacyjnej oraz internacjonalizacji MŚP będzie dotyczyć także sektora rolno-spożywczego, który w SRSG PW wskazywany jest jako jedna z makroregionalnych specjalizacji. Wsparcie w tym zakresie trafi do podmiotów działających w miastach, jak i obszarach wiejskich. Należy oczekiwać, że w efekcie interwencji wzrośnie konkurencyjność całego sektora, łącznie z producentami produktów rolnych, co przełoży się na wzmocnienie podstaw rozwoju gospodarczego obszarów wiejskich.

Po trzecie, działania mające na celu stymulowanie powiązań kooperacyjnych pomiędzy przedsiębiorcami na rzecz rozwoju atrakcyjnych i bazujących na istniejącym potencjale produktów turystycznych będą sprzyjały transformacji struktury gospodarczej na obszarach wiejskich poprzez tworzenie miejsc pracy poza sektorem rolnym.

4.2 ZASTOSOWANIE ZINTEGROWANEGO PODEJŚCIA TERYTORIALNEGO

Zgodnie z UP jednym z instrumentów zwiększających efektywność wykorzystania środków EFSI poprzez integrację działań w wymiarze terytorialnym są Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT).

W ramach POPW wymiar miejski będzie wspierany przez inwestycje na rzecz nowoczesnej infrastruktury transportowej realizowane na obszarze miast wojewódzkich Polski Wschodniej i ich obszarów funkcjonalnych. W POPW nie przewiduje się realizacji projektów w formule ZIT. Środki Programu będą źródłem wsparcia projektów komplementarnych wynikających ze Strategii ZIT wojewódzkiego. Strategia ZIT powinna wskazywać obszary interwencji, w ramach których planowana jest realizacja projektów komplementarnych do przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w formule ZIT. W odniesieniu do projektów komplementarnych wynikających ze Strategii ZIT wojewódzkiego dopuszczalny katalog wsparcia w ramach POPW obejmuje następujące działania:

- zrównoważony, niskoemisyjny transport miejski (PI 4e) – budowa/przebudowa sieci autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych, wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru; budowa/przebudowa niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalnych dworców przesiadkowych; wdrożenie nowych, rozbudowa lub modernizacja istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej;
- poprawa układów transportowych miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych (PI 7b) – inwestycje na drogach krajowych i wojewódzkich w obrębie miast wojewódzkich, zapewniające ich połączenie z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T; projekty dotyczące budowy/przebudowy dróg wojewódzkich w obszarach funkcjonalnych, włączające je do systemu dróg krajowych, w tym sieci TEN-T.

Tryb realizacji projektów komplementarnych będzie adekwatny do trybu wyboru projektów ustalonego dla danego PI. Projekty komplementarne wybierane w trybie pozakonkursowym pozytywnie zaopiniowane przez IZ POPW będą mogły ubiegać się o dofinansowanie. Projekty komplementarne wybierane w trybie konkursowym będą mogły uzyskać preferencję w procesie ich wyboru do realizacji, co zostanie uwzględnione w kryteriach wyboru projektów dla wybranych działań POPW.

Wskazanie w Strategii ZIT projektów komplementarnych nie gwarantuje ich realizacji ze środków POPW. Związek ZIT na etapie tworzenia Strategii ZIT wojewódzkiego przekazuje dokument do zaopiniowania przez IZ POPW w zakresie planowanych inwestycji ze środków tego Programu. Warunkiem brzegowym jest spełnienie przez takie projekty - na etapie wyboru inwestycji do dofinansowania - kryteriów wyborów projektów zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący oraz dostępność alokacji.

Jednym z warunków uzyskania wsparcia dla projektów w ramach PI 4e będzie posiadanie przez wnioskujące podmioty planów gospodarki niskoemisyjnej. Inwestycje planowane do dofinansowania ze środków POPW będą musiały być również obligatoryjnie ujęte w Strategii ZIT jako projekty komplementarne do tych realizowanych w formule ZIT.

Miasta wojewódzkie PW, działając indywidualnie lub w porozumieniu z innymi JST MOF/innymi podmiotami w obszarach wsparcia nieobjętych Strategią ZIT, mogą ubiegać się o wsparcie na ogólnie przyjętych zasadach.

4.3 WPŁYW PROGRAMU NA CELE STRATEGII UE DLA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB), przyjęta przez Komisję Europejską w czerwcu 2009 r. na wniosek Rady Europejskiej, jest pierwszą makroregionalną strategią UE.

W strategii zostały określone trzy cele główne:

1) Ocalić morze;
2) Połączenia w regionie;
3) Wzrost dobrobytu.[32]

Program Operacyjny Polska Wschodnia realizuje przede wszystkim trzeci cel strategii, tj. wzrost dobrobytu. Zgodnie z planem działań dla SUE RMB[33] cel ten obejmuje promowanie przedsiębiorczości, innowacji, handlu oraz wzrostu opartego na technologiach cyfrowych, co w efekcie ma się przyczynić do poprawy konkurencyjności gospodarczej regionu z poszanowaniem zasad rozwoju zrównoważonego.

Poprzez realizację działań związanych z podnoszeniem innowacyjności i przedsiębiorczości w makroregionie POPW przyczyni się do realizacji ww. celu SUE RMB. Wspierana będzie również współpraca międzyregionalna i internacjonalizacja działalności przedsiębiorstw.

W ramach Programu należy wskazać również na powiązanie wsparcia infrastruktury transportowej z realizacją celu drugiego SUE RMB, tj. Połączeń w regionie. Zakres interwencji POPW dotyczyć będzie poprawy dostępności drogowej i kolejowej Polski Wschodniej. Działania te będą zbieżne z założeniami SUE RMB w zakresie poprawy połączeń transportowych zarówno o charakterze wewnętrznym, jak i zewnętrznym.

Plan działań SUE RMB wskazuje na siedemnaście zagadnień priorytetowych (ZP). Działania zaplanowane w POPW wpisują się w dwa zagadnienia priorytetowe.

ZP MŚP- promocja przedsiębiorczości i wzmocnienie MŚP

W POPW realizowane będą działania polegające na wsparciu działalności innowacyjnej przedsiębiorstw w zakresie tworzenia nowych produktów i usług. Ponadto, zakres interwencji koncentrować będzie się na tworzeniu nowych modeli biznesowych oraz zwiększeniu dostępu MŚP z Polski Wschodniej do proinnowacyjnych usług świadczonych przez ośrodki innowacji. Realizowane będą również projekty polegające na tworzeniu warunków sprzyjających powstawaniu MŚP poprzez wsparcie rozwoju nowych pomysłów biznesowych.

Działania te będą realizowane w ramach osi I (PI 3a, 3b, 3c)

ZP Transport

Wspierane będą projekty z zakresu infrastruktury drogowej na drogach krajowych i wojewódzkich w obrębie miast wojewódzkich, zapewniające ich połączenie z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T oraz inwestycje dotyczące budowy/przebudowy dróg wojewódzkich w obszarach funkcjonalnych, włączające je do systemu dróg krajowych, w tym sieci TEN-T. Ponadto, realizowane będą inwestycje na wybranych istniejących liniach kolejowych, stanowiących szczególną koncepcję połączenia miast wojewódzkich Polski Wschodniej, tzw. Magistralę Wschodnią. Działania te będą miały pozytywny wpływ na poprawę połączeń transportowych, zwiększenie wydajności systemów transportowych i zmniejszenie ich oddziaływania na środowisko.

Działania te będą realizowane w ramach osi II (PI 7b) i osi III (7d).

Dodatkowo zostaną wzmocnione mechanizmy koordynacji zapewniające komplementarność między POPW a SUE RMB. Nastąpi to poprzez ustanowienie silniejszych powiązań IZ POPW ze strukturami instytucjonalnymi SUE RMB. Na posiedzenia KM POPW zapraszany będzie przedstawiciel punktu kontaktowego (tzw. Focal point) dla Obszaru Priorytetowego Transport, czemu służyć będzie lepsza

[32] Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Socia Committee And The Committee Of The Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region; Brussels, 23.3.2012, COM(2012) 128 final.

[33] Według projektu dokumentu z lutego 2013 r.

wymiana informacji nt. planowanych, realizowanych i monitorowanych przedsięwzięciach w ramach POPW i SUE RMB.

Ponadto, w perspektywie 2014-2020 będą mogły być zastosowane podobne mechanizmy koordynacji pomiędzy POPW a programami EWT, jak w okresie 2007-2013, tj. współpraca w ramach Komitetu Koordynacyjnego UP, w którego skład wchodzą przedstawiciele IZ wszystkich programów operacyjnych oraz współpraca w ramach KM POPW, w którym będzie uczestniczył przedstawiciel IZ EWT, wspierając dzięki temu zapewnienie koordynacji pomiędzy projektami wdrażanymi z poszczególnych programów.

5. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH UBÓSTWEM LUB GRUP DOCELOWYCH NAJBARDZIEJ ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ LUB WYKLUCZENIEM SPOŁECZNYM

W ramach POPW nie przewiduje się działań bezpośrednio ukierunkowanych na przeciwdziałanie ubóstwu, dyskryminacji oraz wykluczeniu społecznemu. Interwencja przewidziana w ramach Programu w sposób pośredni może wpłynąć na ograniczanie zasięgu powyższych zjawisk oraz minimalizowanie ich skutków.

6. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW DOTKNIĘTYCH POWAŻNYMI I TRWALE NIEKORZYSTNYMI WARUNKAMI NATURALNYMI LUB DEMOGRAFICZNYMI

POPW, z uwagi na ponadregionalny charakter prowadzonej interwencji, nie przewiduje dedykowanej interwencji ukierunkowanej na szczególne potrzeby obszarów dotkniętych niekorzystnymi warunkami naturalnymi. Zakłada się, iż wsparcie udzielane w ramach POPW może w sposób pośredni wpłynąć na ograniczenie niekorzystnych warunków demograficznych w makroregionie Polski Wschodniej.

