

Protokół z posiedzenia Komitetu Sterującego do spraw Funduszu Spójności przy Ministrze Infrastruktury

Posiedzenie Komitetu Sterującego do spraw Funduszu Spójności odbyło się 6 sierpnia 2004 roku o godzinie 11⁰⁰-14³⁰ w Ministerstwie Infrastruktury przy ulicy Chałubińskiego 4/6 w Warszawie.

Na posiedzeniu obecni byli:

Członkowie Komitetu Sterującego:

- 1) **Pan Wojciech Hałka** – Podsekretarz Stanu w MI - Z-ca Przewodniczącego, który pełnił obowiązki Przewodniczącego,
- 2) **Pani Monika Pałasz** - Przedstawicielka Instytucji Zarządzającej dla Funduszu Spójności; Dyrektor Departamentu Koordynacji Funduszu Spójności w MGiP,
- 3) **Pan Józef Remzyk** - pełnomocnik Pana Karol Tylanda – członka zarządu województwa podlaskiego - przedstawiciela samorządów województw zgłoszonego przez Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- 4) **Pan Józef Swaczyna** – Starosta Strzelecki zgłoszony przez Związek Powiatów Polskich - przedstawiciel ogólnopolskich organizacji jednostek samorządu terytorialnego,
- 5) **Pani Barbara Wyrwas** – Wójt Gminy Klonowa, Członek Komisji Rewizyjnej Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej - przedstawicielka ogólnopolskich organizacji jednostek samorządu terytorialnego.
- 6) **Pan Marcin Harembki** – pełnomocnik Pana Roberta Cyglickiego – Przedstawiciela Instytutu Ekonomii Środowiska,
- 7) **Pan Aleksander Słupczyński** – pełnomocnik Pana Andrzej Massel – Centrum Naukowo – Techniczne Kolejnictwa,
- 8) **Pan Zdzisław Szczerbaciuk** - Krajowa Izba Gospodarcza.

Pozostałe osoby – obserwatorzy i prezenyerzy poszczególnych projektów:

Z ramienia GDDKiA:

Pani Agnieszka Wicha – Naczelnik Wydziału Przygotowania Projektów Unijnych GDDKiA

Pan dr inż. Franciszek Pietrucha – Profil sp. zoo; prezenyer i autor projektu Budowa autostrady A4, odcinek: Zgorzelec – Krzyżowa oraz projektu Przebudowa drogi krajowej nr 2 Siedlce-Terespol,

Pan Włodzimierz Buszke - Transprojekt Gdańsk sp zoo – prezenyer i autor projektu S 3 odcinek Szczecin – Gorzów,

Pani Anna Święch - Transprojekt Gdańsk,

Pani Dagmara Andrzejewska - Transprojekt Gdańsk,

Pan Marek Tomiczek - Transprojekt Gdańsk,

Pani Ewa Barcicka - Naczelnik Biura inwetycji – GDDKiA oddział Szczecin,

Pani Joanna Bajor - GDDKiA oddział Wrocław

Pan Władysław Rawski – GDDKiA oddział Lublin

Z ramienia PKP PLK S.A.:

Pani Grażyna Liberadzka – Członek Zarządu PKP PLK SA

Pan Przemysław Schaefer – Dyrektor Biura Inwetycji PKP PLK S.A.,

Pani Teresa Zwiernik – Z-ca Dyrektora Biura Inwetycji PKP PLK S.A.,

Pan Tadeusz Woźniak– Dyrektor Projektu Funduszy Strukturalnych PKP PLK S.A.

Pani Wacława Wojtkielewicz - Dyrektor Projektu koordynacji i monitorowania projektów,

Pan Jerzy Krzywosz - Biuro Projektów Kolejowych w Poznaniu.

Z ramienia MI oraz MGIP

Pan Wojciech Kulpik – Dyrektor Departamentu Programowania i Strategii MI,

Pan Andrzej Bałkowiec – Naczelnik - Departament Programowania i Strategii MI,

Pan Krzysztof Siwek – Z-ca Dyrektora Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich,

Pan Paweł Pawlik – Naczelnik w Departamencie Finansowania Infrastruktury i Funduszy Unijnych,

Pani Emilia Pieczara – Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Unijnych MI,

Pan Artur Bińka - Departament Finansowania Infrastruktury i Funduszy Unijnych MI,

Pan Grzegorz Małetka – Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych MI,

