PLAN WSTĘPNEJ KONCEPCJI WDROŻENIA PODMIEJSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

CZĘŚĆ II

ANALIZA I REKOMENDACJA OPTYMALNEJ FORMY ORGANIZACYJNEJ I PRAWNEJ REALIZACJI I FUNKCJONOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Warszawa, sierpień 2014

This project is co-financed by the ERDF and made possible by the INTERREG IVC programme

Spis treści:

1. MODELE FUNKCJONOWANIA KOLEI AGLOMERACYJNYCH W POLSCE 3

1.1. ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA 3

1.2. SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE 4

1.3. SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W WARSZAWIE 7

1.4. WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA 9

2. PRZEGLĄD KOLEJOWYCH POŁĄCZEŃ TYPU „AIRLINK" W POLSCE 11

2.1. WARSZAWA 12

2.2. KRAKÓW 13

2.3. LUBLIN 13

2.4. SZCZECIN 14

3. MODEL ORGANIZACYJNY I PRAWNY FUNKCJONOWANIA PODMIEJSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNE W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM 16

3.1. UWARUNKOWANIA PRAWNE 16

3.2. ANALIZA WARIANTÓW 17

3.2.1. WARIANT I – STWORZENIE NOWEGO PODMIOTU PRAWNEGO TJ. PODMIEJSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ JAKO ODRĘBNEJ JEDNOSTKI REALIZUJĄCEJ PRZEWOZY AGLOMERACYJNE 17

3.2.2. WARIANT II – FUNKCJONOWANIE KOLEI AGLOMERACYJNYCH W RAMACH SPÓŁKI PRZEWOZY REGIONALNE 17

3.2.3. WARIANT III – POWOŁANIE WSPÓLNEJ SPÓŁKI PRZEWOZÓW REGIONALNYCH I WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO REALIZUJĄCEJ PRZEWOZY AGLOMERACYJNE 18

3.2.4. WSKAZANIE WARIANTU REKOMENDOWANEGO 18

3.2.5. WDROŻENIE PODMIEJSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ W KONTEKŚCIE RESTRUKTURYZACJI SPÓŁKI PRZEWOZY REGIONALNE 21

3.2.6. KONCEPCJA ORGANIZACJI REGIONALNYCH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH ZAWARTA W PLANIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO 23

4. MOŻLIWE ŹRÓDŁA WSPÓŁFINANSOWANIA WYDATKÓW INWESTYCYJNYCH ZWIĄZANYCH Z WDROŻENIEM SYSTEMU PODMIEJSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ 24

4.1.1. PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO NA LATA 2014-2020 (PROJEKT), ... 24

4.1.2. PROGRAM OPERACYJNY POLSKA WSCHODNIA 2014-2020 (PROJEKT), ... 26

4.1.3. REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO NA LATA 2014-2020 (PROJEKT). 28

5. BENEFICJENT I PARTNERZY PROJEKTU 31

5.1. WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE JAKO BENEFICJENT PROJEKTU 31
5.2. STOWARZYSZENIE SAMORZĄDOWE JAKO BENEFICJENT PROJEKTU 34
5.3. ANALIZA WARIANTÓW INSTYTUCJONALNEJ REALIZACJI PROJEKTU 38
5.4. ORGANIZACJA PARTNERSTWA 39
5.5. MONTAŻ FINANSOWY PROJEKTU 40
6. RYZYKO ZWIĄZANE Z KONIECZNOŚCIĄ ZACHOWANIA TRWAŁOŚCI REALIZOWANYCH INWESTYCJI 42

Publikacja odzwierciedla opinię autora, a Instytucja Zarządzająca nie ponosi odpowiedzialności za żaden sposób wykorzystanie informacji w niej zawartych.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443

creative minds safe hands

1. Modele funkcjonowania kolei aglomeracyjnych w Polsce

1.1. Łódzka Kolej Aglomeracyjna

Spółka „Łódzka Kolej Aglomeracyjna" sp. z o.o. powstała 10 maja 2010 roku na mocy aktu założycielskiego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Jej powołanie miało na celu zapewnienie efektywnej organizacji i funkcjonowania pasażerskiego ruchu kolejowego w regionie łódzkim.

„Łódzka Kolej Aglomeracyjna" Spółka z o.o. jest podmiotem, w którym 100% udziałów posiada samorząd województwa łódzkiego reprezentowany przez Zarząd Województwa Łódzkiego, pełniący w Spółce funkcję Zgromadzenia Wspólników.

Organami Spółki są: Zgromadzenie Wspólników, Rada Nadzorcza oraz Zarząd.

Zadaniem Spółki jest wykonywanie zadania własnego województwa z zakresu gospodarki komunalnej o charakterze użyteczności publicznej, którego celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych, o których mowa w art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. Spółka wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim w zakresie transportu zbiorowego.

Uruchomienie systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej zakłada m.in. rewitalizację linii kolejowych, modernizację i przebudowę przystanków, budowę parkingów park&ride oraz bike&ride oraz modernizację i zakup taboru. Pierwsze połączenia w ramach ŁKA na linii Łódź – Sieradz uruchomione zostały 15 czerwca 2014 roku. Docelowo pociągi w ramach ŁKA kursować mają na następujących odcinkach:

- Łódź Fabryczna – Koluszki (linia nr 17),
- Łódź Kaliska – Łowicz (linia nr 15 i 532),
- Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno (linia nr 15 i 16),
- Łódź Kaliska – Sieradz (linia nr 14),
- Łódź Kaliska – Łódź Chojny – Łódź Widzew (linia nr 25 i 540),
- łącznica Łódź Retkinia – Łódź Karolew.

Otwarcie wszystkich połączeń planowane jest do czerwca 2015 r.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Rysunek 1. Docelowy zasięg Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Źródło: http://lka.lodzkie.pl/projekt/, data pobrania: 12.06.2014 r.

Docelowa struktura taboru obsługującego połączenia liczyć ma 37 zespołów trakcyjnych, w tym::

- 17 zmodernizowanych trójczłonowych elektrycznych serii EN57 z napędem asynchronicznym. Obecnie jeździ już kilka pociągów, choć korzystają z nich Przewozy Regionalne.
- 20 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych Stadler FLIRT 3.

Ponadto w skład taboru ŁKA wejdzie także trójczłonowy wysokopodłogowy elektryczny zespół trakcyjny ED59 Acatus. W latach 2014-2020 planowany jest zakup kolejnych 10 nowych pociągów.

1.2. Szybka Kolej Miejska w Trójmieście

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością jest spółką utworzoną na bazie majątku PKP S.A. Zakładu Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście aktem notarialnym z dnia 22 grudnia 2000 r.

Udziały w kapitale zakładowym Spółki objęte zostały wg następujących proporcji:

- 44,266% posiadają Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

- 20,673% posiada Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Finansów.
- 12,417% posiada Województwo Pomorskie.
- 15,339% posiada Gmina Miasta Gdańsk.
- 2,557% posiada Gmina Miasta Sopotu.
- 3,141% posiada Gmina Miasta Gdyni.
- 1,461% posiada Gmina Miejska Pruszcz Gdański.
- 0,146% posiada Gmina Miejska Rumia.

Organami Spółki są: Zgromadzenie Wspólników, Rada Nadzorcza i Zarząd Spółki.