W szczególności zakłada się, że działania dot. wsparcia tworzenia firm typu startup w makroregionie - realizowane w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 3a - wpłyną na zmniejszenie ujemnego salda migracji w Polsce Wschodniej. Jednym ze zdiagnozowanych problemów rozwojowych Polski Wschodniej, wpływającym na sytuację demograficzną makroregionu, jest stały odpływ mieszkańców do innych regionów w kraju, a także za granicę. Problem ten dotyczy w znacznej mierze osób z wykształceniem wyższym (w tym zwłaszcza w wieku 25-34 lata). Ta grupa odpowiada za blisko połowę ujemnego salda migracji w Polsce Wschodniej. Przewidziany w POPW instrument wsparcia, platformy startowe dla nowych pomysłów, ma na celu stworzenie warunków sprzyjających powstawaniu MŚP w Polsce Wschodniej. Wsparcie to służyć ma przede wszystkim niwelowaniu barier powstrzymujących młodych ludzi przed zakładaniem własnych firm w makroregionie oraz przeciwdziałaniu zjawisku „drenażu mózgów" i migracji zarobkowej.

7. SYSTEM INSTYTUCJONALNY

7.1 INSTYTUCJE ZAANGAŻOWANE W REALIZACJĘ PROGRAMU

Tabela 42. Wykaz instytucji zaangażowanych w realizację Programu

Instytucja/podmiot	Nazwa instytucji/podmiotu oraz departamentu lub jednostki	Kierownik instytucji/podmiotu (funkcja lub stanowisko)
Podmiot udzielający desygnacji	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, Departament Certyfikacji i Desygnacji	Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego
Instytucja Zarządzająca	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego / Departament Programów Ponadregionalnych	Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego
Instytucja Certyfikująca	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego / Departament Programów Ponadregionalnych	Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego
Instytucja Audytowa	Ministerstwo Finansów, Departament Ochrony Interesów Finansowych Unii Europejskiej	Minister właściwy ds. finansów publicznych
Podmiot, do którego Komisja będzie kierowała płatności	Ministerstwo Finansów, Departament Instytucji Płatniczej	Minister właściwy ds. finansów publicznych

7.2 DZIAŁANIA ANGAŻUJĄCE STOSOWNYCH PARTNERÓW W PROCES PRZYGOTOWANIA PROGRAMU ORAZ ROLA PARTNERÓW WE WDRAŻANIU, MONITOROWANIU I EWALUACJI PROGRAMU

SYSTEM INSTYTUCJONALNY

System instytucjonalny w ramach Programu jest zgodny z system instytucjonalnym dla PS opisanym w Umowie Partnerstwa.

Funkcje IZ pełni minister właściwy ds. rozwoju regionalnego. Instytucja Zarządzająca pełni równocześnie funkcję Instytucji Certyfikującej. Przyjęte rozwiązania organizacyjne zapewnią wymagany przepisami rozdział funkcji pomiędzy tymi instytucjami. Przewiduje się powierzenie części zadań Instytucjom Pośredniczącym, których rola i funkcje określone są w stosownych porozumieniach międzyinstytucjonalnych. W ramach POPW rolę Instytucji Pośredniczących pełnić będą: Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości i Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Dokonując takiej delegacji zadań do IP, Instytucja Zarządzająca zachowuje główną odpowiedzialność za realizację Programu. W przypadku powierzenia Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości zadań związanych z realizacją wybranych instrumentów wsparcia PO PW, Agencja będzie mogła rozpocząć ich wdrażanie pod warunkiem przeprowadzenia działań wynikających z *Planu działań związanych z przygotowaniem PARP do wdrażania programów operacyjnych*, który stanowi załącznik do Programu.

Do momentu wdrożenia działań przewidzianych w ww. Planie nie zostaną certyfikowane do KE żadne wydatki w ramach instrumentów wsparcia realizowanych przez PARP.

Nie wyklucza się również powołania w razie potrzeby Instytucji Pośredniczących drugiego stopnia. Delegowanie zadań będzie miało miejsce jedynie wtedy, gdy będzie prowadzić do poprawy skuteczności i efektywności wdrażania programu.

Zasady funkcjonowania systemu zarządzania, kontroli, monitoringu, ewaluacji, informacji i promocji, systemu IT przyjęte w Programie wynikają z UP i właściwych przepisów rozporządzeń.

Rozwiązania organizacyjne i procedury w ramach UP i poszczególnych programów zapewnią niezależność podmiotu odpowiedzialnego za desygnację od podmiotów podlegających desygnacji (IZ/IC) i odpowiedni rozdział funkcji. W praktyce, regulamin organizacyjny ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego zapewni niezależność podmiotu desygnującego od IZ/IC poprzez powierzenie zadań podmiotu desygnującego innej komórce organizacyjnej ministerstwa niż komórka organizacyjna pełniąca funkcje IZ/IC PO PW oraz zapewnienie nadzoru tych komórek organizacyjnych przez różnych, niezależnych od siebie członków kierownictwa ministerstwa (podsekretarzy stanu).

Procedury instytucji zaangażowanych w realizację Programu będą uwzględniały również obszar zapobiegania i przeciwdziałania oszustwom, zgodnie z wymaganiami art. 125 ust. 4 lit c) rozporządzenia 1303/2013 oraz dokumentem *KE Guidance for Member States and Programme Authorities - Fraud Risk Assessment and Effective and Proportionate Anti-Fraud Measures*. Rezultaty przeprowadzonej zgodnie z ww. Wytycznymi KE analizy ryzyka będą brane pod uwagę w trakcie sporządzania rocznych planów kontroli Programu.

PRZYGOTOWANIE PROGRAMU

W styczniu 2013 r. rozpoczęły się prace Zespołu roboczego ds. przygotowania Programu dla Polski Wschodniej na lata 2014-2020. Pierwsze spotkanie Zespołu odbyło się 9 stycznia 2013 r. Omówiono na nim założenia do projektowanego Programu dla Polski Wschodniej. Przyjęcie przez Radę Ministrów *Założeń Umowy Partnerstwa*, w których wskazano, że rolę instytucji zarządzającej dla krajowych programów operacyjnych finansowanych z funduszy polityki spójności będzie pełnić Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, umożliwiło formalne rozpoczęcie prac nad przygotowaniem Programu. Sposób organizacji prac grup roboczych, ich zakres tematyczny oraz skład został określony w Zarządzeniu Ministra Rozwoju Regionalnego nr 4 z dnia 11 lutego 2013 r. *w sprawie powołania Grup roboczych dla wsparcia przygotowania krajowych programów operacyjnych finansowanych w ramach polityki spójności oraz koordynacji interwencji w ramach celów tematycznych*. Dało ono podstawę do powołania **Grupy roboczej ds. przygotowania programu operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020.**

Zgodnie z ww. zarządzeniem MRR w skład przedmiotowej Grupy roboczej weszli przedstawiciele:

- właściwych komórek organizacyjnych MRR,
- właściwych ministrów, wymienionych w Założeniach Umowy Partnerstwa,
- zarządów województw,
- środowisk naukowych,
- ekspertów w dziedzinach odpowiadających zakresowi właściwego programu operacyjnego,
- partnerów społecznych i gospodarczych,
- organizacji pozarządowych,
- innych podmiotów.

Wybór partnerów społeczno-gospodarczych zaproszonych do konsultacji zapisów Programu[34] nastąpił przede wszystkim na podstawie:

[34] Lista partnerów społeczno-gospodarczych została przedstawiona w rozdziale 12.3.

- obszaru tematycznego działalności organizacji,
- oceny potencjału instytucjonalnego, tj. specjalistycznej wiedzy i doświadczenia dającego gwarancję wysokiej jakości wkładu merytorycznego,
- dotychczasowej współpracy z IZ PO RPW w ramach Komitetu Monitorującego Program Operacyjny na lata 2007-2013.

W czasie wszystkich spotkań Zespołu Zadaniowego i Grupy Roboczej szczegółowo były prezentowane kolejne wersje Programu, omawiano harmonogram prac w ramach przygotowania UP, programów operacyjnych oraz kontraktów terytorialnych, stan prac i najważniejsze etapy w ramach przygotowania POPW. Odnoszono się także do uwag przesyłanych przez członków Zespołu i Grupy. Uwagi przekazywane przez członków Grupy miały istotny wpływ na zakres Programu, sformułowanie celów szczegółowych oraz dobór wskaźników.

Oprócz spotkań Grupy Roboczej odbyło się również szereg spotkań roboczych z interesariuszami i przedstawicielami potencjalnych beneficjentów. Spotkania miały charakter konsultacji i dotyczyły wybranych obszarów w ramach przewidywanego wsparcia.

Szczególną rolę w przygotowaniu zapisów Programu pełniły województwa Polski Wschodniej, którym dedykowany jest POPW. Przedstawiciele województw uczestniczyli w pracach Grupy Roboczej (wcześniejszego zespołu roboczego) – konsultowane były z nimi założenia, konspekt i kolejne wersje Programu.

Ewaluacja ex-ante

Opinie przedstawicieli partnerów społeczno-gospodarczych działających w obszarach wsparcia POPW gromadzono i analizowano również w ramach ewaluacji ex-ante Programu. Przeprowadzono trzy wywiady zogniskowane (FGI) z przedsiębiorcami, jednostkami naukowymi i IOB oraz z przedstawicielami instytucji publicznych (w wywiadach udział wzięli przedstawiciele Urzędów Marszałkowskich reprezentujących każde z biorących udział w Programie regionów oraz przedstawiciele największych miast-stolic poszczególnych województw).

W trakcie wywiadów z trzema wymienionymi grupami uczestnicy proszeni byli o wyrażenie opinii na temat zasadności interwencji publicznej w obszarach zidentyfikowanych w diagnozie jako wyzwania/potrzeby. Uczestnicy zostali również poproszeni o dokonanie priorytetyzacji zidentyfikowanych w diagnozie wyzwań i potrzeb społeczno-ekonomicznych Polski Wschodniej. Przedmiotem dyskusji była ponadto ocena trafności zaproponowanych celów Programu operacyjnego w kontekście zidentyfikowanych/zdefiniowanych wyzwań i potrzeb społeczno-ekonomicznych.

Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

W celu oceny potencjalnych i rzeczywistych skutków realizacji POPW sporządzony został projekt dokumentu Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, stanowiący podstawę prowadzonego postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Dokument został poddany konsultacjom społecznym, które trwały od 17 października do 8 listopada 2013 r.