Pani Anna Mierzejewska – Departament dróg Publicznych MI,

Pan Wiesław Jarosiewicz – Dyrektor Departamentu Kolejnictwa MI,

Pan Mieczysław Bajurski – Dyrektor Departamentu Finansów i Analiz Ekonomicznych,

Pan Robert Kałuża – Departament Koordynacji Funduszu Spójności w MGIP,

Pani Sylwia Cieślak – Departament Programowania i Strategii, MI,

Pan Albert Rawski – Departament Programowania i Strategii, MI,

Pani Dorota Popiołkowska – Departament Programowania i Strategii, MI,

Porządek obrad :

1. wprowadzenie i otwarcie posiedzenia,
2. przyjęcie Regulaminu Komitetu Sterującego do spraw Funduszu Spójności,
3. przyjęcie kryteriów wyboru projektów,
4. prezentacja projektów proponowanych do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,
 1. Budowa autostrady A4, odcinek: Zgorzelec - Krzyżowa,
 2. Przebudowa drogi krajowej nr 2 Siedlce-Terespol,
 3. Budowa drogi ekspresowej S 3 odcinek Szczecin - Gorzów.
 4. Modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław-Poznań I etap.
5. ustalenie stanowiska Komitetu Sterującego odnośnie przedłożonych projektów (podjęcie uchwały zwykłą większością głosów przy obecności co najmniej połowy liczby członków, § 7 zarządzenia nr 12 Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2004r. w sprawie powołania Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu).
6. sprawy organizacyjne,
7. wolne wnioski.

Ad. 1. Wprowadzenie i otwarcie posiedzenia.

Pan Wojciech Hałka Podsekretarz Stanu, pełniący obowiązki Przewodniczącego Komitetu Sterującego (w zastępstwie Sekretarza Stanu Pana Jana Ryszarda Kurylczyka) dokonał otwarcia posiedzenia o godz. 11⁰⁰.

Na wniosek Departamentu Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich porządek obrad został rozszerzony o prezentację 2 wniosków projektowych proponowanych do sfinansowania ze środków Funduszu Spójności:

- 1) Pomoc techniczna dla procesu wdrażania, realizacji i monitorowania projektów Funduszu Spójności w sektorze transportu – Podmiot odpowiedzialny za realizację: Ministerstwo Infrastruktury,
- 2) Wsparcie procesu przygotowania i realizacji projektów kolejowych finansowanych z Funduszu Spójności, Podmiot odpowiedzialny za realizację: PKP PLK S.A.

Rozszerzony porządek obrad został przyjęty.

Ad. 2 Przyjęcie Regulaminu Komitetu Sterującego do spraw Funduszu Spójności.

Pan Marcin Haremski – pełnomocnik Pana Roberta Cyglickiego – Przedstawiciela Instytutu Ekonomii Środowiska, zaproponował dwie poprawki w proponowanym regulaminie dotyczące:

- 1) wydłużenia terminu powiadomienia o posiedzeniach z 7 do 10 dni roboczych (§ ust.1),
- 2) wydłużenia terminu przesyłania dokumentacji z 3 do 7 dni roboczych (§ ust.3),.

Po krótkiej dyskusji i głosowaniu **przyjęto Regulamin pracy Komitetu Sterującego wydłużając termin powiadomienia o posiedzeniach z 7 do 10 dni roboczych, zaś termin przesyłania dokumentacji z 3 do 5 dni roboczych.**

Ad. 3. Przyjęcie kryteriów wyboru projektów.

Po krótkiej dyskusji na temat konieczności przygotowywania oceny oddziaływania na środowisko dla każdego projektu proponowanego do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności oraz omówieniu zasad preferencyjności projektów **proponowane kryteria zostały przyjęte przez członków Komitetu Sterującego.**

Ad. 4 Prezentacja projektów proponowanych do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,

1) Budowa autostrady A4, odcinek: Zgorzelec - Krzyżowa, Prezentacji dokonał Pan dr inż. Franciszek Pietrucha z Biura projektowego Profil sp zoo.

Wyjaśnił, iż jest to projekt odcinka nowej autostrady A 4 długości ok. 51 km, najbardziej wysuniętego na zachód od przejścia granicznego w Zgorzelcu do miejscowości Krzyżowa.

Inwestycja jest podzielona na II etapy:

- 1) o dł. 22 km od granicy Państwa do miejscowości Wykroty,
- 2) o dł. 29 km od miejscowości Wykroty do włączenia istniejącej autostrady A4 z Berlina do Wrocławia.