Spółka świadczy usługi w zakresie:

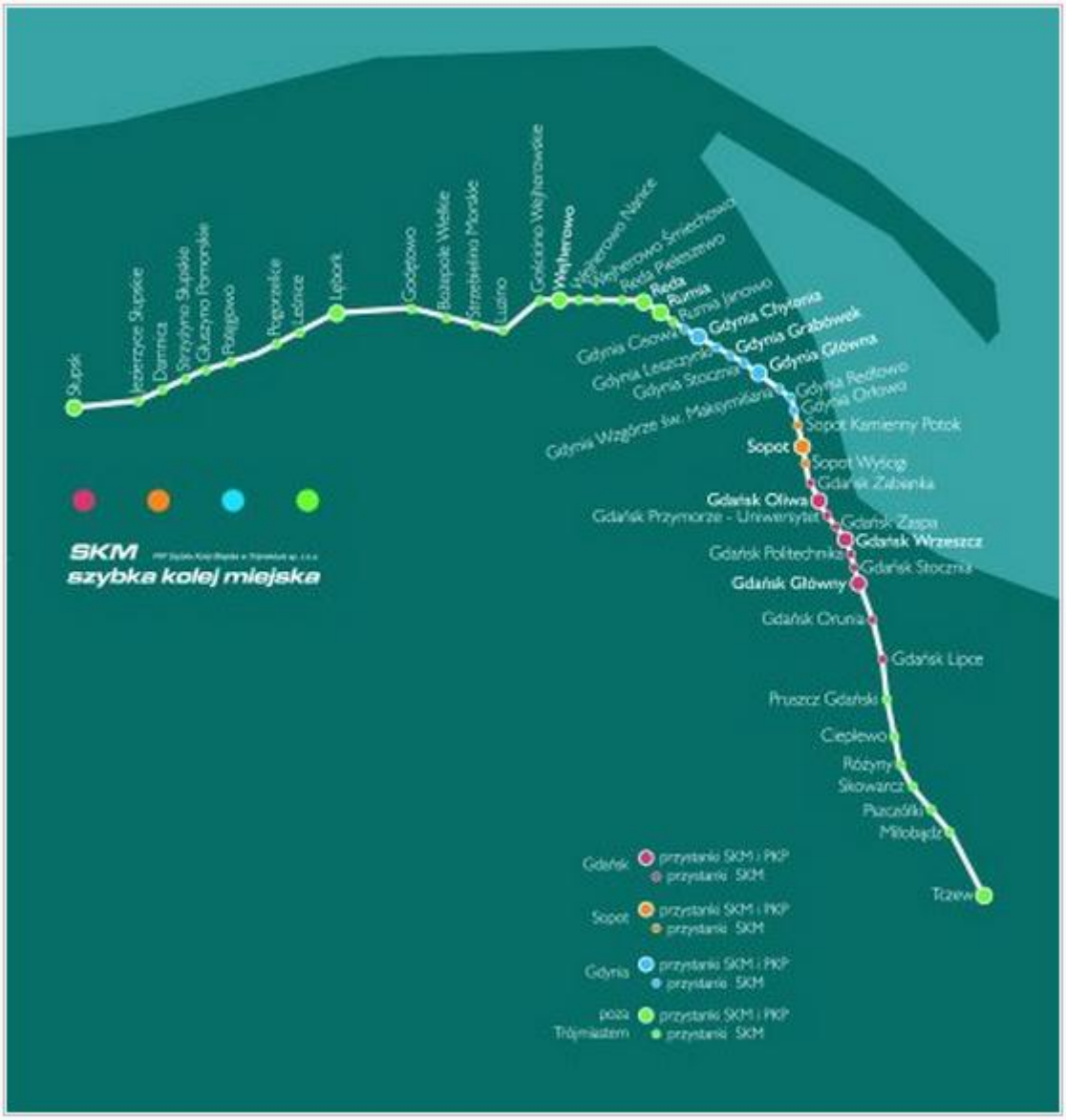
- wykonywania przewozów kolejowych osób,
- udostępniania pojazdów trakcyjnych.

Wykonywanie przewozów odbywa się na podstawie i w ramach umowy zawartej z Samorządem Województwa Pomorskiego jako organem administracji publicznej zobowiązanym do organizowania i dotowania regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych w ramach świadczenia usług publicznych.

Trasa SKM przebiega wzdłuż jednej linii od Tczewa aż do Słupska. Całkowita długość tego szlaku wynosi 160 km. Na odcinku Tczew – Gdańsk Główny SKM wykorzystuje linię kolejową nr 9, zaś odcinek Rumia – Słupsk obsługiwany jest na torach kolejowych linii numer 202. Z Gdańska Głównego do Rumii składy kolei poruszają się wzdłuż linii 250, której zarządcą i przewoźnikiem jest PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Długość tego odcinka wynosi 31,164 km i stanowi odrębną parę torów, wyłączoną z kursów pociągów dalekobieżnych. Wyjątkiem są połączenia Sprinter, które korzystają z torów dla pociągów osobowych.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Rysunek 2. Schemat przebiegu trasy SKM w Trójmieście



Źródło: Materiały archiwalne Wykonawcy.

PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. posiada trzy typy elektrycznych zespołów trakcyjnych (EN 57, EN 71 i EW 58) w łącznej liczbie 65 sztuk.

Udział poszczególnych typów wynosi:

- EN 57 – 45 sztuk,
- EN 71 – 13 sztuk,
- EW 58 – 7 sztuk.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

1.3. Szybka Kolej Miejska w Warszawie

Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. została zawiązana aktem notarialnym dnia 5 lutego 2004 r. Ideą powołania spółki było zniwelowanie różnic taryfowych między PKP i ZTM.

SKM Sp. z o.o. jest podmiotem, w którym 100% udziałów posiada Miasto Stołeczne Warszawa. Spółka została zawiązana w celu zorganizowania, uruchomienia i zarządzania systemem przewozów pasażerów w formule park&ride w oparciu o istniejące w aglomeracji warszawskiej linie kolejowe, w obszarze wyznaczonym następującymi krańcowymi stacjami: Otwock, Grodzisk Mazowiecki, Błonie, Nowy Dwór, Tłuszcz, Mińsk Mazowiecki, Zalesie Górne.

Zadaniem Spółki jako operatora systemu transportowego jest umożliwić osobom dojeżdżającym do m.st. Warszawy skorzystania z pociągu jako alternatywy dla samochodu, zapewniając im bezpieczne zaparkowanie samochodu w pobliżu przystanków kolejowych i następnie szybkie przemieszczenie się do wybranego punktu miasta, przy wykorzystaniu istniejącego sytemu linii tramwajowych, autobusowych i metra.

W ramach systemu SKM działają cztery linie:

- S1 na trasie z Otwocka przez Warszawę Wschodnią i Warszawę Zachodnią do Pruszkowa.
- S2 na trasie Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Zachodnia – Sulejówek Miłosna.
- S3 na trasie Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Centralna – Legionowo – Wieliszew.
- S9 na trasie Warszawa Gdańska – Legionowo Piaski.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Rysunek 3. Schemat przebiegu tras SKM w Warszawie.

Źródło: Materiały archiwalne Wykonawcy.

SKM Sp. z o.o. w Warszawie obsługuje połączenia za pomocą 31 elektrycznych zespołów trakcyjnych, posiadających od 3 do 6 członów. Struktura taboru kształtuje się następująco:

- EZT 14 WE – 8 sztuk,
- EZT 19 WE – 4 sztuki,
- EZT 27 WE – 13 sztuk,
- EZT 35 WE – 6 sztuk.

Obecnie system SKM jest jednym z ważniejszych środków komunikacji aglomeracyjnej, a jego znaczenie ciągle rośnie. Postępuje jego włączanie w system transportu miejskiego Warszawy oraz integracja kolejowej komunikacji aglomeracyjnej przez włączenie do niej ruchu regionalnego.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

1.4. Warszawska Kolej Dojazdowa

Warszawska Kolej Dojazdowa z siedzibą w Grodzisku Mazowieckim została utworzona w dniu 22 grudnia 2000 roku. 100% udziałów w kapitale zakładowym należało wówczas do PKP S.A. 30 września 2005 roku zakończył się proces prywatyzacji WKD i od tego czasy wyłącznym właścicielem spółki jest konsorcjum samorządowe. Zarządza ono wydzielonym systemem kolei miejskiej, na którym to wykonuje przewozy pasażerskie. Struktura własnościowa spółki jest następująca:

- Samorząd Województwa Mazowieckiego 95,24%
- Miasto Pruszków 1,47%
- Miasto Podkowa Leśna 0,43%
- Gmina Grodzisk Mazowiecki 1,05%
- Gmina Milanówek 0,60%
- Gmina Brwinów 1,04%
- Gmina Michałowice 0,17%

Obok prowadzenia działalności przewozowej Spółka jest również zarządcą linii kolejowych, do których należą:

- Linia nr 47: Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska. Linia składa się z dwutorowego odcinka Warszawa Śródmieście WKD – Podkowa Leśna Główna o długości 25,070 km i jednotorowego odcinka Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska o długości 7,544 km. Długość całkowita linii nr 47 wynosi 32,614 km.
- Linia nr 48: Podkowa Leśna Główna – Milanówek Grudów. Linia składa się odcinka jednotorowego o długości 2,896 km.
- Linia nr 512: Pruszków – Komorów. Linia stanowi jednotorową łącznicę technologiczną linii WKD z siecią kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A. Całkowita długość linii wynosi 3,411 km.