Elektroniczna wersja projektu Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 została udostępniona na stronie internetowej Programu Rozwój Polski Wschodniej (www.polskawschodnia.gov.pl). Z dokumentacją w wersji papierowej można było zapoznać się w siedzibie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Konsultacje społeczne dokumentu miały charakter otwarty. Wszyscy zainteresowani mogli zgłaszać swoje uwagi i opinie za pomocą formularza online uruchomionego na stronie internetowej www.polskawschodnia.gov.pl.

W ramach konsultacji 6 listopada 2013 r. w siedzibie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego odbyła się konferencja konsultacyjna, na której wykonawca zaprezentował projekt Prognozy oddziaływania na środowisko Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020.

Konsultacje społeczne POPW

Do udziału w konsultacjach społecznych POPW zaproszono wszystkich zainteresowanych, w szczególności przedstawicieli administracji rządowej i jednostek samorządów terytorialnych, partnerów społeczno-gospodarczych oraz organizacji pozarządowych.
Konsultacje społeczne POPW prowadzone były od 20 września 2013 r. do 25 października 2013 r. za pomocą formularza online, dostępnego na stronie internetowej Programu Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013, w utworzonej dla celów konsultacji społecznych zakładce: www.polskawschodnia.gov.pl/konsultacje-popw, gdzie w dniu ich rozpoczęcia została umieszczona elektroniczna wersja projektu POPW. Uwagi napływały również w formie papierowej.

Informacje dotyczące procesu konsultacji społecznych, w tym termin ich rozpoczęcia i zakończenia oraz sposobie zgłaszania uwag, zostały opublikowane **20 września 2013 r.** również w formie ogłoszeń prasowych (w ogólnopolskim dzienniku Gazeta Wyborcza oraz w dziennikach o zasięgu regionalnym).

W ramach konsultacji przeprowadzono cykl konferencji konsultacyjnych, które odbyły się we wszystkich pięciu miastach wojewódzkich Polski Wschodniej:

- Białymstoku - 1 października 2013 r.,
- Olsztynie - 2 października 2013 r.,
- Lublinie - 8 października 2013 r.,
- Rzeszowie - 9 października 2013 r.
- Kielcach - 10 października 2013 r.

Konferencje miały charakter otwarty, udział w nich był bezpłatny. Osoby zainteresowane uczestnictwem w konferencjach zgłaszały swój udział, dokonując rejestracji za pośrednictwem Internetu.

Program każdej konferencji został ustalony według jednakowych ram. Spotkania składały się z trzech zasadniczych części:

- prezentacji diagnozy społeczno-gospodarczej Polski Wschodniej oraz strategicznych kierunków działań w makroregionie wynikających ze *SRSGPW*;
- prezentacji projektu POPW;
- dyskusji z uczestnikami.

Łącznie we wszystkich spotkaniach wzięło udział 535 osób. Wśród nich znaleźli się m.in. partnerzy społeczno-gospodarczy, przedsiębiorcy, reprezentanci organizacji pozarządowych, przedstawiciele administracji rządowej i samorządowej.

W trakcie procesu konsultacji zgłoszono wiele uwag i rekomendacji, które pozwoliły zweryfikować treść Programu. Uwagi koncentrowały się na m.in. na następujących zagadnieniach:

- rozszerzeniu katalogu beneficjentów w ramach poszczególnych osi,
- możliwości realizacji działań w ramach osi III poza obszarem funkcjonalnym miast wojewódzkich Polski Wschodniej,
- włączeniu do Programu podregionów z Mazowsza i Małopolski sąsiadujących z województwami z Polski Wschodniej,
- poszerzenia katalogu działań możliwych do realizacji w ramach poszczególnych osi,
- możliwości finansowania typów dróg innych niż wojewódzkie.

Najważniejsze wnioski ze spotkań konsultacyjnych:

1. Dedykowane wsparcie dla makroregionu Polski Wschodniej było pozytywnie odbierane przez uczestników konferencji.
2. Oczekiwania dotyczące zakresu wsparcia zawartego w Programie były bardzo szerokie. Zgłaszano m.in. postulaty dotyczące wsparcia również miast powiatowych w ramach osi III. Na spotkaniach podkreślano, że Program jest dodatkowym, ale nie jedynym rodzajem wsparcia, z którego skorzystają województwa Polski Wschodniej. Polska Wschodnia jest obszarem strategicznej interwencji w programach krajowych.
3. Uczestnicy konferencji pozytywnie przyjęli propozycje działań na rzecz przedsiębiorców. Szczególnie dużym zainteresowaniem cieszyły się *Platformy startowe dla nowych pomysłów*. Zwracano uwagę, że wsparcie dla przedsiębiorców jest najistotniejsze do osiągnięcia celu Programu. Proponowano, by w ramach działania nie ograniczać wsparcia tylko do absolwentów szkół wyższych i rozszerzyć kryteria wiekowe w tym działaniu.
4. Pojawiały się postulaty określenia kopert regionalnych w ramach osi III. Podnoszono kwestię wyznaczania granic miejskich obszarów funkcjonalnych.

W oparciu o opinie i uwagi zgłoszone w czasie trwania konsultacji projekt POPW został odpowiednio zmodyfikowany.

WDRAŻANIE, MONITORING I EWALUACJA

Po zatwierdzeniu Programu, zgodnie z art. 48 rozporządzenia ogólnego partnerzy będą mieli również zapewniony realny udział w procesie jego monitorowania i ewaluacji przede wszystkim jako członkowie Komitetu Monitorującego. Głównym zadaniem komitetu będzie bowiem przegląd realizacji Programu i postępów w osiąganiu jego celów, m.in. w oparciu o dane finansowe i wartości wskaźników postępu rzeczowego. Zgodnie z rozporządzeniem komitet będzie akceptował sprawozdanie roczne i końcowe. Do zadań komitetu należeć będzie również zatwierdzenie planu oceny dla Programu, analiza postępów w realizacji tego planu oraz monitorowanie działań następczych podjętych w wyniku oceny.

W ramach prac Komitetu Monitorującego przewiduje się zaangażowanie partnerów także w:

- okresowe badanie postępu w zakresie badania szczegółowych celów, określonych w ramach Programu, na podstawie prezentowanych dokumentów,
- analizę rezultatów realizacji Programu, w szczególności celów określonych dla każdej osi priorytetowej oraz wyników ocen związanych z monitorowaniem realizacji Programu,
- przedkładanie Instytucji Zarządzającej propozycji zmian lub analiz Programu. Ponadto, partnerzy zaangażowani będą w proces wdrażania POPW: poprzez zatwierdzenie kryteriów wyboru projektów w ramach prac Komitetu Monitorującego Programu, a także poprzez udział w konsultowaniu projektów aktów prawnych i dokumentów programowych, niezbędnych dla wdrażania działań współfinansowanych w ramach Programu.

Możliwe będzie również zaangażowanie przedstawicieli partnerów społeczno–gospodarczych w realizację badań ewaluacyjnych adekwatnie do celu i zakresu ewaluacji.

Dodatkowo w celu wzmocnienia współpracy pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za wdrażanie i monitoring programów realizowanych na obszarze makroregionu Polski Wschodniej zostanie powołana **Grupa Sterująca ds. Polski Wschodniej.**

8. SYSTEM KOORDYNACJI

8.1 KOORDYNACJA INTERWENCJI NA OBSZARZE POLSKI WSCHODNIEJ W LATACH 2014-2020

Interwencje w ramach POPW podlegają szczególnej koordynacji z działaniami podejmowanymi w ramach regionalnych programów operacyjnych województw Polski wschodniej, a także - ze względu na wskazanie Polski Wschodniej jako OSI państwa - innych właściwych programów krajowych.

Głównym narzędziem koordynacji interwencji podejmowanych na obszarze Polski Wschodniej ze środków UE jest **Grupa Sterująca ds. Polski Wschodniej** funkcjonująca w ramach Międzyresortowego Zespołu ds. programowania i wdrażania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności UE. Zadaniem Grupy jest zapewnienie koordynacji i komplementarności wsparcia działań realizowanych w ramach programów operacyjnych na obszarze makroregionu. Zakres prac Grupy obejmuje planowanie, wdrażanie i monitorowanie efektów interwencji. Efekty pracy Grupy będą przedstawiane na posiedzeniu Zespołu Międzyresortowego i Komitetu Koordynacyjnego Umowy Partnerstwa.

Za organizację i przewodnictwo pracom Grupy odpowiada przedstawiciel ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego.

W pracach Grupy uczestniczą przedstawiciele IZ POPW, IZ RPO województw Polski Wschodniej oraz właściwych krajowych programów operacyjnych.

Rekomendacje i instrumenty uzgodnione przez Grupę są wykorzystywane odpowiednio w zakresie właściwym dla poszczególnych programów w ramach prac KM, który rozpatruje rekomendacje Grupy mające wpływ na dany program.

W zależności od identyfikowanych potrzeb Grupa w szczególności koncentrować się będzie na wypracowaniu rekomendacji odnośnie do najważniejszych propozycji kryteriów wyboru projektów, zasad finasowania w podobnych typach interwencji poszczególnych programów, koordynacji zagadnień dotyczących monitoringu i ewaluacji efektów realizacji programów, etc.

Ponadto, spotkania Grupy będą stanowić forum wymiany opinii, informacji oraz doświadczeń partnerów zaangażowanych w realizację poszczególnych PO na obszarze Polski Wschodniej.

Dla wzmocnienia koordynacji oraz zapewnienia odpowiedniego przepływu informacji zapewniony zostanie wzajemny udział w **Komitetach Monitorujących** przedstawicieli IZ RPO PW oraz IZ POPW.

8.2 KOMPLEMENTARNOŚĆ PRIORYTETÓW INWESTYCYJNYCH W RAMACH POPW Z DZIAŁANIAMI INNYCH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH PERSPEKTYWY FINANSOWEJ NA LATA 2014-2020

Poniżej przedstawione zostały obszary o największym potencjale komplementarności POPW z pozostałymi programami Polityki Spójności.