Odcinek A4 Zgorzelec - Krzyżowa łączy uprzemysłowione regiony południa kraju z droga tranzytową: Saksonia/Wrocław/III Korytarz Transportowy.

Cel projektu:

- 1) wzmocnienie spójności kraju z Niemcami, z Ukrainą,
- 2) poprawa spójności transportu terenów Saksonii ze Śląskiem Dolnym,
- 3) zrównoważony rozwój kraju,
- 4) rozwój transportu międzynarodowego,
- 5) poprawa bezpieczeństwa ruchu.

A4 Zgorzelec – Krzyżowa jest to droga klasy GP, jezdnojezdniowa z 2 pasami ruchu o stanie średnio-dobrym, o stanie nawierzchni w 44 % złym, 26% z popękaniem i wykruszeniami.

Prognoza ruchu,

Prognozowany jest wzrost ruchu aż o 80% w latach 2007-2025.

Planowane prace

Na I odcinku od granicy państwa do miejscowości Wykroty (odcinek o długości 22 km) planowane jest:

- wzmocnienie istniejącego, krótkiego odcinka autostrady (zaledwie 1,7 km); wybudowanego wraz z rekonstrukcją mostu na Nysie Łużyckiej w latach 90:
- budowa nowej autostrady o dł. 20,3 km,
- przebudowa istniejącego węzła od Zgorzelca łączącego istniejący odcinek autostrady z obecną drogą krajową nr 4,
- budowa węzła autostradowego Godzieszów,
- budowa 8 obiektów mostowych nad autostradą dla ruchu pieszych i zwierząt,
- budowa 9 obiektów mostowych w ciągu autostrady,
- budowa 30 km kanalizacji deszczowej,
- budowa dróg dojazdowych do przewidywanych miejsc obsługi podróżnych,
- budowa urządzeń ochrony środowiska: ekrany akustyczne, zbiorniki wodne, separatory oleju, separatory oczyszczania ścieków, zieleni ochronna,
- budowa ekranów na dł. ok. 2 km,
- budowa oświetlenia i łączności,
- oznakowanie autostrady oraz wyposażenia w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowa barier ochronnych.

Na II odcinku od miejscowości Wykroty do Krzyzowej (odcinek o długości 29 km) planowana jest budowa:

- węzła autostradowego Bolestawiec,
- węzła autostradowego Krzyżowa,
- 17 obiektów mostowych w ciągu autostrady,
- 16 obiektów mostowych nad autostradą,
- 50 km kanalizacji deszczowej,
- dróg dojazdowych do 2 miejsc obsługi podróżnych,
- urządzeń ochrony środowiska takich jak elementy akustyczne, zbiorniki wodne, separatory, oleje itp.,
- oświetlenia,
- oznakowanie autostrad i dróg.

Koszty projektu:

ok.221 mln Euro

Koszty całkowite kwalifikowane – 290 mln Euro,

Planowany podział kosztów:

85 % Fundusz Spójności – 246,5 mln Euro,

15 % Budżet państwa – 43,5 mln Euro.

Zagadnienia środowiskowe

- brak kolizji z obszarami Natura 2000,
- wokół przeważają tereny o zróżnicowanej formie zagospodarowania: grunty rolne, lasy, zabudowa siedliskowa rozproszona,
- trasa nie koliduje z zabytkami kultury materialnej,
 - planuje się budowę ekranów akustycznych o dł. 4,3 km w celu zlikwidowania hałasu,
 - planuje się budowę urządzeń odprowadzających ścieki (na I odcinku w okolicach Stawów Jędrzejchowskich, na II odcinku będzie ok. 16 separatorów)
 - planuje się również budowę 7 przejść dla zwierząt (5 nad, 2 pod autostradą).

Ad. 4 Prezentacja projektów proponowanych do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,

2) Prezentacja projektu Przebudowa drogi krajowej nr 2 Siedlce-Terespol, Prezentacji również dokonał Pan dr inż. Franciszek Pietrucha z Biura projektowego Profil sp zoo.

Projekt o dł. 98,7 km. (25 km na terenie woj. Mazowieckiego, 74 na terenie woj. Lubelskiego).

Droga stanowi część drogi międzynarodowej E 30 będącej fragmentem Europejskiego Korytarza Transportowego nr II łączącego Berlin z Warszawą, Mińskiem i Moskwą. Ten ciąg transportowy będzie zastępowany autostradą A 2 funkcjonująca obecnie od Poznania do Konina.