Trasa WKD prowadzi przez takie gminy jak: Michałowice, Brwinów, Pruszków, Podkowa Leśna, Milanówek i Grodzisk Mazowiecki oraz dzielnice Warszawy: Włochy, Ochota, Śródmieście. Linia z Warszawy do Grodziska mierzy 32,8 km, a odgałęzienie do Milanówka – 3 km. Łącznie znajduje się na niej 28 stacji i przystanków osobowych.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Rysunek 4. Schemat trasy WKD.

Źródło: http://pl.wikipedia.org/wiki/Warszawska_Kolej_Dojazdowa, data pobrania 12.06.2014 r.

Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. eksploatuje tabor pasażerski obejmujący elektryczne zespoły trakcyjne trzech typów:

- EN94 (typ 101Na) – 23 sztuki,
- EN95 (typ 13WE) – 1 sztuka,
- EN97 (typ 33WE) – 14 sztuk.

Z usług WKD korzysta codziennie średnio 25 tys. mieszkańców Warszawy i mazowieckich gmin, co daje łącznie ok. 6–9 mln przejazdów pasażerskich rocznie. Szacuje się, że liczba pasażerów WKD z roku na rok wzrasta.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

2. Przegląd kolejowych połączeń typu „airlink" w Polsce

Do portów lotniczych w Polsce posiadających połączenia kolejowe z centrum miasta należą:

- Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie (ok. 10,6 mln obsłużonych pasażerów w 2013 r.),
- Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice (ok. 3,6 mln obsłużonych pasażerów w 2013 r.),
- Port Lotniczy Lublin (ok. 190 tys. obsłużonych pasażerów w 2013 r.),
- Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność (ok. 350 tys. obsłużonych pasażerów w 2013 r.).

Plany budowy połączeń kolejowych obejmują prawie wszystkie porty lotnicze w Polsce. Koncepcja ta upadła jak na razie we Wrocławiu, gdyż wykonana analiza wykazała, że na chwilę obecną brak jest zasadności realizacji tej inwestycji. Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika jest dobrze skomunikowany dzięki istniejącej infrastrukturze drogowej, a połączenia z lotniskiem realizowane są przez często kursujące autobusy. Połączenia kolejowe z Portami Lotniczymi planuje m.in.:

- Łódź – w ramach powstającego systemu kolei aglomeracyjnej.
- Gdańsk – w ramach budowanej kolei metropolitalnej.
- Olsztyn – w ramach modernizacji linii kolejowej Olsztyn – Szczytno planuje się wybudowanie 2 km odcinka torów do powstającego Portu Lotniczego Olsztyn-Szymany. Projekt uzyskał dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2007-2013.
- Poznań – gdzie rozważany jest również wariant połączenia tramwajowego do Portu Lotniczego Poznań-Ławica.
- Katowice – gdzie rozpoczęto prace przygotowawcze do budowy połączenia w 2006 r., jednak w wyniku trudności w uzgodnieniu przebiegu linii projekt na razie zawieszono.
- Rzeszów – dla planowanej budowy połączenia kolejowego z Portem Lotniczym Rzeszów Jasionka sporządzone zostało studium wykonalności. Sama budowa rozpocząć się ma w 2015 r.

Bezpośrednim czynnikiem powodującym konieczność zapewnienia kolejowego połączenia do portów lotniczych jest intensywnie rozwijający się ruch lotniczy. Liczba lotów w Polsce zwiększa się w najwyższym tempie spośród wszystkich krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Ze względu na nakłady finansowe, ryzyko związane ze stratami oraz negatywne skutki inwestycji na środowisko, decyzję o realizacji inwestycji powinna jednak poprzedzić rzetelna i obiektywna ocena wszystkich aspektów danego przedsięwzięcia.

Jednym z elementów branych pod uwagę przy ocenie zasadności budowy są bezpośrednie koszty ponoszone przez inwestora. Zaspokojenie dużej potrzeby społeczno-ekonomicznej wiąże się zazwyczaj z adekwatnie dużym rozmiarem i stopniem złożoności inwestycji, a to z kolei powoduje konieczność poniesienia wysokich kosztów. Wartość ta jednak nie może być podstawą do oceny zasadności. Przy ocenie zasadności, całkowity koszt należy odnieść do liczby kilometrów wybudowanej linii kolejowej, popytu, pracy przewozowej czy niemierzalnych aspektów takich jak zapewnienie połączenia w ogóle lub zwiększenie

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

atrakcyjności regionu. Co więcej, istotny jest również koszt utrzymania inwestycji, który na przestrzeni kilkunastu lub nawet kilku lat często przekracza koszt budowy.

2.1. Warszawa

Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie położony jest w odległości 8 km od centrum Warszawy. Konieczność budowy połączenia kolejowego wynikała m.in. z dużego zatłoczenia komunikacyjnego znacznie wydłużającego dojazd z centrum miasta na lotnisko. Budowę nowego połączenia rozpoczęto w listopadzie 2009 roku. Projekt obejmował nie tylko budowę dwutorowej łącznicy o długości prawie 2 km (od przystanku osobowego Warszawa Służewiec do stacji Warszawa Lotnisko Chopina), ale także przebudowę przystanku Warszawa Służewiec oraz wykończenie i wyposażenie obiektu przeznaczonego na stację na lotnisku. Inwestycja uzyskała dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Oficjalnie połącznie kolejowa otwarte zostało 1 czerwca 2012 r.

Składy na i z lotniska w godzinach szczytu składy kursują co 10 – 12 minut, poza szczytem – co 15 minut. Do stacji Warszawa Lotnisko Chopina docierają następujące pociągi:

- SKM linii S2 ze stacji Sulejówek Miłosna przez Warszawę Wschodnią, Warszawę Śródmieście i Warszawę Zachodnią,
- SKM linii S3 ze stacji Wieliszew/Legionowo Piaski przez Warszawę Wschodnią, Warszawę Centralną i Warszawę Zachodnią,
- Kolei Mazowieckich (oznaczone jako KML) ze stacji Modlin przez Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawę Wschodnią, Warszawę Centralną i Warszawę Zachodnią.

Problemem pozostaje znaczna odległość podziemnej stacji kolejowej od terminali jednak dzięki trwającej przebudowie starej części Terminalu A pod koniec 2014 r. planowane jest oddanie przejścia podziemnego łączącego stację bezpośrednio z halą przylotów lotniska.

Rysunek 5. Schemat połączenia do Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina.

Źródło: www.ztm.waw.pl, data pobrania 16.06.2014 r.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

2.2. Kraków

W chwili obecnej istnieje połączenie "REGIOairport" dawniej "Balice Ekspres" umożliwiające przejazd z do Międzynarodowego Portu Lotniczego linią kolejową nr 118. Połączenie kolejowe obsługiwane przez Przewozy Regionalne na trasie z centrum Krakowa do portu lotniczego jest najszybszym połączeniem z lotniskiem, a dojazd zajmuje od 15 do 20 minut. Końcowy przystanek przy porcie lotniczym znajduje się w odległości 200 m od terminala pasażerskiego. Dojazd z przystanku kolejowego do terminala T1 i terminala T2 zapewnia „Shuttle Bus". W czasie doby do MPL realizowanych jest 71 przejazdów, średnio co 20 minut, a w godzinach wieczornych i rannych co 40 minut. Pociąg na odcinku Kraków Główny – Mydlniki porusza się z prędkością 100 km/h, na pozostałych odcinkach z powodu złego stanu technicznego torów prędkość zostaje zmniejszona do 40 km/h (pierwotnie 60 km/h). Bilety można nabyć w pociągu, w automatach kasowych oraz terminalu T1 i Dworcu Głównym PKP. Bilet umożliwia również przejazd do dobrowolnie wybranej stacji wraz z przesiadką na terenie I strefy aglomeracyjnej.

