

*Ekologia, transport, systemy transportowe, fundusze unijne,
perspektywa finansowa, gałęziowy układ transportu*

Bożena GRAD¹
Ewa FERENSZTAJN-GALARDOS²
Renata KRAJEWSKA³

FINANSOWANIE ROZWIĄZAŃ EKOLOGICZNYCH W TRANSPORCIE W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2007-13

Degradacyjny wpływ na środowisko był i nadal jest dominującym wśród czynników kształtujących strukturę gałęziową systemów transportowych oraz oddziałujących na kierunki rozwoju poszczególnych gałęzi transportu. W ostatnich latach, kiedy to wzrosła świadomość ekologiczna społeczeństwa, można zauważyć wyraźny wzrost rangi czynnika proekologicznego w kształtowaniu systemów transportowych. Czynnikiem ten jest nierozdzielnie związany z wzrastającą dbałością społeczeństwa o ochronę środowiska, oraz rozwojem metod pomiaru szkodliwego oddziaływania na środowisko. Wzrost świadomości ekologicznej stał się niewątpliwie przyczyną poszukiwania przyjaznych dla środowiska kierunków rozwoju gospodarki, w której to transport odgrywa ogromną rolę.

W rozważaniach referatu główną uwagę zwrócono na finansowanie rozwiązań ekologicznych w transporcie w perspektywie finansowej 2007-13

TITLE FINANCING ECOLOGICAL SOLUTIONS IN THE TRANSPORT OF THE FINANCIAL PROSPECT 2007 - 13

Influence on the environmental degradation was and still is among the dominant factors shaping the structure of production, transport systems and trends affecting the various branches of transport. In recent years, when it increased public ecological awareness, it can be seen a clear increase in the rank of ecological factors in shaping transportation systems. This factor is inextricably associated with society's growing attention to environmental protection and the development of methods of measuring harmful influence on the environment. Undoubtedly, increase ecological awareness has become the cause of seeking environmentally friendly developments of the economy, in which transport plays important role.

In consideration of the paper the main attention is paid to financing ecological solutions in the transport in the financial prospect 2007-13.

¹dr Bożena Grad – Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki; Zakład Logistyki i Marketingu; 26–600 Radom, Malczewskiego 29, e-mail: b.grad@pr.radom.pl; bozenagrad@kki.net.pl; Tel: + 48 48 361-77-56; Fax: + 48 48 361-77-42

²mgr Ewa Ferensztajn – Galardos - Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki; Zakład Logistyki i Marketingu; 26–600 Radom, Malczewskiego 29, e-mail:e.ferensztajn@pr.radom.pl; Tel: + 48 48 361-77-89; Fax: + 48 48 361-77-42

³mgr Renata Krajewska , Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki; Zakład Logistyki i Marketingu; 26–600 Radom, Malczewskiego 29, e-mail: r.krajewska@ pr.radom.pl. Tel: + 48 48 361-77-89; Fax: + 48 48 361-77-42

1. WSTĘP

Stopień degradacyjnego wpływu transportu na środowisko, który pociąga za sobą znaczne koszty – zarówno pośrednie, jak i bezpośrednie, jest uzależniony od technologii, natężenia ruchu, struktury gałęzowej systemu transportowego, poziomu technicznego rozwiązań konstrukcyjnych taboru.

Uwarunkowania ekologiczne w transporcie są nierozdzielnie związane z pojęciem zrównoważony rozwój, które to po raz pierwszy zostało zdefiniowane w raporcie „*Nasza wspólna przyszłość*” z 1987r., opracowanym przez Światową Komisję Środowiska i Rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych. Zrównoważony rozwój został wówczas określony jako proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom. Obejmuje on działania mające na celu nie tylko ochronę środowiska, ale także racjonalną gospodarkę zasobami naturalnymi, wzrost gospodarczy, a także sprawiedliwy podział korzyści wynikający z tego wzrostu.

Perspektywa finansowa 2007-13 stwarza dla polskiego transportu niepowtarzalne źródło finansowania nowych, ekologicznych rozwiązań gwarantujących zrównoważony rozwój systemów transportowych.

2. UWARUNKOWANIA EKOLOGICZNE TRANSPORTU

Struktura gałęziowa systemów transportowych kształtowana jest przez wiele różnych czynników, których rola na przestrzeni dziejów była zmienna. Położenie geograficzne, obszar i zaludnienie poszczególnych krajów, rozmieszczenie ludności, stopień urbanizacji, a także rozmieszczenie ośrodków atrakcyjnych pod względem turystycznym, struktura i rozmieszczenie produkcji, współpraca międzynarodowa, w tym wielkość i struktura międzynarodowych obrotów towarowych, poziom rozwoju techniczno-technologicznego, itp. spowodowały ukształtowanie się w poszczególnych krajach zróżnicowanych pod względem struktury gałęzowej i rozwiązań techniczno-technologicznych systemów transportowych [1].

Obecnie transport samochodowy realizuje w krajach Unii Europejskiej, w tym również i w Polsce 44% przewozów ładunków (uwzględniając żeglugę morską bliskiego zasięgu) i 79% przewozu pasażerów. Tak dynamiczny rozwój transportu samochodowego jest trudny do pogodzenia z ekologicznymi i energetycznymi kryteriami wyboru kierunków rozwoju transportu zgodnych ze zrównoważonym rozwojem transportu. Gałąź ta cechuje się nie tylko najwyższym wskaźnikiem energochłonności, ale także wysokim stopniem zanieczyszczenia powietrza i wysoką terenochłonnością – która jest sprzeczna z wytycznymi NATURA 2000.

Zrównoważony rozwój transportu wpisany jest w zasady kształtowania polityki transportowej państwa, tj. [8]:

- zasadę wpływania na popyt na usługi transportu i sposób w jego zaspokajania przez ograniczenie tempa wzrostu ruchu i przewozów w określonych podsystemach transportowych, zmniejszenie odległości podróży i przewozów oraz zmianę podziału zadań przewozowych;
- zasadę wspierania energooszczędnych i mniej obciążających środowisko gałęzi i form transportu;
- zasadę zapewnienia równowagi w zaspokajaniu potrzeb transportu międzynarodowego, krajowego, regionalnego i lokalnego;

- zasadę racjonalizacji obsługi ruchu tranzytowego;
- zasadę zachowania właściwych proporcji między rozbudową infrastruktury a utrzymaniem i przebudową istniejących zasobów;
- zasadę podziału ról w zarządzaniu, regulacji rynku i prywatyzacji;
- zasadę finansowania i stopniowego wprowadzania zasady „użytkownik płaci” z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych.

Idea zrównoważonego rozwoju gospodarczego znajduje także odzwierciedlenie w przyjętym w marcu 2007 r. przez państwa UE tzw. „pakiecie 3 razy 20”. Zgodnie z zawartymi w nim postanowieniami do 2020r. ma nastąpić w stosunku do 1990r. redukcja emisji gazów cieplarnianych o 20% i zwiększenie do poziomu 20% udziału energii odnawialnej w finalnym zużyciu energii [5].