W 2008 r. ma być połączona Warszawa z granicą zachodnią w standardzie autostradowym, natomiast realizacja Autostrady A 2 na wschód od Warszawy ma nastąpić w terminie późniejszym. Odcinek od Siedlec do granicy z Białorusią ma zostać zrealizowany po roku 2013.

W związku z tak odległym terminem realizacji projektu autostradowego konieczne jest przygotowanie obecnie funkcjonującej drogi krajowej do nowych zadań i wymagań tak aby były spełnione wymogi do których jesteśmy zobowiązani na podstawie Traktatu Akcesyjnego (wzmocnienie nawierzchni do 115kN/oś oraz dostosowanie mostów, wiaduktów i przepustów tak aby spełniały wymagania klasy A wg nowych warunków technicznych).

Cel i znaczenie projektu:

Droga krajowa nr 2 stanowi ciąg transportowy łączący Polskę z innymi krajami UE oraz z Rosją, Białorusią oraz z innymi krajami Wspólnoty Niepodległych Państw.

DK 2 Siedlce-Terespol jest to droga klasy GP, o 2 pasach ruchu po 2,5 m każdy, pobocza o szerokości 2,5 m są utwardzone z wyjątkiem obrębu kilkuset metrów w okolicach Białej Podlaskiej gdzie jest droga dwujezdniowa o ruchu (na peryferiach) ok. 5 tys pojazdów/dobę.

Inwestycja podzielona jest na 5 zadań:

- 1) odcinek 25 km. Siedlce – granica woj. Mazowieckiego,
- 2) odcinek 30 km od granicy woj. Mazowieckiego do granicy miasta Biała Podlaska,
- 3) odcinek 11 km obwodnicy miasta Biała Podlaska,
- 4) odcinek 14,5 km od miasta Biała Podlaska do Wólki Dobryńskiej,
- 5) odcinek 17 km od Wólki Dobryńskiej do Granicy Państwa.

Koszt projektu

76 mln Euro; 777 tys Euro/km

Zagadnienia środowiskowe:

1) brak kolizji z obszarami przewidzianymi do szczególnej ochrony w ramach programu Natura 2000. Najbliższy obszar chroniony to tzw. Podlaski Przełom Bugu, Ostoja Nadbużańska oddalona ok. 8 km od DK 2 i Dolina Liwia ok. 3,5 km)

Zagrożenia:

Duży hałas, w związku z tym planuje się instalację ekranów na 100 km ok. 12 ekranów zabezpieczających przed hałasem.

Efektywność projektu:

- 1) Wewnętrzna stopa Zwrotu – 28 %,
- 2) Wartość Bieżąca Netto (przedsięwzięcie przy stopie dyskontowej 6 % wynosi +102 mln Euro).
- 3) Wskaźnik korzyści/koszty – przy stopie dyskontowej 6 % wynosi > 3,5.

Analiza wrażliwości

Stwierdzono, że inwestycja jest średnio- wrażliwa na zmianę poziomu kosztów, a jeśli chodzi o zmiany obciążenia ruchem w granicach +/- 10 %, to powodują bardzo małe zmiany wskaźników ekonomicznych.

Ad. 4 Prezentacja projektów proponowanych do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,

3) Prezentacja projektu Budowa drogi ekspresowej S 3 odcinek Szczecin - Gorzów,

Prezentacji dokonał Pan inż. Włodzimierz Buszke z biura projektowego Gdańsk Projekt,

Projekt o dł. 81,6 km przebiega przez teren woj. zachodniopomorskiego i lubuskiego (początek na węźle Klucz na skrzyżowaniu A6 z projektowaną S3, zaś koniec inwestycji na węźle Gorzów Północ).

Istniejąca droga krajowa S 3 przechodzi przez zabudowane tereny miasta Szczecina, Pyrzyca, Gorzowa oraz przez mniejsze miejscowości, nie posiada odpowiednich parametrów w zakresie szerokości, nośności, bezpieczeństwa jak i ochrony środowiska.

Projekt drogi ekspresowej S 3 Szczecin-Gorzów -Lubawka stanowi ważny element krajowej i europejskiej sieci dróg.