Rysunek 6. Schemat połączenia do Portu Lotniczego Kraków – Balice

Źródło: http://www.kurierkolejowy.eu, data pobrania 16.06.2014 r.

2.3. Lublin

Międzynarodowy Port Lotniczy Lublin-Świdnik położony jest ok. 10 km na wschód od Lublina. Aby zapewnić połączenie kolejowe została wybudowana linia nr 581. Plany budowy nowej linii pojawiły się wraz z ideą powstania portu lotniczego w Świdniku. Łącznica kolejowa oprócz funkcji zapewnienia transportu klientom lotniska oraz mieszkańcom Lublina ma zadanie obsługiwać sąsiednie miejscowości. Inwestycja została

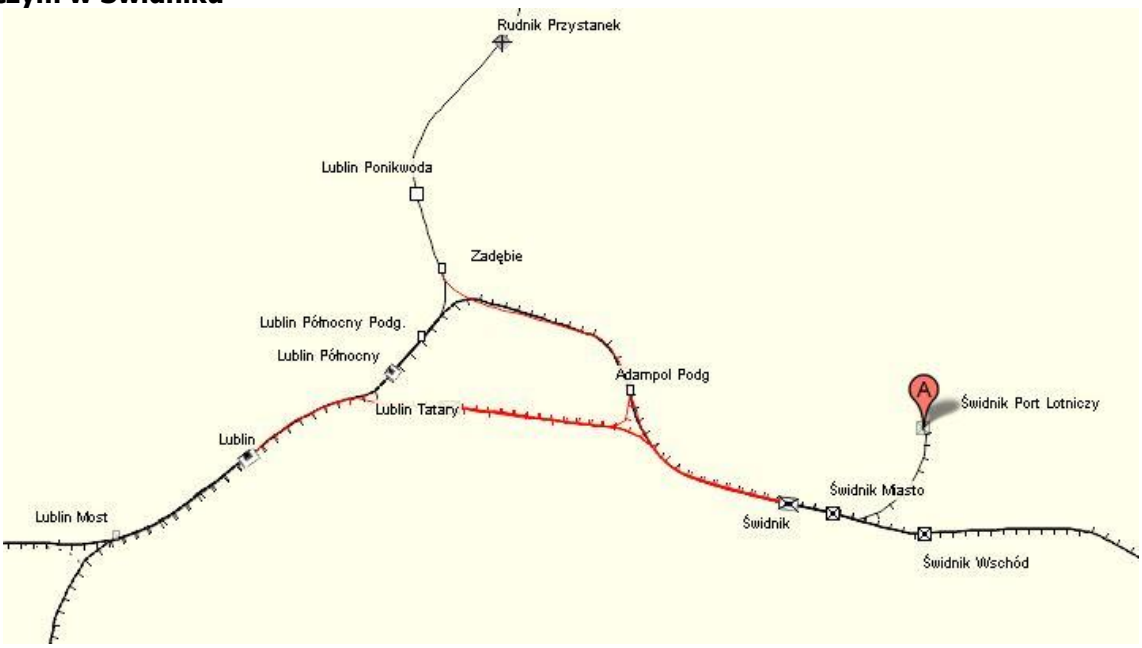
WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

sfinansowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013.

Długość linii nr 581 wynosi 3691 metrów, zaś wybudowany nowy odcinek to 2500 metrów. Fragment istniejącej linii wiedzie na odcinku toru bocznicowego elektrociepłowni oraz stacji w Świdniku. Na odcinku pomiędzy centrum miasta a portem lotniczym znajduje się pośredni przystanek – Świdnik Miasto, który jest współdzielony z linią dorohuską. W ramach projektu powstało również nowe odgałęzienie do elektrociepłowni oraz przejazdy drogowo-kolejowe zaopatrzone w nowoczesne urządzenia automatyki.

Połączenie z lotniskiem realizowane jest przez Przewozy Regionalne. Do obsługi pasażerów wykorzystuje się pociąg złożony ze zmodernizowanych EZT serii EN57L, wykonując z prędkością 60 km/h 5 kursów w ciągu dnia. Ze względu na nieregularne kursowanie pociągów oraz niedostosowanie odjazdów i przyjazdów pociągów do ruchu lotniczego z połączenia korzysta niewielu pasażerów.

Rysunek 7 Schemat linii kolejowych z zaznaczeniem odcinka pomiędzy Lublinem a portem lotniczym w Świdniku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie http://mapa.bazakolejowa.pl/, data pobrania 16.06.2014 r.

2.4. Szczecin

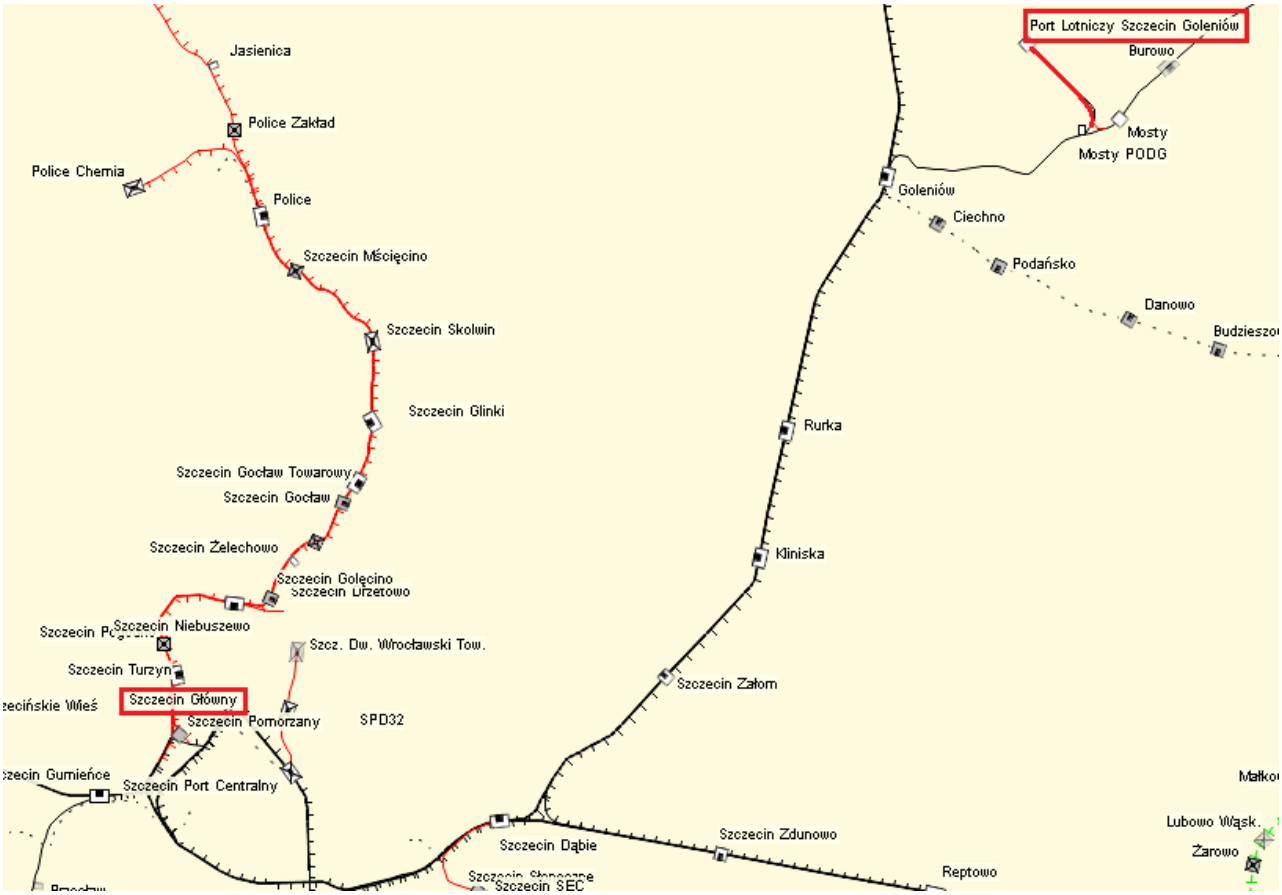
Port Lotniczy Szczecin-Goleniów znajduje się ok. 45 km od centrum Szczecina. W 2012 roku została wybudowana linia kolejowa nr 434 Mosty – Port Lotniczy Szczecin Goleniów w ramach zadania „Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin Goleniów". Inwestycja została zrealizowana dzięki funduszom unijnym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. Pociągi na lotnisko kursują od 9 czerwca 2013 r.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Nowa linia kolejowa to wyremontowany odcinek trasy Goleniów – Kołobrzeg i cztery kilometry zupełnie nowego toru, który kończy się przy zadaszonym peronie około 100 m od wejścia do terminalu Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów. Układ torów umożliwia zjazd pod terminal zarówno pociągom jadącym od strony Szczecina, jak i od strony Kołobrzegu. Z dworca Szczecin Główny pociąg dojeżdża na lotnisko w 40 minut, z Kołobrzegu dojazd zajmuje ok. 90 minut. Dopuszczalna prędkość rozkładowa na nowym odcinku wynosi 100 km/h, jedynie w dwóch miejscach obowiązują ograniczenia prędkości spowodowane niedostateczną widocznością. Na linii 402 maksymalna prędkość wynosi już 120 km/h.