KOMPLEMENTARNOŚĆ POPW Z PO IR, RPO, PO PC, PO WER

Cel Tematyczny 3

Priorytet Inwestycyjny 3a

Program Operacyjny Inteligentny Rozwój

W ramach PO IR wsparty zostanie rozwój instrumentów finansowania udziałowego, skierowanych do MŚP w szczególności poprzez fundusze venture capital, sieci aniołów biznesu, seed capital, private equity. Wsparcie w ww. zakresie będzie mogło zostać wykorzystane przez przedsiębiorstwa wsparte w ramach działania *Platformy startowe dla nowych pomysłów* po wyjściu z tzw. fazy startup w celu dalszego rozwoju przedsiębiorstwa – korzystając z szerokiego wachlarza instrumentów pożyczkowych i udziałowych.

Regionalne Programy Operacyjne

W ramach RPO wspierane będą inwestycje związane z rozwojem inkubatorów przedsiębiorczości, w tym akademickich. Podniesienie jakości i rozszerzenie w ramach działań RPO usług inkubatorów przedsiębiorczości stanowić będzie uzupełnienie systemu wspierania przedsiębiorczości startupowej poprzez możliwość wykorzystania inkubatorów przedsiębiorczości i ich usług w ramach udziału partnerskiego w realizacji Platform startowych.

Ponadto, dzięki wsparciu skierowanemu do istniejących przedsiębiorstw, beneficjenci POPW będą mogli skorzystać ze wsparcia RPO po wyjściu z tzw. fazy startup, dostosowanym do ich potrzeb.

Program Operacyjny Wiedza Edukacja i Rozwój

Komplementarne do działania POPW będzie wsparcie POWER w ramach CT 8 skierowane do osób fizycznych, chcących uruchomić swoją działalność gospodarczą. Wsparcie będzie skierowane przede wszystkim do osób młodych do 29 r.ż. (bezrobotnych, biernych zawodowo oraz poszukujących pracy), znajdujących się w szczególnie trudnej sytuacji na rynku pracy, które wymagają kompleksowego i zindywidualizowanego wsparcia. Komplementarna do działania POPW będzie również interwencja POWER w ramach CT 10, służąca podniesieniu jakości edukacji szkolnictwa wyższego, zwiększeniu wiedzy, umiejętności i kwalifikacji studentów i absolwentów – co stanowi bardzo ważny element pod kątem zgłaszanych pomysłów do objęcia wsparciem w ramach działania Platformy startowe.

Powyższe programy uzupełniać będą wsparcie POPW w zakresie tworzenia warunków sprzyjających rozwojowi nowych innowacyjnych pomysłów biznesowych w Polsce Wschodniej.

Priorytet Inwestycyjny 3b

Program Operacyjny Inteligentny Rozwój

Komplementarnym działaniem do POPW w zakresie internacjonalizacji MŚP jest interwencja w ramach POIR dot. umiędzynarodowienia działalności firm w zakresie działalności b+r oraz innowacyjnej, wpisujących się w Krajowe Inteligentne Specjalizacje. W połączeniu z tworzeniem nowych modeli biznesowych w ramach POPW stanowić będzie to kompleksową ofertę dla przedsiębiorstw w zależności od fazy ich rozwoju.

Program Operacyjny Polska Cyfrowa

Działania związane ze zwiększeniem dostępu do internetu oraz upowszechnieniem wykorzystania TIK w zasadniczy sposób zmniejszą bariery dostępu do rynków zagranicznych, zwłaszcza dla MŚP. W przypadku operacji międzynarodowych TIK mogą przyczynić się do znacznego obniżenia dodatkowych kosztów, jakie musi ponieść MŚP, podejmując działalność na rynkach międzynarodowych.

Regionalne Programy Operacyjne

Działania w zakresie wsparcia inwestycji w MŚP w ramach RPO są komplementarne z działaniami nakierowanymi na umiędzynarodowienie ich działalności w POPW w dwóch uzupełniających się wymiarach:

- wsparcie inwestycyjne (infrastruktura, maszyny i urządzenia, itp.) zwiększać będzie potencjał produkcyjny (i usługowy) firm, poprawiać konkurencyjność ich produktów i usług. Będzie to tworzyć sprzyjające warunki do ekspansji na rynkach zagranicznych,
- rozwój działalności na rynkach zagranicznych zwiększać będzie przychody operacyjne, co powinno przekładać się na zwiększenie rentowności i efektywności wsparcia inwestycyjnego.

W RPO z Polski Wschodniej zastosowane zostaną preferencje dla firm, które w ramach POPW opracowały strategie inwestycyjne dot. internacjonalizacji, w celu ich zaimplementowania w postaci zakupu niezbędnych środków trwałych.

Priorytet Inwestycyjny 3c

Program Operacyjny Inteligentny Rozwój

Rozwój potencjału B+R będzie działaniem komplementarnym z działaniami związanymi z wdrożeniem innowacyjnych rozwiązań w ramach PI 3c POPW. Oczekiwany proces komplementarności polega w tym przypadku na tym, że wzrost potencjału jednostek B+R będzie sprzyjać współpracy między nimi i przedsiębiorstwami w zakresie B+R i wdrażania innowacji. Można zatem mówić o wzmacnianiu podażowej strony systemu innowacyjnego. Zapewnienie szerokiej podaży potencjalnych innowacji oraz usług B+R (zwłaszcza o wysokie jakości) może przełożyć się na większą skłonność przedsiębiorstw do korzystania z tych możliwości. W efekcie można spodziewać się większej aktywności przedsiębiorstw w zakresie działalności innowacyjnej, co będzie bezpośrednio realizować cel PI 3c POPW.

Regionalne Programy Operacyjne

W ramach RPO, komplementarnie do POPW, realizowane będą projekty B+R przez przedsiębiorstwa co w powiązaniu z interwencją dedykowaną wdrażaniu innowacyjnych rozwiązań w POPW przełoży się na kompleksowy system wsparcia MŚP w makroregionie.

Ponadto w ramach RPO, komplementarnie do POPW, realizowane będą działania mające na celu wsparcie inwestycji w przedsiębiorstwach działających w obrębie danego regionu, co w powiązaniu z interwencją dedykowaną wdrażaniu innowacyjnych rozwiązań oraz ponadregionalnych powiązań kooperacyjnych przedsiębiorstw w POPW przełoży się na kompleksowy system wsparcia MŚP w makroregionie.

Cel Tematyczny 4

Z punktu widzenia zakładanych rezultatów interwencji POPW w zakresie CT 4 niezwykle istotne są komplementarne działania realizowane w pozostałych PO mające na celu rozwój ekologicznych sieci transportu miejskiego.

Priorytet Inwestycyjny 4e

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

POIiŚ skupia się na wsparciu ośrodków wojewódzkich **z wyłączeniem miast wojewódzkich Polski Wschodniej**.

POPW przewiduje współfinansowanie szczególnie istotnych i kompleksowych inwestycji transportu publicznego w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej oraz ich obszarach funkcjonalnych lub obszarach realizacji ZIT ww. miast wojewódzkich, ujętych na liście projektów komplementarnych w Strategii ZIT.

Interwencja POIiŚ nie uwzględnia miast wojewódzkich Polski Wschodniej, jednak skierowana jest do miast o znaczeniu regionalnym i subregionalnym m.in. w makroregionie Polski Wschodniej, co wpłynie znacząco na osiągnięcie efektu synergii w zakresie rozwoju ekologicznych sieci transportu miejskiego w całym makroregionie.

Regionalne Programy Operacyjne

Z poziomu regionalnego wsparcie będzie kierowane w ramach ZIT głównie do miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych na realizację inwestycji uzupełniających do POPW. Ponadto RPO przewiduje wsparcie ekologicznego transportu publicznego, również w formule ZIT, w ośrodkach subregionalnych.

Mechanizmem gwarantującym komplementarność przedsięwzięć z zakresu transportu miejskiego planowanych do współfinansowania ze środków POPW oraz ze środków RPO jest ujęcie inwestycji projektowanych do realizacji w POPW jako projektów komplementarnych do tych realizowanych

w formule ZIT ze środków RPO w Strategii ZIT. W PI 4e ww. mechanizm komplementarności pozwala na zaplanowanie do realizacji w POPW projektów komplementarnych do ZIT o dużej skali rzeczowej i finansowej, tzw. *core*, natomiast inwestycje planowane na poziomie regionalnym będą miały wyłącznie charakter uzupełniający.

Cel Tematyczny 7

W zakresie CT 7 komplementarne działania prowadzone w poniższych PO będą dotyczyły inwestycji w przebudowę sieci drogowej i kolejowej, dzięki której nastąpi poprawa dostępności województw Polski Wschodniej.

PI 7b

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

POIiŚ wspiera przedsięwzięcia na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu, **z wyłączeniem miast wojewódzkich Polski Wschodniej.**

W zakresie dróg krajowych POPW nie przewiduje współfinansowania projektów, których beneficjentem jest GDDKiA. Przewidziane do realizacji przedsięwzięcia drogowe POIiŚ będą koncentrowały się na budowie sieci dróg szybkiego ruchu oraz dodatkowo budowie obwodnic zewnętrznych GDDKIA, ich charakter można zatem określić jako tranzytowy. Zakładanym efektem realizacji tych inwestycji jest skrócenie czasu dojazdu do makroregionu PW/miast wojewódzkich PW.

Regionalne Programy Operacyjne

RPO przewiduje realizację inwestycji drogowych na terenie całych województw z wyłączeniem miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, gdzie inwestycje będą finansowane z POPW pod warunkiem ich uwzględnienia w Planie Transportowym dla Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich na terenie miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego nieobjęte Planem Transportowym dla Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 mogą być finansowane w ramach RPO 2014-2020.

Opisane przedsięwzięcia planowane na poziomie regionalnym są zatem komplementarne do przedsięwzięć projektowanych do realizacji w ramach POPW.

Instrumentami zapewniającymi koordynację działań jak również kontrolę nad planowaniem inwestycji do realizacji zarówno na poziomie regionalnym (RPO), jak i krajowym będą Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Inwestycje planowane do realizacji w PI 7b POPW są komplementarne, jednak nie są częścią ZIT; są one również wskazywane, choć nie obligatoryjnie, w Kontraktach Terytorialnych.