Projektowany odcinek S 3 przejmie ruch tranzytowy z istniejącej drogi nr 3 oraz stworzy podstawy rozwoju dla sąsiednich terenów. Powiązanie z A2 oraz w dalszej perspektywie z A4 umożliwi dogodnie połączenie komunikacyjne zespołu portowego Szczecin-Świnoujście z Dolnym i Górnym Śląskiem.

Położenie Szczecina na trasie transeuropejskiego korytarza transportowego Północ-Południe umożliwi połączenia Płd. Skandynawii poprzez Świnoujście/Szczecin oraz Czechy/Austrię do Portów Morza Śródziemnego co zwiększy znaczenie drogi ekspresowej S3 zwłaszcza dla tranzytu międzynarodowego.

Projektowana droga w województwie zachodniopomorskim przecina tereny o zagospodarowaniu rolniczym - ok. 90%, leśnym – ok. 10 %, natomiast w woj. lubuskim przecina tereny o zagospodarowaniu rolniczym - ok. 40%, leśnym – ok. 60 %.

S3 Szczecin-Gorzów przebiega przez gminy wiejskie z pominięciem większych miast i osiedli.

Natężenie ruchu:

8-10 tys. pojazdów na dobę.

Prognoza:

30 tys. pojazdów na dobę – jest to 3-krotny wzrost.

Zagadnienia środowiskowe:

Na trasie projektu nie ma gatunków drzew objętych ochroną prawną ani pomnikowych obszarów drzew choć droga przecina Puszcę Bukową na odcinku dł. 1 km, przebiega przez Pojezierze Myśliborskie, zaś na odcinku woj. lubuskiego przecina kompleks Puszczy Gorzowskiej i Barlineckiej.

Dla ochrony zwierząt przewidziano pasy drogowe na całym odcinku, zaprojektowano 10 obiektów mostowych pod drogą ekspresową dla przejść dla zwierząt oraz kilkadziesiąt przepustów -przejść dla płazów i gadów.

Ww. inwestycja przebiega przez obszary objęte ochroną konserwatorską w związku z tym potrzebny będzie nadzór archeologiczny w czasie budowy.

Spływ wód deszczowych zaprojektowano przez rowy trawiaste, woda będzie oczyszczana i odprowadzana do gruntu, a tam gdzie czas odpływu będzie dłuższy niż 24 h zaprojektowano zbiorniki odparowujące. Dodatkowo przewidziano warstwy filtracyjne w rowach.

Zaprojektowano oczyszczalnie ścieków sanitarnych, mini oczyszczalnie ścieków opadowych oraz osadniki sprzężone z separatorami.

Projekt przebiega tylko przez 1 zabudowę osiedlową i dla jej ochrony zaprojektowano ok. 2 km. zabezpieczeń akustycznych.

W rejonie projektowanej drogi nie występują zbiorniki wód podziemnych wymagających szczególnej ochrony.

Koszt projektu

1 mld Euro; koszt 1 km wynosi ok. 3 mln Euro i jest on relatywnie tani w porównaniu z innymi analogicznymi inwestycjami charakteryzującymi się małym zainwestowaniem terenu, rzadką siecią dróg poprzecznych oraz występowaniem przecieków wodnych.

Ad. 4 Prezentacja projektów proponowanych do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,

4) Prezentacja projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław-Poznań I etap”,

Prezentacji projektu dokonała Pani Grażyna Liberadzka – Członek Zarządu PKP PLK S.A.

Projekt „Modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław-Poznań I etap” jest w pełni zgodny z Narodowym Planem Rozwoju z Podstawami Wsparcia Wspólnoty oraz Strategią Rozwoju Transportu. Projekt spełnia również wszystkie kryteria wyboru projektów ubiegających się o współfinansowanie ze środków Funduszu Spójności.

Cel inwestycji:

- włączenie w zintegrowaną sieć transeuropejską i stworzenie spójnej zintegrowanej sieci transeuropejskiej,
- poprawa połączeń regionalnych,
- poprawa komunikacji Wrocławia.

Koszt projektu:

Koszt całkowity – 271 mln Euro,

Koszt kwalifikowany- 268 mln Euro,

Wnioskowana pomoc ze środków Funduszu Spójności: 85 % - 228,5 mln Euro,

Finansowanie krajowe z Budżetu Państwa 15 %- 40 mln Euro.

Aktualny stan prac:

- trwają przygotowania dokumentacji przetargowej,
- realizacja projektu trwać będzie do końca 2008r,
- pierwsze procedury przetargowe na wybór konsultanta przygotowującego materiały projektowe odbędą się w sierpniu br,

-przetarg na inżyniera kontraktu planuje się we wrześniu br.