W chwili obecnej ze stacji Szczecin Główny do Portu Lotniczego wykonywanych jest 6 połączeń dziennie. Pomimo początkowych zapewnień rozkładu jazdy nie udało się dostosować do odlotów i przylotów ze względu na małą liczbę stałych, codziennych lotów, tak więc z połączenia korzysta niewielu pasażerów.

Rysunek 8 Schemat linii kolejowych z zaznaczeniem wybudowanego odcinka Mosty – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie http://mapa.bazakolejowa.pl/, data pobrania 16.06.2014 r.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443

creative minds safe hands

3. Model organizacyjny i prawny funkcjonowania Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjne w województwie podkarpackim

3.1. Uwarunkowania prawne

Aktami prawnymi o podstawowym znaczeniu dla projektu wdrożenia Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej są:

- Rozporządzenie (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2007, nr 16, poz.94) określająca zasady korzystania i zarządzania infrastrukturą kolejową, zasady prowadzenia ruchu kolejowego oraz kwestie związane z finansowaniem i licencjonowaniem działalności wykonywanej w obszarze transportu kolejowego;
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011, nr 5, poz. 13) określająca zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publiczny transporcie zbiorowym, a także zasady finansowania tych przewozów w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa implementuje do polskiego systemu prawnego przepisy Rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym kształtuje instytucjonalne zręby funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego w Polsce, ustanawiając podstawowe relacje podmiotów biorących udział w rynku przewozów pasażerskich. W szczególności, ustawa to wyodrębnia funkcje przewoźnika i organizatora przewozów i ustala zasady finansowania działalności transportowej.

Województwo podkarpackie, będące zgodnie z art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem przewozów, zajmuje istotne miejsce w systemie organizacji Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej na etapie jej funkcjonowania. Do województwa podkarpackiego, jako organizatora przewozów, należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Świadczenie usług w zakresie transportu publicznego dokonywane jest na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przy czym, zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt. 3 możliwe jest zawarcie umowy z operatorem w zakresie publicznego transportu kolejowego (z wyjątkiem innych środków komunikacji tramwajowej jak metro czy tramwaje) bezpośrednio, z pominięciem procedury przetargowej. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym statuuje ponadto dopuszczalne metody finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Może ono polegać na pobieraniu przez operatora opłat za wykonywane usługi, przekazaniu operatorowi rekompensaty przez organizatora, a także na udostępnieniu operatorowi środków transportu.

Ustawa o transporcie kolejowym stawia z kolei wymagania w stosunku do przewoźnika. Dokumentem uprawniającym go do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa, wydawany, podobnie jak w przypadku zarządców, przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, na 5 lat po spełnieniu przez przewoźnika wymagań ustawowych. Dodatkowo działalność przewoźników jest licencjonowana. Licencja wydawana jest przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na czas nieokreślony, przy czym w razie wątpliwości co do spełniania przez przewoźnika wymagań licencja może ulec cofnięciu

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

bądź zawieszeniu. Należy również zaznaczyć, że samo uzyskanie licencji nie uprawnia do dostępu do infrastruktury kolejowej, który wymaga, jak wskazano wcześniej, posiadania certyfikatu bezpieczeństwa.

3.2. Analiza wariantów

3.2.1. Wariant I – stworzenie nowego podmiotu prawnego tj. Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej jako odrębnej jednostki realizującej przewozy aglomeracyjne

Wariant zakłada utworzenie nowego, oddzielnego podmiotu prawnego pod nazwą Podmiejska Kolej Aglomeracyjna w formie spółki samorządowej. Kluczowym obszarem działalności spółki pozostawałoby pełnienie zadań operatora transportu w zakresie kolejowych przewozów osób, na podstawie zawartej z organizatorem transportu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jednocześnie spółka pełniłaby również zadania przewoźnika kolejowego.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. województwo podkarpackie jako organizator transportu mogłoby bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług z powołaną spółką, gdyż jej celem byłoby świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej oraz dotyczyłaby ona transportu kolejowego. Ponadto wypełniałaby definicję podmiotu wewnętrznego w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

W pierwszym etapie działalności spółki do jej zadań należałoby pozyskanie wkładu własnego na zakup taboru oraz budowę zaplecza technicznego. W fazie eksploatacyjnej spółka ponosiłaby koszty operacyjne, koszty utrzymania taboru kolejowego i zaplecza oraz opłacała wynagrodzenie zarządcy linii. Koszty operacyjne Spółki oraz koszty obsługi procesu inwestycyjnego byłyby pokrywane z przychodów uzyskanych z tytułu wykonywania pasażerskich przewozów kolejowych oraz dotacji celowej.

W ramach wariantu I wyróżniono dwie opcje:

Opcja IA

Spółka, w której 100% udziałów posiada województwo podkarpackie.

Opcja IB

Spółka, w której udziały obejmują: województwo podkarpackie, Miasto Rzeszów oraz JST zainteresowane powstaniem Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej, przy czym udziałowcem większościowym pozostaje samorząd województwa.

3.2.2. Wariant II – funkcjonowanie kolei aglomeracyjnych w ramach spółki Przewozy Regionalne

W tym wariancie założono, że funkcjonowanie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej sprowadzone zostaje jedynie do wydzielenia marki działającej w ramach Spółki Przewozy Regionalne, która obecnie pełni dla województwa podkarpackiego rolę operatora publicznego kolejowego transportu zbiorowego.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Województwo podkarpackie jako organizator transportu, w porozumieniu z pozostałymi JST leżącymi w zasięgu oddziaływania PKA oraz zarządcą infrastruktury (PKP PLK S.A.), zamawia jak dotąd usługę przewozową, jednak w formie rozszerzonej o nowe usługi w ramach przewozów aglomeracyjnych. W umowie zastrzega konieczność odpowiedniego oznaczenia pociągów kursujących w określonych relacjach oraz wskazania w materiałach informacyjnych i rozkładach jazdy pociągów kursujących pod marką PKA.

Koszt zakupu nowego taboru oraz budowy zaplecza technicznego poniesiony zostałby przez województwo podkarpackie, którem zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. mogłoby udostępnić tabor operatorowi jako formę finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

3.2.3. Wariant III – powołanie wspólnej Spółki Przewozów Regionalnych i województwa podkarpackiego realizującej przewozy aglomeracyjne

Wariant III jest modyfikacją Wariantu I i wskazuje na wspólne działania województwa podkarpackiego i Spółki Przewozy Regionalne polegającej na powołaniu nowego podmiotu, którego zadaniem pozostawałoby pełnienie funkcji operatora i przewoźnika w ramach Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej. Struktura własnościowa spółki zakładałaby objęcie pakietu większościowego przez województwo podkarpackie, co pozwoliłoby na lepsze dostosowanie oferty przewozowej do faktycznych potrzeb regionu.

Realizacja tego wariantu zakłada faktyczne wydzielenie nowego segmentu usługi przewozowej, ze specjalnymi standardami obsługi pasażerskiej – nowy tabor kolejowy, głębsza integracja biletowo-taryfowa z komunikacją miejską, dedykowany rozkład jazdy.