PI 7d

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

POIiŚ wspiera inwestycje w zakresie sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej w sieci TEN-T i poza siecią TEN-T oraz zakup i modernizację taboru kolejowego dla połączeń ponadregionalnych (w tym dalekobieżnych). Ponadto w ramach ww. programu krajowego możliwe będzie pozyskanie środków na budowę, przebudowę, modernizację infrastruktury oraz zakup/modernizację taboru dla publicznego transportu kolejowego na obszarach funkcjonalnych miast. W ramach POPW nie przewiduje się zaś zakupu taboru kolejowego.

Co do linii demarkacyjnej w zakresie planowanych inwestycji infrastrukturalnych, zarówno projekty kolejowe POIiŚ jak i POPW zostały ujęte w Dokumencie Implementacyjnym do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* w ramach list sporządzanych dla inwestycji planowanych do współfinansowania ze środków POIiŚ o znaczeniu krajowym oraz inwestycji o charakterze makroregionalnym przewidzianych do realizacji w POPW. Wpisanie inwestycji w DI gwarantuje linie demarkacyjną pomiędzy programami i zapewnia, że ten sam projekt nie otrzyma podwójnego dofinansowania z dwóch różnych PO.

Regionalne Programy Operacyjne

Z poziomu regionalnego w zakresie infrastruktury kolejowej będą wspierane przede wszystkim projekty dotyczące linii kolejowych o znaczeniu regionalnym (infrastruktura sieci kolejowej i infrastruktura dworcowa) oraz zakup i modernizacja taboru kolejowego. W niektórych przypadkach na obszarze danego regionu będą wspierane także elementy sieci kolejowej o znaczeniu transgranicznym (infrastruktura kolejowa przejść granicznych).
POPW nie przewiduje zakupu taboru kolejowego ani wsparcia organizacji przewozów w ramach makroregionalnego korytarza transportowego, jednakże tabor zakupiony w ramach RPO 2007-2013 i 2014-2020 będzie wykorzystywany również na liniach kolejowych zmodernizowanych ze środków POPW.

Opisane przedsięwzięcia planowane na poziomie regionalnym są zatem komplementarne do przedsięwzięć projektowanych do realizacji w ramach POPW.

Projekty współfinansowane w ramach POPW zostały ujęte w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).*

9. WARUNKOWOŚĆ EX-ANTE

9.1 IDENTYFIKACJA WARUNKÓW EX-ANTE DLA PROGRAMU ORAZ OCENA ICH SPEŁNIENIA

Stosownie do rozporządzenia ogólnego, 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. Zgodnie z załącznikiem XI. do rozporządzenia ogólnego, rozróżniono dwa rodzaje warunków: ogólne i tematyczne.

Warunki ogólne mają zastosowanie do wszystkich interwencji z funduszy WRS, 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.

Warunki tematyczne powiązane są wprost z jedenastoma celami tematycznymi wraz z przypisanymi priorytetami inwestycyjnymi. O ile warunki ogólne, z uwagi na swój charakter, badane są na poziomie Umowy Partnerstwa, odpowiedzialność za warunki tematyczne leży po stronie programów operacyjnych (krajowych oraz regionalnych).

Szczegółowa samocena spełnienia warunków ogólnych i tematycznych znajduje się w załączniku nr 2 do Programu.

Poniżej przedstawiono wykaz warunków ex-ante obowiązujących w ramach POPW.

Tabela 43. Wykaz warunków ex ante obowiązujących program oraz ocena ich spełnienia

Warunek ex-ante	Osie priorytetowe	Spełnienie warunków ex-ante	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Podstawa (odwołanie do strategii, aktu prawnego lub innych odpowiednich dokumentów)	Objaśnienia
WARUNKI OGÓLNE						
1. Zapobieganie dyskryminacji Istnienie zdolności administracyjnych które zapewnią wdrożenie i stosowanie prawa i polityki UE w dziedzinie zapobiegania dyskryminacji w zakresie funduszy strukturalnych i inwestycyjnych.	I- IV	Częściowo	rozwiązania zgodne z ramami instytucjonalnymi i prawnymi państw członkowskich w zakresie zaangażowania odpowiedzialnych podmiotów w promowanie równego traktowania wszystkich osób w procesie przygotowania i realizacji programów, w tym doradztwo w zakresie równego traktowania w działaniach związanych z funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi	Tak	Ustawa z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20102541700	
			rozwiązania w zakresie szkoleń pracowników organów zaangażowanych w zarządzanie funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi w zakresie prawa i polityki UE w dziedzinie zapobiegania dyskryminacji i w kontrolowanie tych funduszy	Nie	Agenda działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020.	Agenda została przesłana do KE przez MIR w dn. 12.08.2014 r.
2. Równouprawnienie płci Istnienie zdolności administracyjnych, które zapewnią wdrożenie i stosowanie prawa i polityki UE w dziedzinie równouprawnienia płci w zakresie funduszy strukturalnych i	I- IV	Częściowo	rozwiązania zgodne z ramami instytucjonalnymi i prawnymi państw członkowskich w zakresie równouprawnienia płci poprzez zaangażowanie podmiotów odpowiedzialnych za przygotowanie i realizację programów, w tym doradztwo w zakresie równouprawnienia płci w działaniach związanych z funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi	Tak	Ustawa z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20102541700 Agenda działań na rzecz równości szans i	Agenda została przesłana do KE przez MIR w dn. 12.08.2014 r.

inwestycyjnych.			rozwiązania w zakresie szkoleń pracowników organów zaangażowanych w zarządzanie funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi w zakresie prawa i polityki UE w dziedzinie równouprawnienia płci, i w kontrolowanie tych funduszy	Nie	niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020.	
3. Niepełnosprawność Istnienie zdolności administracyjnych, które zapewnią wdrożenie i stosowanie konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych (UNCRPD) w zakresie funduszy strukturalnych i inwestycyjnych zgodnie z decyzją Rady 2010/48/WE	I- IV	Częściowo	rozwiązania zgodne z ramami instytucjonalnymi i prawnymi państw członkowskich w celu konsultacji i zaangażowania podmiotów odpowiedzialnych ochronę praw osób niepełnosprawnych lub organizacji reprezentujących osoby niepełnosprawne i inne zainteresowane strony w procesie przygotowania i realizacji programów	Tak	Ustawa z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20102541700	Agenda została przesłana do KE przez MIR w dn. 12.08.2014 r.
			rozwiązania w zakresie szkoleń pracowników organów zaangażowanych w zarządzanie funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi w zakresie prawa i polityki na szczeblu UE i na szczeblu krajowym w dziedzinie niepełnosprawności, w tym, w odpowiednich przypadkach, dostępności i praktycznego stosowania UNCRPD odzwierciedlonej w prawie UE i prawie krajowym, i w kontrolowanie tych funduszy	Nie	Agenda działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020.	
			rozwiązania mające na celu zapewnienie monitorowania wdrażania art. 9 UNCRPD w odniesieniu do funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w procesie przygotowania i realizacji programów	Tak		

4. Zamówienia publiczne. Istnienie uregulowań dotyczących skutecznego stosowania unijnych przepisów w zakresie zamówień publicznych w obszarze europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych.	I- IV	Tak	rozwiązania dotyczące skutecznego stosowania unijnych przepisów w zakresie zamówień publicznych poprzez stosowne mechanizmy	Tak	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 gwarantujące przejrzystość postępowań o udzielanie zamówienia	Tak		
			uregulowania dotyczące szkoleń i rozpowszechniania informacji wśród pracowników zaangażowanych we wdrażanie funduszy	Tak		
			rozwiązania gwarantujące potencjał administracyjny w celu wdrożenia i stosowania unijnych przepisów w zakresie zamówień publicznych	Tak		
5. Pomoc państwa. Istnienie uregulowań dotyczących skutecznego stosowania unijnych przepisów w zakresie pomocy państwa w obszarze europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych.	I- IV	Tak	rozwiązania dotyczące skutecznego stosowania unijnych przepisów w zakresie pomocy państwa	Tak	Baza danych tzw. SHRIMP (System Harmonogramowania, Raportowania i Monitorowania Pomocy), http://www.uokik.gov.pl/kompetencje_prezesa_uokik_w_zakresie_pomocy_publicznej.php 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=WDU20070590404	
			rozwiązania dotyczące szkoleń i rozpowszechniania informacji wśród pracowników zaangażowanych we wdrażanie funduszy	Tak		
			rozwiązania gwarantujące potencjał administracyjny w celu wdrożenia i stosowania unijnych przepisów w zakresie pomocy państwa	Tak		
6. Prawodawstwo w dziedzinie ochrony środowiska w zakresie ocen oddziaływania na środowisko (OOŚ) oraz strategicznych ocen	I- IV	Tak	uregulowania dotyczące skutecznego stosowania dyrektyw w zakresie ocen oddziaływania na środowisko (OOŚ) oraz strategicznych ocen oddziaływania na	Tak	Ustawa o zmianie ustawy Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20140000850	

oddziaływania na środowisko (SEA). Istnienie uregulowań dotyczących efektywnego stosowania unijnych przepisów w dziedzinie ochrony środowiska w zakresie ocen oddziaływania na środowisko (OOŚ) oraz strategicznych ocen oddziaływania na środowisko (SEA)			środowisko (SEA)		Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20081991227 Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20130000817 Ustawa Prawo geologiczne i górnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1238). http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20130001238	
			uregulowania w zakresie szkoleń i rozpowszechniania informacji wśród pracowników zaangażowanych we wdrażanie dyrektyw OOŚ i SEA	Tak		
			uregulowania mające na celu zapewnienie odpowiedniego potencjału administracyjnego	Tak		
7. Systemy statystyczne i wskaźniki rezultatu. 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	I- IV	Tak	a) gotowe są rozwiązania w zakresie terminowego gromadzenia i agregowania danych statystycznych, uwzględniające następujące elementy: • identyfikację źródeł i mechanizmów mających na celu zagwarantowanie walidacji statystycznej, • uregulowania dotyczące publikacji i dostępności publicznej zagregowanych danych.	Tak	W przypadku wskaźników, których źródłem jest statystyka publiczna - Ustawa o statystyce publicznej z dn. 29 czerwca 1995 r. (z późn. zm. - http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19950880439). W przypadku wskaźników pochodzących spoza statystyki publicznej (np. z badań ewaluacyjnych) instytucja zarządzająca zapewnia mechanizmy właściwej kontroli jakości danych i walidacji statystycznej.	Instytucje odpowiedzialne za spełnienie kryterium: Główny Urząd Statystyczny, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Instytucja Zarządzająca PO PW

podejmowania ewaluacji oddziaływania.			b) 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, • ustanowienie wartości docelowych dla tych wskaźników, • spójność każdego wskaźnika z następującymi wymogami: odporność oraz walidacja statystyczna, jasność interpretacji normatywnej, reagowanie na politykę, terminowe gromadzenie danych.	Tak		Instytucje odpowiedzialne za spełnienie kryterium: Główny Urząd Statystyczny, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Instytucja Zarządzająca PO PW
			c) gotowe są procedury zapewniające, że wszystkie operacje finansowane z programu stosują skuteczny system wskaźników.	Tak	Ustawa z dnia 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=WDU20140001146	Instytucje odpowiedzialne za spełnienie kryterium: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Instytucja Zarządzająca PO PW
Warunki tematyczne						