Zakres prac:

- 1) roboty torowe,
- 2) roboty podtorza,
- 3) roboty układów drogowych,
- 4) modernizacja przejazdów kolejowych,
- 5) budowa dróg objazdowych,
- 6) roboty inżynieryjne (budowa mostów, przejść podziemnych, obiekty budowlane, obiekty kubaturowe związane z sygnalizacją, instalacje dla systemów interoperacyjności,
- 7) modernizacja sieci trakcyjnej, sieci elektroenergetycznej,

Cel projektu:

- 1) odciążenie dróg,
- 2) rozwój transportu zbiorowego,
- 3) poprawa bezpieczeństwa przejazdu,
- 4) skrócenie czasu podróży (przewozy regionalne – 65 minut, przewozy intercity 35-45 minut).

Po wysłuchaniu wszystkich prezentacji Podsekretarz Stanu Pan Wojciech Hałka otworzył dyskusję nad powyższymi projektami.

Pani Monika Pałasz zapytała czy harmonogram realizacji projektu A4 Zgorzelec- Krzyżowa pozwoli na uruchomienie procedury przetargowej w zakładanym terminie ?

Pani Joanna Bajor GDDKiA 0/Wrocław w odpowiedzi podała następujący plan działania: a mianowicie:

- 10 IX – uzyskana zostanie pełna dokumentacja techniczno przetargowa,
 - decyzja lokalizacyjna jest prawomocna już od 7 lat,
 - grunty są wykupione w 92 % (ostatnie działki są w trakcie wywłaszczenia),
 - wykonuje się badania archeologiczne na biegu trasy (zaawansowane w 50 %,
 - roboty planowane są na wiosnę przyszłego roku,
- procedura przetargowa zostanie uruchomiona zgodnie z planem.

Pani Monika Pałasz stwierdziła, że dokumentacja techniczna warunkuje wydanie decyzji na budowę i wówczas będzie zakończone pełne postępowanie oceny oddziaływania na środowisko. Pani Monika Pałasz zapytała kiedy GDDKiA złoży wniosek o wydanie decyzji na budowę jeśli we wrześniu będzie gotowa dokumentacja techniczna?

Pani Joanna Bajor GDDKiA 0/Wrocław stwierdziła, że:

10 IX – zostanie zakończona dokumentacja techniczna,

15 IX – zostanie złożony wniosek o pozwolenie na budowę (procedura trwa 1m-c).

Pan Józef Swaczyna – Starosta strzelecki - przedstawiciel ogólnopolskich organizacji jednostek samorządu terytorialnego, podkreślił wagę i znaczenie ww. projektu, jego pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy regionów

jednocześnie wyrażając nadzieję, że GDDKiA przypilnuje wszystkich spraw związanych z dokumentacją co pozwoli na terminową realizację projektu.

Pani Monika Pałasz odniosła się do projektu kolejowego uznając go za „dojrzały” zapytała czy kwota 2 mln Euro planowana do wydania w tym roku będzie przeznaczona na realizację Pomocy Technicznej ?

Pani Teresa Zwiernik Z-ca Dyrektora Biura Inwestycji PKP PLK S.A odp., że środki będą wydatkowane na działania związane z przygotowaniem dokumentacji oraz na zaliczkę dla wykonawcy.

Pani Monika Pałasz odniosła się do niespójności danych dot. analizy ruchu na drodze nr 2 Siedlce-Terespol jakie otrzymuje z Ministerstwa Infrastruktury.

Pan dr Franciszek Pietrucha zapewnił , że na trasie DK 2 analiza ruchu kształtuje się na poziomie 5-8 tys/na dobę. I że nie jest prawdą, że potoki ruchu są mniejsze w miarę oddalania się od Warszawy. Dla przykładu podał okolice Międzyrzecza, Białej Podlaski gdzie wyniki są nawet wyższe co jest skutkiem dużej generacji ruchu lokalnego.

Pani Monika Pałasz stwierdziła potrzebę uporządkowania danych dotyczących potoku ruchu, ponadto przydatność wskazywania w aplikacji czy na danym odcinku realizowane są inne projekty tak aby z łatwością można było uchwycić relacje między nimi.