W analizowanym wariancie to województwo odpowiedzialne byłoby za zakup nowego taboru oraz organizację zaplecza technicznego, które to elementy stanowiłyby wkład własny do spółki.

Koszty operacyjne Spółki oraz koszty obsługi procesu inwestycyjnego byłyby pokrywane z przychodów uzyskanych z tytułu wykonywania pasażerskich przewozów kolejowych.

3.2.4. Wskazanie wariantu rekomendowanego

W celu wskazania wariantu rekomendowanego funkcjonowania Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej dokonano analizy mocnych i słabych stron dla każdego z wariantów. Wyniki analizy przedstawia Tabela 1.

Tabela 1. Analiza wariantów funkcjonowania Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej.

Mocne strony	Słabe strony
Wariant I, Opcja IA – Spółka 100% udziałów województwa podkarpackiego	
▪ przejrzystość kosztowa, wynikająca z ewidencji wszystkich kosztów dla PKA w czasie rzeczywistym w powołanej spółce, ▪ podmiot dedykowany konkretnym usługom, w ramach spójnego obszaru w jednym	▪ brak doświadczenia w prowadzeniu działalności operatora kolejowego, ▪ konieczność pozyskania wymaganych prawem licencji i certyfikatów, ▪ dodatkowe nakłady potrzebne na uruchomienie

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 F: +48 22 227 41 31 E: kontakt@wygconsulting.pl W: www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Mocne strony	Słabe strony
województwie, ▪ podmiot silnie związany z województwem poprzez strukturę własnościową, ▪ możliwość dopasowania podaży usług do faktycznego popytu poprzez odpowiednią strukturę usług zamawianych przez organizatora transportu, ▪ integracja z działalnością operatorską, ▪ brak zwiększenia długu województwa w związku z finansowaniem procesu inwestycyjnego, ▪ podniesienie jakości usług dzięki możliwości wprowadzenia nowych standardów, ▪ bardziej efektywna kultura organizacyjna dzięki zaangażowaniu mniejszej liczby podmiotów oraz ograniczonemu obszarowi działania, ▪ bardziej efektywna struktura właścicielska – jeden właściciel.	działalności, związane z koniecznością zapewnienia zaplecza organizacyjnego i technicznego.
Wariant I, Opcja IB – Spółka, w której udziały obejmują: województwo podkarpackie, Miasto Rzeszów oraz pozostałe JST	
▪ przejrzystość kosztowa, wynikająca z ewidencji wszystkich kosztów dla PKA w czasie rzeczywistym w powołanej spółce, ▪ podmiot dedykowany konkretnym usługom, ▪ podmiot silnie związany z województwem poprzez strukturę własnościową, ▪ możliwość dopasowania podaży usług do faktycznego popytu poprzez odpowiednią strukturę usług zamawianych przez organizatora transportu, ▪ integracja z działalnością operatorską, ▪ brak zwiększenia długu województwa w związku z finansowaniem procesu inwestycyjnego, ▪ podniesienie jakości usług dzięki możliwości wprowadzenia nowych standardów, ▪ bardziej efektywna kultura organizacyjna dzięki zaangażowaniu mniejszej liczby podmiotów oraz ograniczonemu obszarowi działania, ▪ bardziej efektywna struktura właścicielska – własność podmiotów z jednego obszaru, mających wspólne interesy, przewaga udziałów województwa, ▪ większa wiarygodność kredytowa dzięki	▪ brak doświadczenia w prowadzeniu działalności operatora kolejowego, ▪ konieczność pozyskania wymaganych prawem licencji i certyfikatów, ▪ dodatkowe nakłady potrzebne na uruchomienie działalności, związane z koniecznością zapewnienia zaplecza organizacyjnego i technicznego, ▪ konieczność uwzględnienia interesów wielu podmiotów.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Mocne strony	Słabe strony
poręczeniu większej liczby podmiotów, ▪ solidarne zaangażowanie samorządów wnoszących swoje udziały do PKA, ▪ rozłożenie obciążeń pojawiających się w związku z uruchomieniem nowej działalności na większą liczbę podmiotów, ▪ mobilizacja samorządów do inwestowania w infrastrukturę, ▪ kooperacja w zakresie integracji taryfowej z innymi środkami transportu publicznego w JST obsługiwanych przez PKA.	
Wariant II – funkcjonowanie kolei aglomeracyjnych w ramach spółki Przewozy Regionalne	
▪ doświadczona kadra, ▪ funkcjonująca struktura organizacyjna, ▪ znajomość zagadnień eksploatacyjno-technicznych przez personel, ▪ znajomość lokalnych uwarunkowań, ▪ posiadanie koniecznych licencji i certyfikatów, ▪ mniejsze nakłady niezbędne do uruchomienia kolei aglomeracyjnej – działalność w oparciu o posiadane zasoby, ▪ ograniczenie niezbędnych inwestycji w nowy tabor i zaplecze techniczne ze względu na posiadane zasoby.	▪ niepewna sytuacja spółki związana z jej trudną sytuację finansową, ▪ brak wskazanego modelu restrukturyzacji (na chwilę obecną), ▪ mniejszy wpływ samorządów na oferowane usługi, ▪ problemy z dokonaniem integracji taryfowej, ▪ mniejsza efektywność kultury organizacyjnej i właścicielskiej, ▪ zwiększenie poziomu zadłużenia województwa w związku z koniecznością sfinansowania wkładu własnego na zakup taboru.
Wariant III – powołanie wspólnej spółki Przewozów Regionalnych i województwa podkarpackiego realizującej przewozy aglomeracyjne	
▪ możliwość korzystania z doświadczeń PR przy organizacji struktur spółki, ▪ możliwość skorzystania z wiedzy i doświadczenia kadry PR, ▪ znajomość lokalnych uwarunkowań, ▪ mniejsze nakłady konieczne do uruchomienia kolei aglomeracyjnej, która częściowo mogłaby działać w oparciu o zasoby wniesione przez PR.	▪ mniejszy wpływ samorządów na oferowane usługi, ▪ problemy z dokonaniem integracji taryfowej, ▪ mniejsza efektywność kultury organizacyjnej, ▪ zwiększenie poziomu zadłużenia województwa w związku z koniecznością sfinansowania wkładu własnego na zakup taboru.

Przeprowadzona analiza mocnych i słabych stron wariantów wskazuje, że **optymalną opcją organizacyjną Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej byłoby utworzenie nowej spółki samorządowej**. Jednolita struktura organizacyjna i prawna ułatwi rozliczenia z organizatorem przewozów oraz pozwoli na zachowanie większej przejrzystości finansowej, a także zapewni większe wpływy województwa jako organizatora transportu. Jednocześnie wyodrębnienie jednego podmiotu odpowiedzialnego za uruchomienie przewozów aglomeracyjnych będzie elementem ułatwiającym procedury

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

związane z ubieganiem się o dofinansowanie wydatków inwestycyjnych ze źródeł zewnętrznych. Wariant ten obarczony jest koniecznością poniesienia większych nakładów związanych z rozpoczęciem działalności oraz potrzebą zdobycia wymaganych licencji i certyfikatów, co niesie za sobą mniejszą efektywność czasową i kosztową, jednak w dłuższej perspektywie opcja ta wydaje się bardziej opłacalna ekonomicznie. W ramach wariantu I **rekomenduje się powołanie spółki, w której udziały obejmą: województwo podkarpackie, Miasto Rzeszów oraz pozostałe JST zainteresowane powstaniem Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej**, przy czym udziałowcem większościowym pozostaje województwo podkarpackie. Wybór opcji IB pozwoli na rozłożenie obciążeń pojawiających się w związku z uruchomieniem nowej działalności, jak również zmobilizuje samorządy do inwestowania w infrastrukturę. Stanowić będzie także lepszą zachętę do kooperacji w zakresie integracji taryfowo-biletowej z innymi środkami transportu publicznego w JST obsługiwanych przez PKA.