3.1 Przeprowadzono konkretne działania wspierające promowanie przedsiębiorczości Small Business Act.	I	Nie	wprowadzono działania mające na celu skrócenie czasu potrzebnego na rozpoczęcie działalności gospodarczej i zmniejszenie kosztów zakładania przedsiębiorstw, z uwzględnieniem celów programu „Small Business Act”;	Tak	1. System S24 na portalu 2. Ustawa o Krajowym Rejestrze Sądowym isap.sejm.gov.pl 3. Art. 29, art.25 pkt. 3, art. 14 pkt. 1 Ustawy o swobodzie działalności gospodarczej isap.sejm.gov.pl 4. Ustawa o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów isap.sejm.gov.pl 5. Ustawa o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych isap.sejm.gov.pl	1. https://ems.ms.gov.pl/ 2. http://orka.sejm.gov.pl/proc7.nsf/ustawy/2094_u.htm 3. http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20041731807 4. http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20130000829 5. http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20140000768
			wprowadzono środki mające na celu skrócenie czasu potrzebnego na uzyskanie licencji i pozwoleń na podjęcie i prowadzenie szczególnego rodzaju działalności w ramach przedsiębiorstwa, z uwzględnieniem celów programu „Small Business Act”;	Nie		
			wprowadzono mechanizm monitorowania procesu wdrażania programu „Small Business Act” i oceny wpływu prawodawstwa na MŚP.	Nie		
7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/ planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z	II	Nie	(1) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	Nie	Plan w zakresie inwestycji transportowych (drogi) POPW wraz z listą projektów.	

instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.			(2) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych 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.	Nie		
			(3) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności.	Nie		
			(4) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów	Nie		
7.2. **Kolej**: Istnienie w kompleksowym planie/kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z	III	Tak	Istnienie w określonych powyżej planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny środowiskowej i identyfikującej odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem, budżetem).	Tak	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 jest planem inwestycyjnym dla przedsięwzięć współfinansowanych ze środków UE.	

uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), który wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksowymi i bazowymi sieciami TEN-T. Inwestycje obejmują aktywa ruchome, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału.			Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	Tak	Dokument Implementacyjny zawiera wskazane elementy w odniesieniu do inwestycji kolejowych, w tym informację na temat zapewnienia odpowiednich zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	

9.2 OPIS DZIAŁAŃ ZMIERZAJĄCYCH DO SPEŁNIENIA WARUNKÓW EX ANTE, WYKAZ INSTYTUCJI ODPOWIEDZIALNYCH ORAZ HARMONOGRAM

Tabela 44. Działania do podjęcia w celu spełnienia obowiązujących ogólnych warunków ex-ante

Ogólne warunki ex-ante	Niespełnione kryteria	Działania do podjęcia	Termin	Odpowiedzialne podmioty
1. Zapobieganie dyskryminacji	uregulowania w zakresie szkoleń pracowników organów zaangażowanych w zarządzanie funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi w zakresie prawa i polityki UE w dziedzinie zapobiegania dyskryminacji i w kontrolowanie tych funduszy	Przyjęcie Agendy działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020 przez Komitet Koordynacyjny UP	I kwartał 2015	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
2. Równouprawnienie płci	rozwiązania w zakresie szkoleń pracowników organów zaangażowanych w zarządzanie funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi w zakresie prawa i polityki UE w dziedzinie równouprawnienia płci, i w kontrolowanie tych funduszy			
3. Niepełnosprawność	rozwiązania w zakresie szkoleń pracowników organów zaangażowanych w zarządzanie funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi w zakresie prawa i polityki na szczeblu UE i na szczeblu krajowym w dziedzinie niepełnosprawności, w tym, w odpowiednich przypadkach, dostępności i praktycznego stosowania UNCRPD odzwierciedlonej w prawie UE i prawie krajowym, i w kontrolowanie tych funduszy			

Tabela 45. Działania, jakie należy podjąć do podjęcia w celu spełnienia obowiązujących tematycznych warunków ex ante

Tematyczne warunki ex-ante	Niespełnione kryteria	Działania do podjęcia	Termin	Odpowiedzialne podmioty
3.1 Przeprowadzono konkretne działania wspierające promowanie przedsiębiorczości Small Business Act	wprowadzono środki mające na celu skrócenie czasu potrzebnego na uzyskanie licencji i pozwoleń na podjęcie i prowadzenie szczególnego rodzaju działalności w ramach przedsiębiorstwa, z uwzględnieniem celów programu „Small Business Act”	Wejście w życie ustawy o zmianie ustaw regulujących warunki dostępu do wykonywania niektórych zawodów - III transza deregulacji	01.05.2015 r.	Ministerstwo Sprawiedliwości
	wprowadzono mechanizm monitorowania procesu wdrażania programu „Small Business Act” i oceny wpływu prawodawstwa na MŚP.	Wdrożenie elektronicznej platformy konsultacyjnej Wytyczne do przeprowadzania Oceny Wpływu Zakończenie pilotażu w zakresie testu MŚP	1.07.2015 1.07.2015 31.12.2015	Ministerstwo Gospodarki
7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/ planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-	(1) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	Przygotowanie planu w zakresie inwestycji transportowych (drogi) POPW wraz z listą projektów.	od I kw. 2015 do III kw. 2016	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
	(2) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych 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: 2. bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności, oraz 3. wtórną łączność.			
	(3) Istnienie kompleksowego			

T.	planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności			
	(4) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów			

10. REDUKCJA OBCIĄŻEŃ ADMINISTRACYJNYCH DLA BENEFICJENTÓW

Polski rząd prowadzi stałe działania zmierzające do obniżenia obciążeń biurokratycznych nakładanych na obywateli oraz na podmioty gospodarcze. Szczególna aktywność skierowana jest na rzecz przedsiębiorstw i przedsiębiorczości. Podejmowane działania ukierunkowane są na stworzenie sprzyjających warunków dla ich rozwoju poprzez m.in. wzmacnianie przewag konkurencyjnych, a w efekcie uzyskanie stabilnego wzrostu gospodarczego w perspektywie długoterminowej. Działania te mają przede wszystkim na celu poprawę dostępu przedsiębiorstw do kapitału, wzmocnienia postaw przedsiębiorczych, instytucjonalne, organizacyjne i finansowe wzmocnienie otoczenia przedsiębiorstw, a także wypełnienie luki informacyjnej poprzez udostępnianie analiz konkurencyjności sektorów przemysłowych.

Podejmowane działania przynoszą wymierne rezultaty, czego wynikiem jest stały wzrost pozycji Polski w rankingu Banku Światowego Doing Business.

Pozytywny wpływ na prowadzenie działalności gospodarczej w Polsce mają także fundusze europejskie, co zostało potwierdzone przez liczne badania ewaluacyjne. Stąd konieczne jest wypracowanie takich zasad, które umożliwią beneficjentom ubieganie się o środki UE bez ponoszenia zbędnych ciężarów administracyjnych.

Instytucje odpowiedzialne w Polsce za wdrażanie polityki spójności będą kontynuowały w perspektywie finansowej 2014-2020 działania zmierzające do wprowadzenia jak najszerszego katalogu uproszczeń dla beneficjentów środków UE. Zmniejszenie obciążeń administracyjnych jest możliwe tylko w tych obszarach, które wynikają z uregulowań krajowych IZ lub IP. Podkreślić należy, że system wdrażania środków UE 2014-2020 został zaplanowany w ten sposób, aby kontynuować pozytywne działania redukujące obciążenia dla beneficjentów i poprawiające ich zdolność instytucjonalną

Obciążenia beneficjentów dotyczą w szczególności następujących etapów związanych z ubieganiem się o dofinansowanie oraz realizacją projektu:

- składanie wniosku o dofinansowanie – w szczególności wypełnianie oraz składanie wniosku aplikacyjnego w odpowiedniej formie;
- rozliczanie projektu – w szczególności wypełnianie wniosków o płatność, przy czym w okresie 2014-2020 umożliwiony zostanie proces elektronicznego składania wniosków o płatność zgodnie z art. 122.3 CPR;
- obowiązki sprawozdawcze – w szczególności informowanie instytucji udzielającej wsparcia nt. realizacji i efektów projektu;
- kontrola projektu – w szczególności obowiązki w zakresie przechowywania dokumentacji projektowej oraz udostępnianie jej kontrolerom zgodnie z art. 140 CPR. Powyższe obowiązki ulegną redukcji w perspektywie 2014-2020 w zakresie, w jakim dokumenty dotyczące projektu będą przechowywane w centralnym systemie informatycznym SL 2014.