Pan Wojciech Hałka przypomniał, że w przyszłym roku planowany jest monitoring ruchu, który pozwoli zweryfikować dane sprzed kilku lat i oparte o nich prognozy na których bazujemy. Stwierdził, że może to wpłynąć na projekty programu rzeczowo-finansowego na najbliższe lata.

Pani Monika Pałasz odnosząc się do projektu DK 2 Siedlce-Terespol zapytała czy jest realne aby w tym roku uruchomić jakiegokolwiek środki kwalifikowane ?

Pan Władysław Rawski – GDDKiA O/Lublin

Odp. że istnieje niebezpieczeństwo nie wydania tych pieniędzy w tym roku, gdyż przedłuża się przygotowanie dokumentacji wykupu gruntów a właśnie na wykup gruntów przewidziano wydatkowanie środków kwalifikowanych w tym roku.

Pani Monika Pałasz stwierdziła, że analogiczna sytuacja ma miejsce w przypadku S3 Szczecin-Gorzów. Pani Dyrektor wyraziła wątpliwość co do zasadności aplikowania w tym roku wspomnianego projektu gdyż główny ciężar wydatkowania przypada na lata dalsze tzn. 2007-2008.

Pan Wojciech Hałka wyjaśnił, że chodzi przede wszystkim o znalezienie współfinansowania już na działania przygotowawcze, które będą miały miejsce w 2005r. Pan Minister stwierdził, że mamy 2 możliwości:

1) aplikujemy w tym roku o realizację całego projektu, mając świadomość, że początkowo kwoty angażowane będą stosunkowo niskie a główne wydatkowanie nastąpi w latach dalszych albo,

2) możemy podzielić projekt na 2 aplikacje, teraz występując o współfinansowanie działań przygotowawczych, potem zaś o współfinansowanie stricte realizacji projektu.

Jednocześnie Pan Minister stwierdził, że przy 1 możliwości mamy pewność, że projekt będzie realizowany, zaś przy rozbiciu go na 2 aplikacje nie mamy pewności, że Komisja Europejska wyda w przyszłości korzystną dla nas decyzję.

Pani Ewa Barcicka Naczelnik Wydziału Inwestycji GDDKiA O/Szczecin podkreśliła, że GDDKiA nie ma pieniędzy na samodzielne sfinansowanie wykupów gruntów, których koszt wynosi 12 mln 400 tys. Euro. zaś których wykup warunkuje być albo nie być projektu. Pani Naczelnik podkreśliła ekonomiczność projektu, którego stopa zwrotu IRR wynosi aż 22,4 % co jest 3x > niż przewidywany wskaźnik 8 %.

Ad. 5 ustalenie stanowiska Komitetu Sterującego odnośnie przedłożonych projektów (podjęcie uchwały zwykłą większością głosów przy obecności co najmniej połowy liczby członków, §7 zarządzenia nr 12 Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2004r. w sprawie powołania Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu).

Głosowanie:

Nazwa projektu	Głosy „za”	Głosy „wstrzymujące się”	Głosy „przeciw”	Uchwała rekomendująca projekt Ministrowi Infrastruktury
1. Budowa autostrady A4, odcinek: Zgorzelec-Krzyżowa	7	1	0	przyjęta
2. Przebudowa drogi krajowej nr 2 Siedlce-Terespol,	5	3	0	przyjęta
3. Budowa drogi ekspresowej S 3 odcinek Szczecin - Gorzów	3	5	0	W wyniku krótkiej dyskusji i wobec braku głosów przeciw uchwała została przyjęta
4. Modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław-Poznań I etap	8	0	0	przyjęta

Ad.6 sprawy organizacyjne - brak

Ad. 7 wolne wnioski.

Pan Krzysztof Siwek –z-ca Dyrektora Departamentu Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich zreferował najważniejsze elementy 1 projektu pomocy technicznej proponowany przez FF do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności.

1) Pomoc techniczna dla procesu wdrażania, realizacji i monitorowania projektów Funduszu Spójności w sektorze transportu – Podmiot odpowiedzialny za realizację: Ministerstwo Infrastruktury.

- 1) Kwota wnioskowana: 3 mln 980 tys. Euro,
- 2) % dofinansowania – 100 %,
- 3) Czas realizacji 2005-2008,
- 4) Projekt obejmuje 9 kontraktów podzielonych na 3 zadania.

I zadanie – wsparcie eksperckie,

Realizacja I zadania (2 kontrakty z firmami doradczymi, 2 kontrakty indywidualne prawne, 1 indywidualny ekspercki)

II zadanie – szkolenia,

III zadanie tłumaczenia.