Szereg dokumentów opracowanych przez Unię Europejską, odnoszących się do strategii rozwoju transportu, wskazuje na kierunki rozwoju transportu oraz jego szkodliwe oddziaływania dla ludności i środowiska naturalnego. Promowane są systemy transportu minimalizującego emisję zanieczyszczeń: transport kolejowy i wodny, nowe technologie transportu i zasady organizacji. Generalnym celem polityki transportowej zrównoważonego rozwoju jest tworzenie warunków do sprawnego, bezpiecznego, efektywnego ekonomicznie, a zarazem społecznie, gospodarczo i przestrzennie zasadnego rozmieszczenia osób i ładunków w ramach wyznaczonych przez dostępne do tego działania, szeroko rozumiane zasoby naturalne i możliwości odprowadzania zanieczyszczeń do środowiska [3].

Polityka transportowa Unii Europejskiej jest podstawowym mechanizmem regulacji polskiego systemu transportowego. Rola krajowej polityki transportowej ulega stopniowemu zawężeniu, co powoduje określone reperkusje dla systemu transportowego Polski, który pod względem parametrów technicznych, eksploatacyjnych i operacyjnych niestety znacznie różni się od systemów transportowych innych krajów członkowskich Unii Europejskiej, szczególnie tych – zaliczanych do byłej 15-stki.

Polityka transportowa Unii Europejskiej oddziałuje na sferę rynkowo-regulacyjną oraz infrastrukturalną, czyli realną sektora transportu, zmienia go zgodnie z ustalonymi celami i odpowiednio modyfikuje, dostosowując do ogólnospółnotowych potrzeb i wymogów istniejących w tym zakresie. Oddziaływanie to, jak to wcześniej podkreślono, już obecnie powoduje i będzie powodować także w przyszłości – tak w średnim, jak i długim horyzoncie czasu, szereg następstw technicznych i organizacyjnych, funkcjonalno – przestrzennych oraz ekonomicznych i ekologicznych dla krajowego systemu transportowego. Ze względu jednakże na osiągnięty stopień rozwoju tego systemu, jego strukturę techniczną i przestrzenną oraz parametry techniczno-eksploatacyjne, wpływ tej polityki nie zawsze jest i zapewne nie zawsze będzie zgodny z przyjętymi, jak i pożądanymi kierunkami oraz dynamiką zmian polskiego systemu transportowego [4].

Europejska polityka transportowa za jeden z głównych celów stawia sobie pogodzenie idei zrównoważonego rozwoju gospodarczego z negatywnym oddziaływaniem na środowisko, co jest w dużej mierze związane z rozwojem transportu samochodowego. Jednym ze sposobów zmniejszenia stopnia zanieczyszczenia powietrza na drogach niszczącego wpływu transportu na środowisko naturalne jest przekierowanie części ładunków na inne gałęzie transportu. Jedną z bardziej przyjaznych środowisku – proekologicznych gałęzi transportu jest żegluga śródlądowa charakteryzująca się dużym

bezpieczeństwem, niską energochłonnością oraz dużymi możliwościami przewozowymi jednostek.

Preferencje żeglugi śródlądowej powodują, że Komisja Europejska dąży do jej większego wykorzystania oraz uczynienia z tej gałęzi transportu ważnego elementu intermodalnych systemów transportowych, tym bardziej, że prognozy rozwoju gospodarczego przewidują, że w wyniku aktywizacji wymiany towarowej pomiędzy krajami członkowskimi Unii Europejskiej, nastąpi wzrost potrzeb przewozowych o ok. jedną trzecią do 2015r. [7].

Udział żeglugi śródlądowej w przewozach ogółem kształtuje się następująco: w Holandii – 44%, Belgii – 12%, Niemczech – 14%, w rejonie dróg wodnych Austrii – 18%. W Polsce przewozy ładunków żegluga śródlądową od lat nie przekroczyły 1%. mimo zaleceń Unii Europejskiej problemy transportu śródlądowego nie znajdują w Polsce wsparcia w polityce transportowej kraju [6].

Oficjalne zagrożenie środowiska naturalnego jako problem o charakterze globalnym zostało uznane w 1992r. w Rio de Janeiro na II Konferencji Komisji ONZ ds. Środowiska i Rozwoju (tzw. „Szczyt Ziemi”). Na konferencji tej przedstawiono ideę „zrównoważonego rozwoju” której istotną część stanowi „zrównoważony transport” [5].

Wytycznymi do kształtowania polskiego systemu transportowego są również unijne rozwiązania przeciwko zmianom klimatu płynące wprost ze Szczytu Klimatycznego ONZ w Kopenhadze, tj. [10]:

- redukcja emisji – wiążące cele krajowe każdego państwa członkowskiego UE do redukcji emisji gazów cieplarnianych ze źródeł innych niż włączone w system handlu emisjami ETS (np. transport drogowy i morski. Budownictwo, usługi, rolnictwo i mniejsze zakłady przemysłowe), pomiędzy 2013 a 2020 rokiem – źródła te obecnie odpowiadają za około 60% wszystkich emisji gazów cieplarnianych;
- ekologiczne samochody – nowe normy emisji dla nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE – samochody osobowe stanowią obecnie źródło 12 procent całkowitej emisji CO₂ w UE;
- mniej CO₂ z paliw – dostawcy powinni ograniczać emisję gazów cieplarnianych powstających przy wydobyciu lub uprawie, transporcie, dystrybucji, przetwarzaniu i spalaniu paliw o 10% do roku 2020;
- energooszczędne opony – nowy system znakowania pod kątem wydajności energetycznej pozwoli kierowcom na wybór opon zmniejszających zużycie paliwa.

Włączenie polskiego systemu transportowego do europejskiego systemu transportowego jest zadaniem długofalowym i wymaga podjęcia wielu istotnych decyzji dotyczących polityki rozwoju transportu. Jednym z podstawowych zadań polityki transportowej jest określenie przyszłej struktury gałęziowej transportu w Polsce. Wzrost rangi ochrony środowiska jako kryterium wyboru kierunków rozwoju transportu spowodował, iż w krajach Europy Zachodniej występuje w ostatnich latach wyraźna tendencja do:

- ograniczenia roli transportu samochodowego w przewozach zarówno ładunków, jak i pasażerów;
- wzmocnienie roli transportu kolejowego w obsłudze przewozów ładunków oraz pasażerów;

- rozwój żeglugi śródlądowej i morskiej bliskiego zasięgu jako alternatywy dla transportu samochodowego;
- ograniczenia motoryzacji indywidualnej w miastach na rzecz zbiorowej komunikacji miejskiej i transportu rowerowego.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej powoduje konieczność dostosowania zasad funkcjonowania transportu do norm unijnych. Kwestie te dotyczą również ochrony środowiska. Obecnie ustawodawstwo polskie jest zgodne z unijnym i zorientowane na ochronę poszczególnych komponentów środowiska oraz regulację procesów technologicznych i produktów w celu ochrony zdrowia człowieka i środowiska. Niezbędnym i niezwykle istotnym czynnikiem w procesie integracji europejskiej jest uwypuklenie roli planowania i zarządzania środowiskowego. VI program działań Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie ochrony środowiska na lata 2001-2010 podkreśla, że realizacja zrównoważonego rozwoju ma nastąpić poprzez poprawę środowiska i jakości życia obywateli krajów należących do Unii Europejskiej.