Planowane uproszczenia w ramach POPW dotyczyć będą w szczególności:

- wprowadzenia systemu informatycznego spełniającego wymogi e-cohesion, pozwalającego na elektroniczną komunikację beneficjentów z instytucjami systemu zarządzania i wdrażania POPW oraz zmniejszającego ilość dokumentów przekazywanych w formie papierowej;
- zapewnienia dostępu beneficjentów do kompleksowej informacji za pośrednictwem rozbudowanej sieci punktów informacyjnych poszczególnych funduszy, w tym

funkcjonowanie jednego portalu internetowego dotyczącego wszystkich programów operacyjnych;

- zastosowania elastycznych form finansowania projektów z uwzględnieniem systemu zaliczkowego;
- zastosowania form ryczałtowego finansowania;
- zastosowania flat rate (stawki ryczałtowej obniżającej poziom dofinansowania) w wybranych projektach generujących dochód;
- upraszczania procedur wyboru projektów oraz usprawnienie procesu wyboru i kryteriów wyboru, aby beneficjenci mogli z góry oszacować, czy ich projekty mogłyby pozytywnie przejść procedurę oceny;
- reorganizacji procesu sprawozdawczego, aby koncentrował się on na gromadzeniu najistotniejszych danych do celów monitorowania.

Podkreślić należy, że ww. uproszczenia zostaną wprowadzone już na etapie programowania wsparcia. Dokumenty uszczegóławiające procesy związane z wdrażaniem i zarządzaniem Programem będą regulowały również stosowanie uproszczeń. Ich opracowanie nastąpi najpóźniej w I połowie 2015 roku. Ponadto, w odniesieniu do systemu informatycznego spełniającego wymogi e-cohesion, odpowiednie działania, dotyczące realizacji procedury przetargowej na stworzenie ww. narzędzia, zostały już podjęte.

Natomiast w stosunku do wszelkich innych obszarów problemowych, zidentyfikowanych w trakcie realizacji programów, będą podejmowane bieżące działania eliminujące źródła problemów (wzorem minionych perspektyw finansowych).

11. ZASADY HORYZONTALNE

11.1 ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Warunkiem zachowania zrównoważonego rozwoju jest umiejętne łączenie relacji między gospodarką, społeczeństwem i środowiskiem, aby nie zachwiać zdolności środowiska do dostarczania jego usług w przyszłości. W myśl priorytetu Strategii Europa 2020, zrównoważony rozwój powinien polegać na wspieraniu gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej.

Interwencje planowane w POPW przyczynią się do realizacji celów klimatycznych określonych w strategii Europa 2020 poprzez wsparcie przedsięwzięć w zakresie efektywnego korzystania z zasobów oraz mających na celu ograniczenie emisji CO_2. Przedsiębiorstwa, które zwiększają efektywność korzystania z zasobów energii (minimalizują marnowanie energii oraz jej strat) zmniejszają koszty działalności, co poprawi ich sytuację na rynku. Wdrażając rozwiązania czystych innowacyjnych technologii, ekozarządzania i ekomarketingu przyczyniają się do promocji zielonej i zrównoważonej gospodarki. Z kolei, realizacja kompleksowych ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego oraz poprawa standardu sieci istniejących linii kolejowych stwarzają warunki do korzystania z bardziej przyjaznych środowisku środków transportu.

Kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju, dla projektu POPW przeprowadzono postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ), celem zmniejszenia potencjalnych i rzeczywistych skutków realizacji Programu dla środowiska.

Planowana realizacja poszczególnych kategorii interwencji w POPW powinna dążyć do synergii celów gospodarczych, społecznych i ochrony środowiska, zarówno na poziomie poszczególnych osi priorytetowych, jak i na poziomie celów pojedynczych projektów.

Zasada zrównoważonego rozwoju odnosi się także do zdolności zachowania przez projekty stabilności oraz trwałości w obliczu zmian klimatu[35] przejawiających się nasilaniem częstotliwości i intensywności zjawisk pogodowych. Postrzegając zmiany klimatu jako potencjalne ryzyko w realizacji projektów, ważne jest zapewnienie w nich rozwiązań zwiększających odporność infrastruktury na zjawiska ekstremalne lub zapobiegające ryzyku ich wystąpienia. Powinno to być brane pod uwagę w kosztach całego cyklu życia inwestycji tj. nie tylko na etapie realizacji przedsięwzięcia, ale i dalszego jego utrzymania.

W kontekście założeń POPW realizację zasady zrównoważonego rozwoju należy rozpatrywać również w odniesieniu do mobilności miejskiej. Skomunikowanie wszystkich dostępnych środków przemieszczania się w mieście i obszarze podmiejskim zapewnia elastyczność podróżowania i osiąganie optymalnego czasu podróży. Jednocześnie sprawna i funkcjonalna infrastruktura komunikacji miejskiej, rozładowuje zatłoczenie, sprzyja ograniczeniu zużycia energii, a tym samym przyczynia się do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Ponadto praktyczny wymiar zasady zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do dokumentów planistycznych (np. plan gospodarki niskoemisyjnej, Strategia ZIT, Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu) ustalających ramy dla przedsięwzięć, widoczny będzie w strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko.

[35] Zmiany klimatu mają bezpośredni wpływ na temperaturę oraz obieg wody w przyrodzie, uwidaczniają się w postaci nasilania częstotliwości występowania i intensywności zjawisk pogodowych takich jak np. burze, upały, susze, orkany. Pośrednio zmiany klimatu oddziałują na dostępność wody, jej jakość oraz możliwość obecnego i przyszłego zagrożenia, np. powodziami czy pożarami.

Adekwatnie do rodzaju przedsięwzięć w POPW stopnień wypełniania przez nie zasady zrównoważonego rozwoju może być oceniany na podstawie kryteriów selekcji w następujących kategoriach:

a) Ocena oddziaływania na środowisko – posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (uwzględniającej kwestie m.in. zmian klimatu i różnorodności biologicznej).

b) Odporność na zmiany klimatu – na etapie planowania lokalizacji projektu brano pod uwagę występowanie zagrożeń naturalnych skutkującym uszkodzeniem lub zniszczeniem wytworzonej infrastruktury, także w odniesieniu do kluczowych krajowych dokumentów strategicznych w zakresie adaptacji do zmian klimatu oraz zagrożeń bezpieczeństwa narodowego.

c) Przystosowanie (adaptacja) do zmian klimatu – zapobieganie uszkodzeniom lub przedwczesnemu zużyciu materiałów wykorzystywanych przy realizacji projektu, dostosowanie do warunków okresowego wysokiego nasłonecznienia, czy występowania nawalnych deszczy bądź gwałtownych roztopów.

d) Łagodzenie (mitygacja) zmian klimatu – ograniczanie emisji zanieczyszczeń (gazowych i pyłowych) do powietrza.

e) Efektywne korzystanie z zasobów – racjonalne gospodarowanie dostępnymi zasobami energii lub przestrzeni, ograniczenie odpadów oraz ścieków.

Szczegółowe wskaźniki związane z adaptacją i mitygacją zmian klimatu jak wskazuje podsumowanie SOOŚ mogą być dodane i monitorowane na poziomie poszczególnych projektów, jeśli są one właściwe i odpowiednie.

W ramach POPW zapewnione zostanie także monitorowanie i raportowanie wydatków związanych z realizacją celów dotyczących zmian klimatu. W POPW będą to kategorie: 025 i 026 – koleje oraz 043 i 044 - transport miejski, każda o wadze 40%.

11.2 RÓWNOŚĆ SZANS I NIEDYSKRYMINACJA

POPW będzie realizowany z poszanowaniem zasady zwalczania dyskryminacji ze względu na płeć, wiek, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, orientację seksualną. Wszystkie instytucje zaangażowane w przygotowanie i wdrażanie Programu będą zobowiązane do przestrzegania tej zasady oraz jej upowszechniania w ramach pełnionych funkcji. Ponadto współfinansowanie projektów, które negatywnie oddziałują na zwalczanie dyskryminacji nie będzie dozwolone.

Zasada ta jest respektowana na etapie przygotowania zapisów programowych poprzez zaangażowanie partnerów społecznych w prace nad przygotowaniem Programu, uwzględnienie tematyki równości szans w ewaluacji ex-ante. W dalszej kolejności będzie uwzględniona na etapie wdrażania Programu, zwłaszcza przy wyborze i wdrażaniu projektów. Szczegółowe informacje odnośnie wkładu Programu w promowanie rozwiązań zapobiegających dyskryminacji, w tym wszelkie inicjatywy mające na celu włączanie tej zasady przy wyborze i wdrażaniu projektów zostaną uszczegółowione w dokumentach konkretyzujących zapisy Programu.

Kwestia promowania rozwiązań zapobiegających dyskryminacji musi uwzględniać naturę projektów wspieranych w ramach Programu. W większości przypadków projekty te pozostaną neutralne wobec tej zasady. W obszarach, gdzie zastosowanie zasady niedyskryminacji będzie możliwe i uzasadnione realizowane projekty będą przyczyniały się do jej promowania zarówno na etapie programowania jak realizacji Programu, w tym również przez cały okres trwałości projektów.

Przykłady praktycznego zastosowania zasady równości szans, które mogą być stosowane w trakcie realizacji Programu:

1. Uwzględnianie w ramach realizacji Programu założeń projektowania uniwersalnego.

Projektowanie uniwersalne to podejście, w ramach którego punkt ciężkości przeniesiony jest z „obiektu" na „użytkownika". Perspektywa użytkownika jest stale brana pod uwagę, dzięki czemu planowane do realizacji inwestycje wpisują się w potrzeby różnych grup odbiorców.

2. Promowanie konkretnych rozwiązań stanowiących dobre praktyki w zakresie włączania osób z różnymi niepełnosprawnościami, a także osób starszych w obszar życia społecznego.

   Projekty realizowane w ramach POPW będą musiały uwzględniać potrzeby grup z różnymi rodzajami niepełnosprawności. W projektach infrastrukturalnych należy zastosować odpowiednie rozwiązania umożliwiające korzystanie z nich wszystkim osobom, także w otoczeniu wytworzonej infrastruktury (np. poprzez sygnały ostrzegawcze zarówno w formie głosowej, jak i wizualnej).

3. Uwzględnienie „wprost" polityki równości szans i przeciwdziałania dyskryminacji w ramach ogłaszanych konkursów.

   Tam, gdzie to będzie zasadne konkursy ogłaszane w ramach POPW nie powinny być „ślepe" na płeć, wiek czy (nie)pełnosprawność. Oznacza to konieczność artykułowania założeń równościowych i antydyskryminacyjnych na etapie: ogłaszanych konkursów, organizowanych spotkań informacyjnych dla potencjalnych wnioskodawców, organizowanych szkoleń i doradztwa dla potencjalnych wnioskodawców.