3.2.5. Wdrożenie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej w kontekście restrukturyzacji Spółki Przewozy Regionalne

Przeprowadzona analiza wariantów wskazała na optymalny, w obecnych warunkach, wariant wdrożenia Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej. Niemniej jednak, ze względu na plany przeprowadzenia restrukturyzacji Spółki Przewozy Regionalne konieczne jest rozważenie dodatkowych, związanych z tym opcji.

Obecny kształt właścicielski Spółki jest wynikiem przyjętej przez Sejm dnia 25 kwietnia 2008 r. Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe". Na podstawie Ustawy 100% udziałów Spółki PKP Przewozy Regionalne wyprowadzono z grupy PKP, a następnie przekazano samorządom województw w określonych proporcjach.

W wyniku przeprowadzonego usamorządowienia Spółki powstała struktura właścicielska, w której żaden ze współwłaścicieli nie miał wystarczająco silnej pozycji, by przejąć odpowiedzialność za jej politykę. Trudności z osiągnięciem porozumienia w zakresie funkcjonowania Przewozów Regionalnych oraz określenia jasnych kierunków rozwoju Spółki doprowadziły do nawarstwiania się problemów z zapewnieniem właściwej jakości obsługi oraz racjonalizacją kosztów. Przełożyło się to w oczywisty sposób na odpływ pasażerów oraz wzrost zadłużenia.

W związku z niewydolnością operatora poszczególne województwa zaczęły tworzyć własne przedsiębiorstwa kolejowe, którym powierzana była obsługa przewozów kolejowych na ich terenie, odbierając Przewozom Regionalnym część rynku.

Pogarszająca się sytuacja Spółki postawiła pod znakiem zapytania jej możliwości operacyjne do prowadzenia dalszej działalności w obecnym kształcie. Brak perspektyw wskazał na konieczność przeprowadzenie restrukturyzacji.

Początkowa faza prowadzonej restrukturyzacji opiera się na większym usamodzielnieniu oddziałów Spółki oraz na racjonalizacji wydatków, pozwalającej na ograniczenie corocznych strat. W dalszym etapie wybrany ma zostać model docelowy funkcjonowania Przewozów Regionalnych.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

W restrukturyzację Spółki włączyło się Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, które do współpracy zaprosiło Agencję Rozwoju Przemysłu, jako podmiot posiadający bogate doświadczenie w zakresie restrukturyzacji, reorganizacji i transformacji przedsiębiorstw. Zaangażowanie Agencji w tworzenie koncepcji przekształcenia i restrukturyzacji Spółki wynika także z faktu, że Spółka Przewozy Regionalne jest własnością samorządów, więc Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju nie posiada bezpośredniego wpływu na jej politykę. Ponadto dokonano również wyboru strategicznego doradcy, którego rolą jest opracowanie scenariuszy oraz wskazanie wariantu docelowego funkcjonowania Przewozów Regionalnych.

Na dzień dzisiejszy pod uwagę brane są następujące modele:

1. Oddłużenie Spółki w oparciu o środki publiczne oraz ponowna jej centralizacja (jako spółki Skarbu Państwa).
2. Oddłużenie Spółki w oparciu o środki publiczne oraz jej podział na kilka – kilkanaście mniejszych spółek regionalnych (jedna spółka dla jednego województwa lub jedna spółka obsługująca kilka województw).

O wyborze modelu zadecyduje Komitet Sterujący powołany przez minister rozwoju i infrastruktury, który ukonstytuował się 15 maja 2014 r. W jego skład wchodzą m.in. przedstawiciele resortu, urzędów marszałkowskich oraz Spółki Przewozy Regionalne. Za przeprowadzenie analizy rynku oraz wskazanie modelu funkcjonowania Spółki odpowiedzialny będzie strategiczny doradca zewnętrzny. Pod uwagę brane mają być wskazane powyżej warianty oraz warianty pośrednie pomiędzy tymi dwoma modelami.

Wyniki procesu restrukturyzacyjnego będą musiały być wzięte pod uwagę przy wdrażaniu Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej. Na dzień dzisiejszy jednak spekulacje na temat powodzenia tego procesu oraz ostatecznego kształtu funkcjonowania Przewozów Regionalnych po restrukturyzacji nie wydają się uprawnione. Kluczowe znaczenie ma bowiem wybór modelu organizacyjnego przewozów regionalnych w Polsce. W przypadku wskazania modelu zakładającego podział obecnie funkcjonującej Spółki na mniejsze spółki regionalne i wydzielenie takiego podmiotu dla województwa podkarpackiego (lub ewentualnie dodatkowo 1-2 innych województw), konieczne jest ponowne przeanalizowanie zasadności tworzenia oddzielnego bytu dla przewozów aglomeracyjnych.

Powstanie spółki regionalnej do realizacji przewozów kolejowych, której właścicielem będzie województwo podkarpackie wypełniać będzie założenia wariantu I w opcji IA. W takiej sytuacji tworzenie kolejnego podmiotu do realizacji przewozów aglomeracyjnych byłoby nieefektywne kosztowo i organizacyjnie.

Przyjąć więc należy, że w przypadku, w którym wybrany model restrukturyzacji Spółki zmierzał będzie do podziału jej na podmioty regionalne, Podmiejska Kolej Aglomeracyjna powinna zostać zorganizowana w ramach spółki, która zostanie powołana do obsługi przewozów kolejowych w województwie podkarpackim.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

3.2.6. Koncepcja organizacji regionalnych przewozów kolejowych zawarta w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego nie porusza kwestii tworzenia oddzielnego segmentu kolejowego do obsługi przewozów w ramach Aglomeracji Rzeszowskiej. Organizacja kolejowych przewozów regionalnych rozpatrywana jest w kontekście całego województwa podkarpackiego. Autorzy Planu zauważają, że w związku z poważnymi problemami Spółki Przewozy Regionalne realizowanie przez nią przewozów pasażerskich może być zagrożone w przyszłości. Dlatego przy wyborze operatora przewozów regionalnych w województwie podkarpackim należy wziąć pod uwagę również opcję zakładającą realizowanie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa podkarpackiego wspólnie z którąś z już istniejących kolei samorządowych czy wręcz utworzenie własnej spółki przewozowej, aby zabezpieczyć przewóz osób na terenie województwa.

Rekomendacje zawarte w Planie jasno wskazują więc na chęć województwa do powołania własnej spółki kolejowej, pełniącej funkcję operatora transportu dla całego regionu. Realizacja tego zamierzenia powinna jednak uwzględniać wyniki procesu restrukturyzacji Spółki Przewozy Regionalne. W przypadku wyboru modelu polegającego na ponownej centralizacji tego segmentu rynku jego przeprowadzenie może być obarczone większym ryzykiem, ze względu na konkurencję spółki państwowej. W tej sytuacji rekomenduje się wdrożenie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej jako spółki powołanej jedynie do świadczenia usług przewozów w ramach Aglomeracji Rzeszowskiej.

Wybór w procesie restrukturyzacji modelu organizacyjnego polegającego na pozostawieniu przewozów regionalnych w wyłącznej kompetencji województw poprzez powołanie spółek regionalnych wypełniał będzie założenia zawarte w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego i nie będzie wymagał dodatkowych działań ze strony województwa. W takim przypadku, jak już była o tym mowa wcześniej, rekomenduje się wdrożenie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej w ramach spółki powołanej do świadczenia przewozów regionalnych dla województwa podkarpackiego.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

4. Możliwe źródła współfinansowania wydatków inwestycyjnych związanych z wdrożeniem systemu podmiejskiej kolei aglomeracyjnej

W celu zbadania możliwych źródeł współfinansowania wydatków inwestycyjnych konicznych do poniesienia w celu wdrożenia systemu podmiejskiej kolei aglomeracyjnej zbadane zostały projekty dostępnych dla województwa podkarpackiego programów operacyjnych, które obowiązywać będą w perspektywie finansowej 2014-2020. Analizie poddano:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (projekt),
- Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 (projekt),
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020 (projekt).

4.1.1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (projekt),

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko będzie podejmował interwencje w ramach następujących Celów Tematycznych (CT) (oraz w ich obrębie wybranych Priorytetów Inwestycyjnych (PI)):

- CT 4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach;
- CT 5 Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem;
- CT 6 Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów;
- CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości
- w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych oraz (w ograniczonym zakresie) CT 9 Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem.