Programy ochrony środowiska muszą nawiązywać do regulacji Unii Europejskiej, takich jak: Agenda 21; Strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej; Dyrektyw UE; Europejskiej sieci ekologicznej NATURA 2000.

Uwarunkowania międzynarodowe wynikają przede wszystkim ze zobowiązań przyjętych podczas procesu akcesji z Unią Europejską i zawarte zostały w Dyrektywach UE dotyczących ochrony środowiska.

3. INSTRUMENTY FINANSOWE PERSPEKTYWY FINANSOWEJ 2007-13 DLA SEKTORA TRANSPORTU

Obecny okres programowania finansowego Unii Europejskiej przypadający na lata 2007-2013 daje Polsce szansę na wykorzystanie około 67,3 mld EUR środków unijnych.

Wśród podstawowych instrumentów programowania rozwoju perspektywy finansowej 2007-13 przy pomocy których dokonywana jest absorpcja środków unijnych możemy wymienić:

- NARODOWY PLAN ROZWOJU (NPR)
- Strategię Rozwoju Kraju na lata 2007-2015
- Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007-2013
- Narodową Strategię Spójności
- Programy Operacyjne
- Regionalne Programy Operacyjne
- Inne strategie sektorowe, zagospodarowania przestrzennego, strategie regionalne i inne

Środki finansowe perspektywy 2007-13 wydatkowane są w ramach następujących programów operacyjnych (PO), które zawierają również ekologiczne przedsięwzięcia transportowe:

- PO Infrastruktura i Środowisko;
- PO Kapitał Ludzki;

- PO Innowacyjna Gospodarka;
- PO Rozwój Polski Wschodniej;
- PO Europejska Współpraca Terytorialna;
- PO Pomoc Techniczna.

Ponadto perspektywa ta obejmuje programowanie regionalne tworzone na poziomie szesnastu województw w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO). Regionalne Programy Operacyjne na lata 2007-2013 są najważniejszym instrumentem polityki regionalnej województw w tym okresie. Są one tworzone na podstawie strategii rozwoju województw i mają służyć realizacji przedsięwzięć przez różne podmioty na terenie województwa ze środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, polskich środków publicznych oraz środków sektora prywatnego.

Istotą Regionalnych Programów Operacyjnych jest opis i uzasadnienie wybranych osi priorytetowych lub poszczególnych priorytetów w niektórych Regionalnych Programach Operacyjnych powstałych w rezultacie prowadzonych konsultacji i uzgodnień z różnymi podmiotami i środowiskami poszczególnych województw. Są więc one, z natury rzeczy, kompromisem pomiędzy dużymi aspiracjami poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, a możliwościami finansowymi wyznaczonymi przez środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i wkład własny poszczególnych beneficjentów [2].

Powiązania występujące pomiędzy poszczególnymi instrumentami absorpcji funduszy unijnych perspektywy finansowej na lata 2007-13 przedstawiono w ujęciu schematycznym na rys. 1.



Rys. 1. Powiązania pomiędzy instrumentami programowania rozwoju perspektywy finansowej 2007-13

Źródło: Opracowanie własne

Narodowa Strategia Spójności Narodowe lub inaczej Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO), to dokument strategiczny, który określa priorytety i obszary wykorzystania oraz system wdrażania funduszy unijnych: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) oraz Funduszu Spójności w ramach budżetu Wspólnoty na lata 2007–13. Celem strategicznym NSS (NSRO) jest tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki polskiej opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz wzrost poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Cele NSRO są realizowane za pomocą Programów Operacyjnych (PO), zarządzanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) - zarządzanych przez Zarządy poszczególnych Województw i projektów współfinansowanych ze strony instrumentów strukturalnych (rys.1).

Wśród sześciu Programów Operacyjnych największy instrument stanowi Program Operacyjny „*Infrastruktura i Środowisko*”. Na jego podstawie, w okresie 2007-2013, są wykorzystywane środki europejskie, których łączna wartość przekracza kwotę 27,8 mld EUR, z czego na transport przypada ponad 19 mld EUR. W ramach VII osi priorytetowej „*Transport przyjazny środowisku*” przewidziano cel szczegółowy: „*Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych*”, do których zalicza się aglomerację warszawską, katowicką, trójmiejską, wrocławską, krakowską, łódzką, poznańską, bydgosko-toruńską oraz szczecińską [9].

4. PROJEKTY EKOLOGICZNE W TRANSPORCIE W PROGRAMACH OPERACYJNYCH PERSPEKTYWY FINANSOWEJ 2007-13

Łączna suma środków zaangażowanych w realizację NSRO w latach 2007-2013 wyniesie około 85,6 mld euro. Z tytułu realizacji NSRO średniorocznie (do roku 2015) będzie wydatkowane około 9,5 mld euro, co odpowiada około 5% PKB. Z tej sumy:

- 67,3 mld Euro będzie pochodziło z budżetu UE,
- 11,9 mld Euro z krajowych środków publicznych (w tym ok. 5,93 mld Euro z budżetu państwa),
- ok. 6,4 mld Euro zostanie zaangażowanych ze strony podmiotów prywatnych.

Szczegółowy podział Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w Polsce w układzie poszczególnych programów operacyjnych przedstawiono w ujęciu tabelarycznym w tabeli 1.

Tabela 1. Podział Funduszy Strukturalnych i Funduszy Spójności
wg poszczególnych Programów Operacyjnych

Lp.	Projekt	Udział poszczególnych projektów w całości środków w %	Poziom środków
1	PO Infrastruktura i Środowisko	41,9%	27,9 mld euro
2	16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,9%	16,6 mld euro
3	PO Kapitał Ludzki	14,6%	9,7 mld euro
4	PO Innowacyjna Gospodarka	12,4%	8,3 mld euro
5	PO Rozwój Polski Wschodniej	3,4%	2,3 mld euro
6	PO Pomoc Techniczna	0,9%	0,5 mld euro
7	PO Europejskiej Współpracy Terytorialnej	1,4%	0,7 mld euro

Źródło: opracowanie własne na podstawie [11,12]

Program Operacyjny „*Infrastruktura i Środowisko*” zgodnie ze wstępnym projektem Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia (NSRO), przyjętym w dn. 7 maja 2007r. przez Komisję Europejską, stanowi jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych w niej celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Cele Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko [18]:

- Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej.
- Wzrost atrakcyjności Polski i regionów będzie osiągnięty dzięki inwestycjom w pięciu obszarach mających największe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów – w sektorach transportu, środowiska, energetyki, kultury i ochrony zdrowia – poprzez realizację następujących celów szczegółowych Programu:
 - a) budowę infrastruktury zapewniającej, że rozwój gospodarczy Polski będzie dokonywał się przy równoczesnym zachowaniu i poprawie stanu środowiska naturalnego,
 - b) zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz alternatywnych wobec transportu drogowego środków transportu,
 - c) zapewnienie długookresowego bezpieczeństwa energetycznego Polski poprzez dywersyfikację dostaw, zmniejszenie energochłonności gospodarki i rozwój odnawialnych źródeł energii,
 - d) wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim dla zwiększenia atrakcyjności Polski,
 - e) wspieranie utrzymania dobrego poziomu zdrowia siły roboczej,
 - f) rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich, w tym kształcących specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii.

W ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* - jak już wspomniano, ogromne znaczenie mają projekty objęte zakresem **Priorytetu 7: Transport przyjazny środowisku**, których zasadniczym celem jest zwiększenie udziału gałęzi transportu przyjaznych środowisku w ogólnym przewozie osób i ładunków. Natomiast cele szczegółowe możemy przedstawić następująco [11,12] :

- Poprawa stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią, oraz poprawa obsługi pasażerów w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie kolejowym.
- Zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego.
- Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych.
- Zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków.
- Poprawa warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych.

W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują następujące formy transportu:

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

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej są przede wszystkim podmioty zarządzające:

- liniami kolejowymi,
- portami morskimi,
- centrami logistycznymi,
- śródlądowymi drogami wodnymi,
- jednostki samorządu terytorialnego
- instytucje odpowiedzialne za transport publiczny w metropoliach: warszawskiej, katowickiej, wrocławskiej, łódzkiej, trójmiejskiej, krakowskiej, poznańskiej, bydgosko-toruńskiej, szczecińskiej.

Do projektów zaliczanych do tego priorytetu należą między innymi⁴[11,17,18]:

- Inwestycje w zakresie zarządzania informacjami, systemami operacyjnymi i logistycznymi w celu podniesienia jakości obsługi klienta w krótkim okresie,
- Inwestycje mające na celu wdrożenie systemów GSM-R i ERTMS w Polsce.
- Projekty dotyczące transportu morskiego, które przyczynią się do utworzenia połączeń typu „autostrady morskie” wychodzących z polskich portów zlokalizowanych w sieci TEN-T, z uwzględnieniem wytycznych zawartych w planie rozwoju autostrad morskich na Morzu Bałtyckim.
- Projekty rozbudowy sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, linii tramwajowych, metra) i trolejbusowych oraz zakup i modernizacja taboru, budowa i rozbudowa stacji i węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem ich

- integracji z innymi gałęziami transportu, w tym projekty typu „parkuj i jedź” oraz systemy telematyczne poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego.
- W ramach osi priorytetowej przewiduje się też realizację projektów w zakresie budowy terminali kontenerowych i centrów logistycznych.
 - Projekty dotyczące modernizacji urządzeń wodnych, w celu dostosowania górnej i środkowej Odry do III klasy drogi wodnej, co oznacza drogę wodną regionalną o najwyższych parametrach.
 - Przygotowanie koncepcji rozwoju śródlądowych dróg wodnych, uwzględniającej Europejskie Porozumienie o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (AGN) i skoordynowanej z harmonogramem inwestycji na europejskiej sieci dróg wodnych, a zwłaszcza na terenie Niemiec i krajów Europy Środkowo- Wschodniej. Polska przygotowuje we współpracy ze stroną niemiecką plan dalszego zagospodarowania Odry.
 - Projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej inwestycji zgodnych z celami osi priorytetowej.

Priorytet 7: **Transport Przyjazny Środowisku** - obejmuje następujące działania:

- Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego
- Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego
- Działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych
- Działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego
- Działanie 7.5 poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych

W ujęciu regionalnym duże inwestycje realizowane w ramach PO Infrastruktura i Środowisko stanowiąc mają „szkielet”, wokół którego realizowane będą inwestycje w 16 RPO, PO Rozwój Polski Wschodniej, PO Kapitał Ludzki, PO Innowacyjna Gospodarka oraz programach Europejskiej Współpracy Terytorialnej. Wsparcie koncentruje się na dużych projektach, które mają znaczący wpływ na osiągnięcie wskazanych celów.

Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej pojawiła się konieczność dostosowania prawa do przepisów obowiązujących na terenie Wspólnoty, również w obszarach ochrony środowiska. Wszedł w życie projekt *Natura 2000*, który wyznaczał europejską sieć obszarów chronionych. Szczególne znaczenie ma to dla realizacji projektów dużych i kluczowych w Regionalnych Programach Operacyjnych (RPO). Wskazanie i wyznaczenie obszarów *Natura 2000*, pomaga tak zaplanować inwestycje, w tym inwestycje transportowe, aby mogły one, jak najszybciej uzyskać dofinansowanie Unii Europejskiej. Nie oznacza to jednak, że realizacja tych projektów nie wpłynie negatywnie na te obszary, czyli nie będzie konfliktu na linii człowiek – przyroda. Ma ona na celu zwrócenie uwagi na fakt potencjalnego, negatywnego oddziaływania projektu na obszary *Natura 2000* i konieczności uwzględnienia tego faktu już na etapie planowania inwestycji. Najczęściej chodzi tu o rozbudowę infrastruktury transportowej.

W Tabeli 2. przedstawiono projekty dotyczące rozbudowy infrastruktury transportowej w poszczególnych województwach w latach 2007 - 2013, które należy sfinansować i których realizacja może wykazywać negatywne oddziaływanie na obszar *Natura 2000*.

Tabela 2. Projekty RPO dotyczące rozwoju infrastruktury transportu znajdujące się w obszarze Natura 2000

Lp.	Charakterystyka przedsięwzięcia	Potencjalne konflikty z obszarami o znaczeniu wspólnotowym Natura 2000
I Województwo Dolnośląskie – wykaz projektów kluczowych		
Priorytet 3. Rozwój infrastruktury transportowej na Dolnym Śląsku		
1.	Budowa mostu na rzece Odrze w ciągu drogi wojewódzkiej	Łęgi Odrzańskie
Projekty rezerwowe		
1.	Budowa drogi wojewódzkiej Bielany – Łany - Długotąka	Grądy Odrzańskie, Grądy w Dolinie Odry
II Województwo Kujawsko – Pomorskie – wykaz projektów kluczowych		
Oś Priorytetowa 1. Rozwój infrastruktury technicznej		
Działanie 1.1. Infrastruktura drogowa		
1.	Połączenie układu drogowego korytarza TEN-T Via, S-5 w Żninie z korytarzem IV autostrada A1, droga krajowa nr 1. odcinek Żnin – Inowrocław – Włocławek – A-1. odcinek drogi wojewódzkiej nr 246 Nakło - Szubin	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane) Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego, Dolina Noteci
2.	Połączenie autostrady A-1 z obszarem Tucholi, Sepólna Krajeńskiego, Nakła S-10, Kapii. Odcinek Warlubie - Kapia	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane) Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego, Dolina Noteci, Doliny Brdy i Stążki w Borach Tucholskich, Bory Tucholskie oraz Dolina Dolnej Wisły
3.	Połączenie z korytarzem drogowym TEN-T-Via, droga ekspresowa S-5. odcinek drogi wojewódzkiej nr 247 Kajnia - Szubin	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane) Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego, Dolina Noteci, Doliny Brdy i Stążki w Borach Tucholskich, Bory Tucholskie oraz Dolina Dolnej Wisły
4.	Połączenie autostrady A-1 w korytarzu TEN-T VI z obszarem Wąbrzeźna, Golubia Dobrzynia, Rypina do drogi S-10	Dolina Drwęcy Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane)
5.	Połączenie układu drogowego drogi krajowej nr 15 z drogą S-10. odcinek drogi wojewódzkiej nr 560 Brodnica - Sierpc	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane) Dolina Drwęcy, Bagienna Dolina Drwęcy
6.	Budowa obwodnicy Brodnicy	Dolina Drwęcy, w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych możliwe oddziaływanie na Bagienna Dolina Drwęcy
7.	Budowa obwodnicy Tucholi	W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych możliwe oddziaływanie na Doliny Brdy i Stążki w Borach Tucholskich, Bory Tucholskie
8.	Budowa obwodnicy Chełmna	W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych możliwe oddziaływanie na Solecka Dolina Wisły, Dolina Dolnej Wisły
9.	Budowa obwodnicy Nakła nad Notecią	Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego, Dolina Noteci
Działanie 1.3. Infrastruktura kolejowa		
1.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice od km 108,845 do 130,363 km Grudziąć – Laskowice Pomorskie	Dolina Dolnej Wisły, Bory Tucholskie
Działanie 1.4. Infrastruktura transportu lotniczego		
1.	Zintegrowany projekt inwestycyjny rozwoju funkcji usługowych portu lotniczego w Bydgoszczy w ramach węzła	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane) Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego, Dolina