4. Edukację w zakresie założeń polityki horyzontalnej.

   Szkolenia i doradztwo w zakresie realizacji zasady równości szans (zarówno dla osób zatrudnionych w instytucjach zarządzających i pośredniczących, jak i dla potencjalnych wnioskodawców).

5. Promocję dobrych praktyk.

   Promocja dobrych praktyk oraz praktycznych rozwiązań możliwych do zaadaptowania w polskich warunkach, wpisujących się w realizację zasady równych szans i przeciwdziałania dyskryminacji, adekwatnych do obszaru interwencji POPW.

6. Uwzględnianie kryterium płci, wieku i (nie)pełnosprawności w opracowaniach.

   Uwzględnianie kryterium płci, wieku i (nie)pełnosprawności w przygotowywanych badaniach na potrzeby procesu realizacji Programu. Poszczególne kryteria będą uwzględnione, o ile będzie to zasadne ze względu na cel badania.

7. Promocja Programu i realizowanych w jego ramach projektów organizowana w sposób równościowy i antydyskryminacyjny.
8. System monitoringu umożliwiający weryfikację osiąganych efektów pod kątem zasady równości szans.

11.3 RÓWNOUPRAWNIENIE PŁCI

Jedną z zasad horyzontalnych Unii Europejskiej jest zasada równości szans. Szczególnie istotna jest równość szans kobiet i mężczyzn. Równość rozumiana jest jako stan, w którym wszystkim ludziom przypisuje się taką samą wartość społeczną, równe prawa i równe obowiązki oraz zapewnia im równy dostęp do dóbr i usług, a także równe szanse rozwoju. Polityka równości płci UE zmierza do faktycznej równości szans kobiet i mężczyzn. Oznacza to nie tylko równość w sensie prawnym, ale przede wszystkim równość obu płci na rynku pracy, w dostępie do edukacji, dóbr i usług, czy wreszcie udział kobiet i mężczyzn w procesie podejmowania decyzji.

Realizacja POPW będzie odbywała się zgodnie z poszanowaniem zasad równości szans, w tym równości płci w rozumieniu prawa wspólnotowego oraz krajowego, co będzie odzwierciedlone zarówno w procesie programowania, wdrażania i monitorowania. Obowiązek promowania równości płci będzie uwzględniał specyfikę projektów przewidzianych w POPW. W większości realizacja projektów w ramach POPW będzie w dużej mierze neutralna wobec tej zasady. Działania

podejmowane w ramach POPW nie będą skierowane do określonej grupy – kobiet lub mężczyzn. Jednocześnie tam, gdzie promowanie równości płci będzie możliwe i uzasadnione realizowane projekty będą uwzględniały zasadę równouprawnienia.

Realizacja zasady równości szans kobiet i mężczyzn na etapie wdrażania Programu będzie się odbywać równocześnie z realizacją zasady równości szans (opisaną powyżej).

Zasady horyzontalne zrównoważonego rozwoju oraz równości szans i niedyskryminacji (w tym równouprawnienia kobiet i mężczyzn) zostały uwzględnione na etapie programowania i będą przestrzegane na etapie realizacji POPW, w tym m.in. poprzez uwzględnienie ich w kryteriach wyboru projektów, monitorowaniu, kontroli i ewaluacji. W Planie ewaluacji POPW zostanie przewidziane badanie dotyczące realizacji zasad horyzontalnych przez beneficjentów, sposób gromadzenia danych na potrzeby takiej ewaluacji oraz sposób wykorzystania rekomendacji z badania. Wyniki badania zostaną przekazane KM POPW, osobom podejmującym decyzje strategiczne, instytucjom zaangażowanym w proces planowania i reprogramowania oraz wdrażania Programu, a także zostaną udostępnione beneficjentom i potencjalnym beneficjentom POPW.

11.4 POZOSTAŁE ZASADY HORYZONTALNE MAJĄCE ZASTOSOWANIE W PROGRAMIE

Pomoc publiczna

W przypadku spełnienia przez wsparcie przesłanek wystąpienia pomocy publicznej - będzie ono udzielane z uwzględnieniem właściwych przepisów o pomocy publicznej. Pomoc publiczna w ramach Programu będzie zgodna z przepisami proceduralnymi i materialnymi w zakresie pomocy publicznej mającymi zastosowanie w momencie, gdy pomoc publiczna jest przyznawana.

Delokalizacja

Instytucja Zarządzająca zobowiązuje się do uzyskania w przypadku pomocy udzielonej z EFSI dużemu przedsiębiorcy zapewnienia od tego przedsiębiorcy, że wkład finansowy z funduszy nie powoduje znacznej utraty miejsc pracy w istniejących lokalizacjach tego przedsiębiorcy na terytorium Unii Europejskiej 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 Ogólnego.

12. ELEMENTY DODATKOWE

12.1 WYKAZ DUŻYCH PROJEKTÓW

Tabela 46. Lista projektów dużych

Projekt	Planowany termin notyfikacji/ złożenia wniosku (rok, kwartał)	Planowane rozpoczęcie wdrażania (rok, kwartał)	Planowana data zakończenia wdrażania (rok, kwartał)	Oś priorytetowa/Priorytet inwestycyjny
Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin - Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją	Q3 2017	Q2 2016	Q4 2019	III/7d
Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna - Sandomierz	Q1 2018	Q4 2017	Q4 2020	III/7d
Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo - Olsztyn	Q1 2018	Q3 2017	Q4 2020	III/7d
Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa	Q4 2019	Q4 2016	Q1 2023	II/4e

12.2 RAMY WYKONANIA PROGRAMU OPERACYJNEGO

Tabela 47. Ramy wykonania dla Programu (tabela zbiorcza)

Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Wskaźnik lub kluczowy etap wdrażania	Jednostka pomiaru (jeśli dotyczy)	Cel pośredni 2018	Wartość docelowa 2023
I	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie (CI1)	szt.	250	2260
I	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie w podpisanych umowach o dofinansowanie	szt.	430	-
I	EFRR	regiony słabiej	Całkowita kwota certyfikowanych	EUR	115 641 051	811 105 797

		rozwinięte	wydatków kwalifikowalnych			
II	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Całkowita długość nowych dróg (CI13)	km	0	40
II	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14)	km	0	80
II	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Długość nowych oraz przebudowanych lub zmodernizowanych dróg w podpisanych umowach o dofinansowanie	km	40	-
II	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	162 775 572	1 077 830 696
III	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12)	km	0	548
III	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych w podpisanych umowach o dofinansowanie	km	240	-
III	EFRR	regiony słabiej rozwinięte	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	EUR	42 323 159	444 007 908

12.3 WŁAŚCIWI PARTNERZY ZAANGAŻOWANI W PRZYGOTOWANIE PROGRAMU

I. Członkowie Grupy Roboczej ds. przygotowania POPW 2014-2020

Jednostki samorządu terytorialnego z Polski Wschodniej:

1. Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego
2. Urząd Marszałkowski Woj. Podkarpackiego
3. Urząd Marszałkowski Woj. Podlaskiego
4. Urząd Marszałkowski Woj. Świętokrzyskiego
5. Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego
6. Urząd Miasta Białystok
7. Urząd Miasta Kielce
8. Urząd Miasta Lublin
9. Urząd Miasta Olsztyn

10. Urząd Miasta Rzeszów

Urzędy centralne (Ministerstwa, agencje rządowe):

11. Ministerstwo Finansów
12. Ministerstwo Gospodarki
13. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego
14. Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
15. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi
16. Ministerstwo Sportu i Turystyki
17. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
18. Ministerstwo Środowiska
19. Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej
20. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju
21. Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych
22. Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości
23. Polska Organizacja Turystyczna
24. Urząd Zamówień Publicznych
25. Bank Gospodarstwa Krajowego

Organizacje pozarządowe, przedstawiciele pracodawców, związki zawodowe, instytucje społeczeństwa obywatelskiego i organizacje eksperckie:

26. Business Centre Club
27. Forum Związków Zawodowych
28. Fundacja Ekonomistów Środowiska i Zasobów Naturalnych
29. Konfederacja Pracodawców Polskich / Pracodawcy RP
30. NSZZ „Solidarność”
31. Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych
32. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
33. PKPP Lewiatan
34. Rada Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT
35. Stowarzyszenie Organizatorów Ośrodków Innowacji i Przedsiębiorczości w Polsce
36. Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego w Białymstoku
37. Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego w Lublinie
38. Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego w Olsztynie
39. Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego w Rzeszowie
40. Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego w Kielcach
41. Związek Gmin Wiejskich RP
42. Związek Rzemiosła Polskiego

II. Uczestnicy ewaluacji ex – ante

43. Instytut Innowacji i Technologii Politechniki Białostockiej Sp. z o. o.
44. Białostocki Park Naukowo-Technologiczny
45. Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach
46. Instytut Agrofizyki PAN
47. Politechnika Białostocka
48. Politechnika Świętokrzyska
49. Agencja Rozwoju Regionalnego MARR SA Mielec
50. BioControl Sp. z o. o.
51. FM BRAVO Sp. z o. o.
52. Odlewnie Polskie SA
53. Podlaska Fundacja Rozwoju Regionalnego
54. Podlaski Związek Pracodawców

55. Rzeszowska Agencja Rozwoju Regionalnego SA
56. SMF Poland Sp. z o. o.
57. Inkubator Technologiczny w Stalowej Woli
58. Lubelska Fundacja Rozwoju
59. Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego
60. Podlaski zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
61. Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego
62. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
63. Urząd Miasta w Olsztynie
64. Miejski Zarząd Dróg w Kielcach

13. ZAŁĄCZNIKI

1. **RAPORT Z EWALUACJI EX-ANTE ZE STRESZCZENIEM**

2. **STAN SPEŁNIENIA WARUNKOWOŚCI EX ANTE DLA FUNDUSZY EUROPEJSKICH 2014-2020 WRAZ Z PLANEM DZIAŁAŃ**

3. **INFORMACJA NT. POSTĘPOWANIA W SPRAWIE STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

4. **DIAGNOZA WYZWAŃ, POTRZEB I POTENCJAŁÓW OBSZARÓW OBJĘTYCH PROGRAMEM OPERACYJNYM POLSKA WSCHODNIA 2014-2020**