5) Cel projektu: podjęcie działań zmierzających do efektywnego wdrażania, realizowania i monitorowania projektów, które uzyskały dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności.

Pani Wacława Wojtkielewicz - Dyrektor Projektu koordynacji i monitorowania projektów zreferowała II projekt:

Wsparcie procesu przygotowania i realizacji projektów kolejowych finansowanych z Funduszu Spójności, Podmiot odpowiedzialny za realizację: PKP PLK S.A.

- 1) Kwota wnioskowana: 2 mln. Euro,
- 2) % dofinansowania – 100 %,
- 3) Pieniądze zostaną przekazane na następujące działania:
 - wsparcie eksperckie (wybór koncesjonariusza, sposób modernizacji, prawidłowego szacunkowania kosztów, zgodności z interoperacyjnością)
 - wsparcie przy wdrażaniu projektów, kwestie kwalifikowalności wypadków,
 - obsługa prawna,
 - szkolenia,
 - refundacja działań informacyjno-promocyjnych.

Pan Minister Wojciech Hałka oraz **Pani Dyrektor Monika Pałasz** zgodnie potwierdzili potrzebę takiego wsparcia, ponadto Pani Monika Pałasz stwierdziła, że pomoc tego rodzaju jest „bezdyskusyjna” że przy projektach środowiskowych od dawna gminy występują o tego typu środki, które bez problemów przyznawane są przez Komisję Europejską.

Głosowanie

Nazwa projektu	Głosy „za”	Głosy „wstrzymujące się”	Głosy „przeciw”	Uchwała rekomendująca projekt Ministrowi Infrastruktury
Pomoc techniczna dla MI	7	1 - głos Ministra Wojciecha Hatki	0	przyjęta
II wniosek – Pomoc techniczna dla PKP PLK SA	8	0	0	przyjęta

W wyniku 1 posiedzenia Komitetu Sterującego dla strategii wykorzystania Funduszu Spójności podjęto następujące uchwały:.

- 1) Uchwała nr 1 z dnia 6 sierpnia 2004r. Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu w sprawie przyjęcia Regulaminu pracy Komitetu Sterującego do spraw Funduszu Spójności,
- 2) Uchwała nr 2 z dnia 6 sierpnia 2004r. Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu w sprawie przyjęcia kryteriów wyboru projektów proponowanych do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,
- 3) Uchwała nr 3 z dnia 6 sierpnia 2004r. Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu w sprawie rekomendacji Ministrowi Infrastruktury projektu *Budowa autostrady A4, odcinek: Zgorzelec - Krzyżowa*, celem przedstawienia do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,
- 4) Uchwała nr 4 z dnia 6 sierpnia 2004r. Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu w sprawie rekomendacji Ministrowi Infrastruktury projektu *Budowa drogi ekspresowej S 3 odcinek Szczecin – Gorzów Wielkopolski*, celem przedstawienia do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,
- 5) Uchwała nr 5 z dnia 6 sierpnia 2004r. Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu w sprawie rekomendacji Ministrowi Infrastruktury projektu *Przebudowa drogi krajowej nr 2 Siedlce-Terespol*, celem przedstawienia do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,
- 6) Uchwała nr 6 z dnia 6 sierpnia 2004r. Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu w sprawie rekomendacji Ministrowi Infrastruktury projektu *Modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław-Poznań I etap*, celem przedstawienia do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności,
- 7) Uchwała nr 7 z dnia 6 sierpnia 2004r. Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu w sprawie rekomendacji Ministrowi Infrastruktury projektu *Pomoc techniczna dla procesu wdrażania, realizacji i monitorowania projektów Funduszu Spójności w sektorze transportu*, celem przedstawienia do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności. Podmiot odpowiedzialny za realizację: Ministerstwo Infrastruktury,
- 8) Uchwała nr 8 z dnia 6 sierpnia 2004r. Komitetu Sterującego dla Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu w sprawie rekomendacji Ministrowi

Infrastruktury projektu *Wsparcie procesu przygotowania i realizacji projektów kolejowych finansowanych z Funduszu Spójności*, celem przedstawienia do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności. Podmiot odpowiedzialny za realizację: PKP PLK S.A.

Przewodniczący Komitetu Sterującego

Opracowała w zastępstwie sekretarza
Komitetu Sterującego:

Dorota Popiołkowska TS