	komunikacyjnego aglomeracji bydgosko – toruńskiej.	Noteci
Oś Priorytetowa 6: Wsparcie rozwoju turystyki		
Działanie 6.3. Rozwój usług turystycznych i uzdrowiskowych		
1.	Port Śródlądowy (przystań wodna) na rzece Noteć w Nakle nad Notecią	Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego, Dolina Noteci,
III Województwo Lubelskie – wykaz projektów kluczowych		
1.	Modernizacja i rozbudowa lotniska w Świdniku	Świdnik
IV Województwo Lubuskie – wykaz projektów kluczowych		
Priorytet 1. Rozwój infrastruktury wzmacniającej konkurencyjność regionu		
1.	Modernizacja linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbączynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy kolejowej Pomorsko – Przylep.	Dolina Leniwej Obry, Dolina Środkowej Odry, Krośnieńska Dolina Odry
2.	Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew - Kostrzyn na odcinku Krzyż - Kostrzyn (od km 297,000 do 343,453)	Ujście Warty, Ujście Noteci, Dolina Dolnej Noteci, Lasy Puszczy nad Drawą, Puszcza Barlinecka
3.	Budowa i modernizacja Regionalnego Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimoście	W zależności od partnerów eksploatacyjnych lotniska oraz rozbudowy związanej z nią infrastruktury możliwe oddziaływanie na Dolinę Leniwej Obry oraz na Jezioro Pszczelewskie i Dolinę Obry
V Województwo Łódzkie		
1.	Budowa zachodniej obwodnicy miasta Radomska o długości 6,3 km	Dla tej inwestycji nie stwierdzono potencjalnego konfliktu z obszarami Natura 2000
VI Województwo Małopolskie – wykaz projektów kluczowych		
Priorytet 4. Infrastruktura dla rozwoju regionalnego		
1.	Budowa obwodnicy Zembrzyc	Górna Skawa, ewentualnie w zależności od przyjętych rozwiązań Beskid Mały
2.	Budowa obwodnicy Podegrodzia	Środkowy Dunajec z Dopływami
3.	Budowa obwodnicy Olkusza	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Hałdy Galwanowe k. Olkusza i Jaroszwiec
4.	Budowa obwodnicy Wojnicza	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Dolny Dunajec i Biała Tarnawska
5..	Budowa połączenia Autostrady A4 (węzeł Krzyż) z drogą wojewódzka nr 977	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Dolny Dunajec i Biała Tarnawska
6.	Budowa zachodniej obwodnicy Nowego Sącza – połączenie miasta Brzeźna z drogą krajową nr 75 – Brzesko – Nowy Sącz - Krynica	Środkowy Dunajec z Dopływami
Priorytet 7: Infrastruktura ochrony środowiska		
1	Rekultywacja zbiorników Czchów - Rożnów	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Dolny Dunajec i Biała Tarnawska
VII Województwo Mazowieckie		
Wykaz projektów dużych		
1.	Uruchomienie lotniska komunikacyjnego poprzez modernizację infrastruktury oraz budowę nowej związanej z obsługą samolotów i pasażerów na terenie byłego lotniska wojskowego w Modlinie (Nowy dwór Mazowiecki)	Dolina Środkowej Wisły, Dolina Wkry W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Puszcę Kampinoską, Świetliste Dąbrowy w Jabłonnej, Forty Modlińskie, Zgniotek w Nowym Dworze
Wykaz projektów kluczowych		

Priorytet 3: Regionalny system transportowy		
1.	Budowa tzw. Paszkowianki, nowego połączenia drogowego po zachodniej stronie Warszawy, od drogi wojewódzkiej nr 719 do węzła autostradowego A2	Obszary Natura 2000 zlokalizowane są w odległości przekraczającej 30 km od Puszczy Kampinoskiej, Doliny Środkowej Wisły, ale należy go rozpatrywać w powiązaniu z innymi planami
2.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 631 relacji	Nowy Dwór Maz. – Warszawa, w tym:
2a	Przebudowa odcinka Nowy Dwór Maz. (droga krajowa nr 85) – Zielonka (wybrane odcinki) wraz z budową nowego przebiegu drogi w Nowym Dworze Maz.	Dolina Środkowej Wisły W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Forty Modlińskie
2b	Rozbudowa odcinka Zielonka - granica Warszawy do przekroju dwujezdniowego	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Strzelba Błotna w Zielonce
3.	Budowa obwodnicy południowej w Radomiu	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Ostoję Koziennicką
4.	Droga wojewódzka nr 579 relacji Kozuń Polski - Radziejowice	Dolina Środkowej Wisły, Puszcza Kampinoska W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Dąbrowę Radziejowską
5.	Droga wojewódzka nr 627 relacji Ostrołęka – Sokołów Podlaski	Dolina Dolnego Bugu, Ostoja Nadbużańska, Dolina Dolnej Narwi W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Dąbrowy Ceranowskie, Czerwony Bór
6.	Droga wojewódzka nr 575 relacji Płock - Kazuń	Dolina Środkowej Wisły, Puszcza Kampinoska W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Uroczyska Łąckie
7.	Poprawa regionalnego systemu transportowego przez budowę w Ciechanowie pętli łączące drogi krajowe nr 50 i 60, drogi wojewódzkie nr 617 i 615, oraz 7 dróg powiatowych	Inwestycje zlokalizowane są między następującymi obszarami: Puszcza Biała i Doliny Wkry i Mławki w odległości ok. 50 km od nich, należy również rozpatrywać w powiązaniu z innymi planami
8	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 721 w relacji Nadarzyn – Duchnów, w tym: przebudowa drogi krajowej nr 7 do drogi krajowej nr 8	Inwestycja nie sąsiaduje z obszarami Natura 2000, ale należy ją rozpatrywać w powiązaniu z innymi planami
9.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 728 relacji Grójec - gr. województwa	Dolina Dolnej Pilicy
10.	Budowa obwodnicy Konstancina i Góry Kalwarii	Dolina Środkowej Wisły (obwodnica Góry Kalwarii)
VIII	Województwo Opolskie – wykaz projektów kluczowych	
Priorytet 3. Infrastruktura transportowa i uzbrojenie terenu		
Działanie 3.1.1. Drogi regionalne		
1.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 426 przy węźle autostradowym „Olszowa”	Góra Świętej Anny
2.	Połączenie pełno towarowego przejścia granicznego Trzebinia – Bartultovice z węzłem autostradowym „Dabówka”, składającego się z projektów:	
2a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Dzików - Smolarnia	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane); w zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Bory Niemodlińskie
2b	Budowa obwodnicy Prószkowa wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 429	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane); w zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Bory Niemodlińskie

2c	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Smolarnia - Krobusz	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane); w zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Bory Niemodlińskie
2d	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Przypiecz - Dzików	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane); w zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na Bory Niemodlińskie
3.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 401 przy węźle autostradowym „Przylesie” składającego się z projektów:	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Opolską Dolinę Nysy Kłodzkiej
3a	Budowa obwodnicy Grodkowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 401	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Opolską Dolinę Nysy Kłodzkiej
3b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 401 na odcinku Grodków - Chróścina	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane); w zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Opolską Dolinę Nysy Kłodzkiej
3c	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 401 na odcinku Chróścina - Pakosławice	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane); w zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Zbiornik Otmuchowski
Działanie 3.2 Transport publiczny		
1	Utworzenie lokalnego publicznego portu lotniczego w Kamieniu Śląskim	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Górę Świętej Anny
IX	Województwo Podlaskie – wykaz projektów kluczowych	
Oś Priorytetowa 2. – Rozwój infrastruktury transportowej		
Działanie 2.1. Rozwój transportu drogowego		
1.	Drogi dojazdowe do podlaskiego lotniska regionalnego w Krywianach (projekt przyjęty warunkowo; realizacja uzależniona od rozpoczęcia projektu: „Budowa Lotniska Regionalnego”)	W razie przyjęcia innej lokalizacji lotniska niż Krywiany, zalecane analizy oddziaływania połączeń Białystok - lotnisko
2.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku Nowosady – Hajnówka od km 35+920 do km 41+260 oraz drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku od km 28+334 do km 29+218	Puszczza Białowieska
3.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 668 na odcinku Piątница Poduchowna – Jedwabne-Przytuły	Dolina Biebrzy, Ostoja Biebrzańska,
Działanie 2.2 Rozwój transportu lotniczego		
1.	Budowa lotniska regionalnego	W razie przyjęcia innej lokalizacji lotniska niż Krywiany, zalecane analizy oddziaływania połączeń Białystok - lotnisko
X	Województwo Podkarpackie – wykaz projektów kluczowych	
1.	Modernizacja układu komunikacyjnego północnego regionu województwa podkarpackiego (węzeł Stalowa Wola – Nisko), w tym zadania:	
1a	Budowa obwodowej Grębowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 871	Puszczza Sandomierska, Uroczyska Puszczy Sandomierskiej Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolina Dolnego Sanu, Lasy Janowskie, Tarnobrzaska Dolina Wisły, Góry Pieprzowe, Żdziary, Las Bukowina, Las Rudnik

1b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 855 granica województwa– Stalowa Wola – Rozwadów	Dolina Dolnego Sanu, Lasy Janowskie Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Puszcę Sandomierską, Uroczyska Puszczy Sandomierskiej, Żdziary, Las Bukowina, Las Rudnik, Dąbrowa k. Zaklinowa, Szczecyn, Polichna, Gościeradów, Dzierzkowice, Małopolski Przełom Wisły, Góry Pieprzowe
1c	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 858 Zarzeczce – granica województwa	Dolina Dolnego Sanu, Lasy Bukowina, Dolina Dolnej Tanwi, Puszcza Solska, Roztocze, Roztocze Śrdkowe, Roztocze Szczepreszyńskie Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Puszcę Sandomierską, Uroczyska Puszczy Sandomierskiej,
2.	Modernizacja układu komunikacyjnego regionu północno-wschodniego województwa podkarpackiego (węzeł Leżajsk) w tym zadania:	
2a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 857 Sokołów Małopolski - Leżajsk	Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Puszcę Sandomierską, Dolny San i Wisłok, Kołacznia
2b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 877 Naklik - Leżajsk	Dolny San i Wisłok
2c	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 881 Sokołów Małopolski – Kańczuga – Żurawica na odcinku Łańcut - Kańczuga	Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolny San i Wisłok, Nad Husowem, Ostoja Przemyska, Dylągowa Dynowska
3.	Modernizacja układu komunikacyjnego regionu wschodniego województwa podkarpackiego (węzeł Jarosław), w tym zadania:	
3a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 880 Jarosław - Pruchnik	Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolny San i Wisłok, Nad Husowem, Ostoja Przemyska, Rzeka San
4.	Dojazdy do przejść granicznych, w tym zadania:	
4a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 992 Jasto – Nowy Żmigród i nr 993 Nowy Żmigród - Dukla	Wisłok z Dopływami, Beskid Niski, Łysa Góra Jasiołka Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Ostoja w Paśmie Brzanki, Wisłok Środkowy z Dopływami, Bednarka
4b	Budowa drogi wojewódzkiej nr 866 Dachnów – granica państwa na odcinku Budomierz - przejście graniczne	Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Łukawiec, Horyniec
5.	Modernizacja infrastruktury transportowej obszaru turystycznego, w tym zadania:	
5a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 890 Kuźmina - Krościenko	Ostoja Przemyska, Góry Słonne Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Rzeka San, Dylągowa Dynowska, Dorzecze Górnego Sanu
5b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 892 Zagórz – Komańcza wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 897 Komańcza - Radoszyce	Dorzecze Górnego Sanu, Bieszczady, Beskid Niski, Ostoja Jaślińska Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Góry Słonne, Rymanów
XI	Województwo Pomorskie – wykaz projektów kluczowych	
Priorytet 4: Regionalny system transportowy		

1.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211- przebudowa drogi na odcinku 12 km (Kartuzy – Żukowo) oraz na odcinku 11 km Nowa Dąbrowa – granica powiatu słupskiego	Jar Rzeki Raduni, Dolina Łupawy Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolina Słupi, Dolina Rzeki Słupi
2.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 214- przebudowa drogi na odcinku 19 km (Nowa Wieś Lęborska – Białogarda, obejście miasta Wicko i Charbrowa)	Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Łebskie Bagna, Górkowski Las, Bagna Izbickie, Torfowisko Pobłockie, Ostoja Słowińska, Mierzeja Sarbska, Lasy Lęborskie
3.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 222 i 229 - przebudowa drogi na odcinku 17 km (od miasta Starogard Gdański i przez Jabłowo, węzeł „Ropuchy”, obwodnicę Pelplina do drogi krajowej nr 1 w mieście Rudno)	Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolina Wierzycy, Dolna Wisła, Bory Tucholskie
4.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 224 - przebudowa ww. drogi na odcinku 16 km (Godziszewo – Tczew)	Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolina Wisły, Dolna Dolnej Wisła, Waćmierz, Dolina Wierzycy
5.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 226 - przebudowa ww. drogi na odcinku 6,5 km (od skrzyżowania dróg wojewódzkich 222 i 226 do węzła „Rusocin”)	Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolina Kłodawy
6.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 231 - przebudowa ww. drogi na odcinku 17,5 km (od miasta Skórcz do węzła „Kopytkowo”, Smętowo Graniczne do drogi krajowej nr 1 w Kolonii Ostrowickiej)	Bory Tucholskie Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolna Wisła, Krzewiny, Sandr Wdy
7.	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helsińskiego Korytarza Kolejowego” – linii kolejowej nr 213 Reda – Hel od km 0,00 do 61,8	W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Puszcza Darżlubska, Zatoka Pucka i Półwysep Hel, Lasy koło Wejherowa, Wejherowo, Mawra – Bagno Biała, Trzy Młyny, Bielawskie Błota, Kaszubskie Klify
8.	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego Korytarza Kolejowego” Kościerzyna - Gdynia, na którą składają się: a) odcinek linii kolejowej nr 201 Kościerzyna – Gdańsk Osowa od km 137,0 do km 188,3 b) odcinek linii kolejowej nr 201 Gdańsk Osowa - Gdynia Główna od km 188,3 do km 204,3	Należy porównywać z innymi planami; Uroczyska Pojezierza Kaszubskiego, Jar Rzeki Raduni, Lasy Oliwsko – Sopotkie W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych i lokalizacyjnych ewentualne oddziaływanie na: Bory tucholskie, Hopowo, Bunkier w Oliwie, Kępa Redłowska, zatoka Pucka
XII	Województwo Śląskie	
Wykaz projektów dużych		
1.	Kontynuacja budowy Drogowej Trasy Średnicowej „Zachód” – odcinek Zabrze - Gliwice	W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Podziemia Tamogórsko - Bytomskie
Wykaz projektów kluczowych		
1.	Budowa drogi głównej południowej na odcinku od DW933 – ul. Pszczyńskiej w Jastrzębiu Zdroju do węzła autostrady A1 w Mszczanie	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane); inwestycja zlokalizowana jest w odległości przekraczającej 20 km od obszarów Natura 2000
2.	Budowa bytomskiego odcinka Obwodnicy Północnej Aglomeracji Górnośląskiej – etap III	W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Podziemia Tamogórsko - Bytomskie

3.	Usprawnienie ruchu tranzytowego w Subregionie Zachodnim – budowa obwodnicy w Rybniku i Żorach wraz z modernizacją DW935	W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolina Górnej Wisły, Dolina Goczałkowska
4.	Szybka Kolej Regionalna Tychy – Dąbrowa Górnica – etap I Tychy Miasto – Katowice, ul. Damrota	Należy porównywać z innymi planami (oddziaływania kumulatywne i indukowane); inwestycja zlokalizowana jest w odległości przekraczającej 20 km od obszarów Natura 2000
XIII Województwo Świętokrzyskie		
Wykaz projektów dużych		
Oś priorytetowa 3: Podniesienie jakości systemu komunikacyjnego regionu		
1.	Budowa Portu Lotniczego Kielce	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolinę Nidy, Ostoję Nidziańską, Lasy Cisowsko – Orłowińskie, Ostoję Sobkowsko - Korycińską
Wykaz projektów kluczowych		
Oś priorytetowa 3: Podniesienie jakości systemu komunikacyjnego regionu		
1.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku od granicy województwa w kierunku Włoszczowa – Łopuszno do Kielc	Ostoja Przedborska, Ostoja Kielecka; Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Lasy Suchedniowskie, Ostoja Maluszyńska, Suchy Młyn
2.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 751 w relacji Suchedniów – Ostrowiec Świętokrzyski wraz z budową obwodnicy miasta Nowa Słupia	Łysogóry, Ostoja Sieradowicka, Lasy Suchedniowskie; Należy porównywać z innymi planami; w zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Ostoja Kielecka, Ostoja Jeleniewska, Dolina Świśliny
3.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odcinku Jędrzejów -Końskie	Ostoja Kielecka, Ostoja Przedborska, Dolina Czarnej Nidy, Ostoja Nidziańska
4.	Pętla Świętokrzyska etap 2: w tym:	
4a	Przebudowa drogi woj. nr 756 na odc. Wólka Milanowska - Nowa Słupia	Łysogóry W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Ostoję Jeleniewską Należy porównywać z innymi planami
4b	Przebudowa drogi woj. nr 753 na odc. Huta Nowa – Wólka Milanowska	Łysogóry, Ostoja Jeleniewska Należy porównywać z innymi planami
4c	Przebudowa drogi woj. Nr 752 na odc. Krajno I- Św. Katarzyna	Łysogóry
5.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 777 na odcinku Sandomierz - Zawichost	Góry pieprzowe, Przełom Wisły w Małopolsce, W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolinę Dolnego Sanu
6.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 776 na odcinku od granicy województwa do Buska – Zdrój wraz z remontem mostu przez rzekę Nidę w Wiślicy	Dolina Nidy, Ostoja Nidziańska, Ostoja Kozubowska W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Ostoję Szaniecką

XIV		Województwo Warmińsko-Mazurskie
Wykaz projektów dużych		
Priorytet 5: Infrastruktura transportowa regionalna i lokalna		
1.	Regionalny Port Lotniczy Olsztyn - Mazury	Puszcza Napiwodzko – Ramucka, Ostoja Napiwocko – Romucka W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Ostoję Piską, Puszcę Piską, Doliny Omulwi i Płodownicy
Wykaz projektów kluczowych		
Priorytet 5: Infrastruktura transportowa regionalna i lokalna		
1.	Program usprawnienia powiązania komunikacyjnego w południowo-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, w tym:	
1a	Przebudowa ciągu dróg wojewódzkich na odcinku granica województwa – Susz – Iława – Samplawa	Dolina Drwęcy, Lasy Iławskie, Ostoja Iławska, Aleje Pojezierza Iławskiego, Ostoja w Prabutach W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Jezioro Karaś, Radomno, Przełomową Dolinę Rzeki Wel
1b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku Lubawa – Lidzbark	Należy porównywać z innymi planami; Przełomowa Dolina Rzeki Wel, Ostoja Welska; W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Dolinę Drwęcy, Ostoję Lidzbarską, Doliny Wkry i Mławki
1c	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 544 na odcinku Lidzbark – Działdowo	Należy porównywać z innymi planami; Doliny Wkry i Mławki W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Przełomową Dolinę Rzeki Wel, Ostoję Welską, Ostoję Lidzbarską;
1d	Przebudowa ciągu dróg wojewódzkich nr 545 i 604 na odcinku Działdowo – Nidzica - Welbark	Należy porównywać z innymi planami; Puszcza Napiwodzko – Ramucka, Ostoja Napiwocko – Romucka W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Doliny Omulwi i Płodownicy, Dolinę Wkry i Mławki
2.	Program usprawnienia powiązania komunikacyjnego w północnej części województwa warmińsko-mazurskiego	
2a	Przebudowa drogi 513 na odcinku Pasłęk – Orneta	Należy porównywać z innymi planami; Rzeka Pasłęka, Dolina Pasłęki W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Jezioro Drużno
2b	Przebudowa drogi 513 na odcinku Orneta – Lidzbark oraz odcinka drogi woj. nr 592 w m. Bartoszyce	Należy porównywać z innymi planami; Ostoja Warmińska
2c	Przebudowa ciągu dróg nr 650 i 1725N na odcinku Stara Różanka– Srokowo – Węgorzewo – Gołdap	Ostoja Warmińska, Ostoja nad Oświnem, Ostoja Północnomazurska, Ostoja Skalińska W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Puszcę Romincką, Puszcę Borecką, Ostoję Borecką, Mamerki
XV		Województwo Wielkopolskie – wykaz projektów kluczowych
1.	Droga nr 434 odc. od drogi nr 36 do miasta Śrem – przebudowa drogi na odcinku o długości 38,5 km	W zależności od przyjętych rozwiązań technicznych ewentualne oddziaływanie na: Ostoję Rogalińską, Rogalińską Dolinę Warty
2.	Droga nr 434 budowa II etapu obwodnicy miasta Śrem i miasta Zbrudzewo o dł. 3,12 km	Ostoja Rogalińska, Rogalińska Dolina Warty

3.	Droga nr 196 obwodnica miasta Murowana Goszlina – budowa obwodnicy o dł. 9,3 km	W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Biedrusko, Uroczyska Puszczy Zielonka
4.	Droga nr 434 obwodnica miasta Krobia o dł. 1,9 km	Inwestycja znajduje się w odległości przekraczającej 30 km od obszarów Natura 2000; Należy porównywać z innymi planami;
5.	Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie woj. wielkopolskiego	Jezióra Pszczewskie i Dolina Obry, Ostoja Wielkopolska, Ostoja Rogalińska W zależności od przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i technicznych ewentualne oddziaływanie na: Wielki Łęg Obrzański, Lasy w Dolinie Mogielnicy, Kopanki
6.	Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód - Bydgoszcz na terenie woj. wielkopolskiego	Biedrusko, Uroczyska Puszczy Zielonka
7.	Ochrona wód zlewni rzeki Noteć	W zależności od przyjętych rozwiązań ewentualne oddziaływanie na: Dolinę Środkowej Noteci, i Kanału Bydgoskiego, Dolina Noteci, Nadnoteckie Łęgi, Dolina Dolnej Noteci, Uroczyska Puszczy Drawskiej, Ujście Noteci
8.	Modernizacja Kanału Ślesińskiego w km od 0,00 do 36,00, poprzez remont śluz w Koszewie, gawronach, Pątnowie i Możysławiu oraz roboty pogłębiarsko - udroźnieniowe	Jezioro Gopło, Ostoja Nadgoplańska
XVI Województwo Zachodniopomorskie – wykaz projektów kluczowych		
Oś priorytetowa 2 – Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej		
1.	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 403 Wałcz - Ulinkowo	Puszcza nad Wdą, Puszcza nad Drawą, Ostoja Drawska, Ostoja Ińska, Jezioro Wielkie Bytyń, Uroczyska Puszczy Drawskiej, Jezioro Lubie i Dolina Drawy
2.	Modernizacja linii kolejowej nr 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin - Goleniów	Wybrzeże Trzebiatowskie, Dorzecze Regi, Ostoja Goleniowska
3.	Uruchomienie lotniska w Zegrzu Pomorskim k. Koszalina	Dolina Radwi, Chocieli i Chotli
Oś priorytetowa 5 – Turystyka, kultura i rewitalizacja		
1.	Budowa infrastruktury i wspólnej marki turystycznej zachodniopomorskiego żeglarskiego szlaku	Budowa infrastruktury (w zależności od lokalizacji i skali przedsięwzięcia) i idąca za nią presja turystyczna, mogą oddziaływać na: Zatokę Pomorską , Wybrzeże Trzebiatowskie, Zalew Kamieński i Dziwna, Zalew Szczeciński, Ostoja na Zatoce Pomorskiej, Ujście Odry, Wolin i Uznam.; Zaleca się rozważne planowanie przedsięwzięć oraz wnikliwe zbadanie procesu oddziaływania na środowisko efektów wywołanych presją turystyczną

Źródło: opracowanie własne na podstawie RPO opublikowanych na stronach internetowych województw [poz. bibliografii od 13-30]

5. WNIOSKI

Polski system transportowy stoi wobec ogromnych wyzwań, jakie niesie proces integracji gospodarczej, a także tych wynikających z konieczności realizacji celów i zadań polityki transportowej Unii Europejskiej. Polska pomimo przystąpienia w 2004 roku do

Wspólnoty Europejskiej nie dysponuje nadal polityką transportową zgodną zarówno z obecnymi, jak i przyszłymi wyzwaniem integracyjnymi i transformacyjnymi oraz globalnymi, jakie stoją przed polskim systemem transportowym. Niestety nadal brakuje w tej dziedzinie jasno określonej, powszechnie akceptowanej wizji i koncepcji rozwoju oraz celów strategicznych i instrumentów ich realizacji. Sytuacja ta odnosi się przede wszystkim do sfery kształtowania rynków, jak również polityki rozwoju infrastruktury transportowej, w jej relacjach z polityką regionalną, polityką konkurencji i polityką ochrony środowiska. Perspektywa finansowa 2007 -13 umożliwia sfinansowanie, a tym samym realizację wielu ekologicznych zadań transportowych objętych programowaniem określonym z uwzględnieniem priorytetów regionalnych władz publicznych.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] *Transport*, Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007
- [2] *Transport miejski – Ekonomia i organizacja*, O. Wyszomirski (red.), Wydawnictwo UG, Gdańsk 2008
- [3] Kulczyk J., Nowakowski T., Gajna A., Korycki T., *Transport zrównoważony w korytarzu transportowym Odrzańskiej Drogi Wodnej*, Logistyka 5/2009
- [4] Grzelakowski A. S., *Wpływ polityki transportowej UE na rozwój polskiego systemu transportowego – szanse i zagrożenia*, Transport i Komunikacja, 2/2009
- [5] Rolbiecki R., *Możliwości zmniejszenia energochłonności i emisji gazów cieplarnianych w transporcie wodnym śródlądowym*, Przegląd Komunikacyjny Nr 9-10/2009
- [6] Rusewicz I.: Samorzady chcą barek na rzekach. „Rzeczpospolita” z dn. 07.08.2008
- [7] *Rozwój infrastruktury transportu*, Wojewódzkiej-Król K. (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002
- [8] *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005, www.mi.gov.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [9] *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego*, Warszawa 2006, www.mrr.gov.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [10] www.europarl.europa.eu [wgląd: 10 luty 2010]
- [11] www.cupt.gov.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [12] www.dotacjeue.org.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [13] www.fundusze.kujawsko-pomorskie.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [14] www.lodzkie.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [15] www.lrpo.lubuskie.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [16] www.mazovia.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [17] www.mi.gov.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [18] www.mos.gov.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [19] www.natura2000.gdos.gov.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [20] www.rpo.dolnyślask.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [21] www.rpo.lubelskie.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [22] www.rpo.silesia-region.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [23] www.rpo.warmia.mazury.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [24] www.rpowp.wrotapodlasia.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [25] www.rozwoj-swietokrzyskie.pl [wgląd: 10 luty 2010]
- [26] www.umwo.opole.pl [wgląd: 10 luty 2010]

[27] www.um-zachodniopomorskie.pl [wgląd: 10 luty 2010]

[28] www.wrotamalopolski.pl [wgląd: 10 luty 2010]

[29] www.wrota.podkarpackie.pl [wgląd: 10 luty 2010]

[30] www.wrpo.wielkopolskie.pl [wgląd: 10 luty 2010]