Wdrożenie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej w województwie podkarpackim wpisuje się w CT 7, który realizowany jest przez Oś Priorytetową III.

OŚ PRIORYTETOWA III: Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej

Realizuje CT4., w tym następujący PI:

- (4.5) 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.

Realizuje CT7., w tym następujące PI:

- (7.1) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T;

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

- (7.3) rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej;
- (7.4) rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

Działania zmierzające do uruchomienia kolei aglomeracyjnych będą mogły uzyskać dofinansowanie w ramach PI 4.5 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 oraz PI 7.4 rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

PI 4.5 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

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast.

Wsparcie będzie dotyczyło przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast, służących podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Przewiduje się wdrażanie projektów, które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/ zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego i zwiększenie przestrzeni zielonych miasta.

Wsparcie nakierowane będzie na przedsięwzięcia w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikające z planów gospodarki niskoemisyjnej miast, służących podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Przewiduje się wdrażanie projektów, które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/ zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego i zwiększenie przestrzeni zielonych miasta.

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

Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku 18 miast wojewódzkich posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT).

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Projekty finansowane będą z Funduszu Spójności.

PI 7.4 rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczynić się ma do osiągnięcia celu dotyczącego poprawy stanu krajowych połączeń kolejowych i systemu kolejowego w miejskich obszarach funkcjonalnych, a dodatkowo przyczyni się do rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast.

Wsparcie transportu kolejowego poza siecią TEN-T będzie dotyczyło infrastruktury linii kolejowych służących przewozom pasażerskim, jak i istotnych z punktu widzenia towarowego ruchu kolejowego oraz infrastruktury i taboru przewoźników działających na obszarach funkcjonalnych miast (koleje miejskie, metro). Realizacja wybranych odcinków linii kolejowych przyczyni się do poprawy spójności terytorialnej województw i dostępności do regionalnych ośrodków miejskich.

Ze względu na znaczenie pasażerskich przewozów kolejowych w obszarze ciążenia metropolii (uznanych za perspektywiczne), realizowane będą inwestycje infrastrukturalne w rozwój systemu kolei miejskiej oraz metra na tych obszarach. Przewiduje się realizację inwestycji w odniesieniu zarówno do infrastruktury liniowej (podstawowej i systemów sterowania ruchem) i punktowej (przystanki kolejowe, dworce przesiadkowe), jak i taboru kolejowego.

W obszarze transportu miejskiego (kolej miejska) beneficjentami będą jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki i porozumienia) oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządcy infrastruktury służącej transportowi miejskiemu oraz przewoźnicy świadczący usługi w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.

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

Przewidywanym trybem wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie tryb pozakonkursowy, który będzie miał zastosowanie do projektów zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu, a także w dokumentach miast i ich związków związanych z rozwojem transportu niskoemisyjnego.

Projekty finansowane będą w ramach Funduszu Spójności.

4.1.2. Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 (projekt),

Wdrożenie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej w województwie podkarpackim wpisuje się w Oś Priorytetową III Nowoczesna Infrastruktura Transportowa Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

OŚ PRIORYTETOWA III Nowoczesna Infrastruktura Transportowa

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

- 4.5 promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygacyjnych;
- 7.2 zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T.

Budowa systemu kolei aglomeracyjnej możliwa będzie mogła ubiegać się o dofinansowanie w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.5.

4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygacyjnych;

Celem szczegółowym realizacji priorytetu jest poprawa mobilności mieszkańców w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej i ich obszarach funkcjonalnych.

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.

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 podroży funkcjonującą komunikacją miejską (szynową, trolejbusową, autobusową) oraz upłynnienie ruchu na obszarach objętych kongestią;
- integracja infrastrukturalna funkcjonujących na obszarze miejskim i podmiejskim form transportu szynowego (kolej aglomeracyjna, 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: szynowego, trolejbusowego i autobusowego, dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych).

Przykładowe typy projektów w ramach PI 4.5:

- budowa/przebudowa sieci szynowych, trolejbusowych i autobusowych wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru,
- budowa/przebudowa niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalnych dworców przesiadkowych,

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

- wdrożenie nowych/rozbudowa lub modernizacja istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej.

Wsparcie będzie udzielane w zgodzie z horyzontalną zasadą zrównoważonego rozwoju, zaś realizacja ww. inwestycji stanowić będzie element kompleksowej polityki miejskiej beneficjentów w zakresie gospodarki niskoemisyjnej.

- miasta wojewódzkie Polski Wschodniej, w tym w porozumieniu z jednostkami samorządu terytorialnego zlokalizowanymi na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej lub obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej/innymi podmiotami (np. przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej lub kolejowej);
- 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 Polski Wschodniej.

Realizacja przedsięwzięć w ramach PI 4.5 obejmuje 5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej, tj. Białystok, Kielce, Lublin, Olsztyn i Rzeszów oraz ich obszary funkcjonalne lub obszary realizacji ZIT ww. miast wojewódzkich.

4.1.3. Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020 (projekt).

Wdrożenie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej w województwie podkarpackim wpisuje się w Oś Priorytetową V Infrastruktura komunikacyjna Regionalnego Programu Operacyjnego województwa Podkarpackiego.

OŚ PRIORYTETOWA V Infrastruktura komunikacyjna

Realizuje CT4., w tym następujący PI:

- (4.5) 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.

Realizuje CT7., w tym następujące PI:

- (7.1) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T;
- (7.3) rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej;
- (7.4) rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Działania zmierzające do uruchomienia kolei aglomeracyjnych będą mogły uzyskać dofinansowanie w ramach PI 4.5 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 oraz PI 7.4 rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

PI 4.5 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

Celem realizacji projektów w ramach priorytetu jej poprawa jakości oferty transportu zbiorowego (publicznego) w miastach województwa podkarpackiego

Poprawa dostępności transportu publicznego, a wraz z nią spójności sieci jest kluczowa w całym systemie hierarchii osadniczej województwa. Dzięki wsparciu niskoemisyjnych systemów transportu publicznego zwiększy się mobilność mieszkańców województwa podkarpackiego, ograniczona zostanie również emisja zanieczyszczeń z transportu w obrębie miast, co w rezultacie będzie miało pozytywny wpływ na poprawę jakości środowiska naturalnego oraz jakości życia mieszkańców.

Wsparcie w zakresie PI 4.5 w ramach OP 5 dotyczyć będzie w szczególności zakupu i modernizacji taboru na potrzeby publicznego transportu zbiorowego w miastach i obszarach powiązanych z nimi funkcjonalnie wraz z niezbędną infrastrukturą.

Przykładowe typy projektów:

- inwestycje dotyczące niskoemisyjnego taboru oraz infrastruktury transportu publicznego na terenie miast lub miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie – uzupełnienie projektów realizowanych z poziomu krajowego,
- rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej (np. budowa, remont, przebudowa pętli, zatok, dworców lub wydzielenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej oraz pozostałej infrastruktury służącej obsłudze pasażerów).

Potencjalne typy beneficjentów:

- jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia
- przedsiębiorcy
- porozumienia podmiotów wyżej wymienionych, reprezentowane przez lidera.

Terytorialny obszar realizacji:

Inwestycje wspierane w ramach PI 4.5 w OP 5 realizowane będą na obszarze miast lub miast i ich obszarów funkcjonalnych w województwie podkarpackim.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

W celu osiągnięcia większej efektywności podejmowanej interwencji planuje się również zastosowanie instrumentów wspierających rozwój terytorialny skierowanych do MOF (ZIT/RIT). Pozwolą one na dostosowanie rodzajów wsparcia do specyfiki poszczególnych terytoriów i zamieszkującej je społeczności. Projekty realizowane w formule ZIT/RIT przyczynią się do poprawy spójności na terenie poszczególnych miejskich obszarów funkcjonalnych, jak również spójności wewnętrznej regionu.

7.4 rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

Celem szczegółowym priorytetu jest wzrost konkurencyjności oferty transportu kolejowego

Mając na uwadze, iż transport kolejowy, prowadzony w oparciu o zmodernizowaną i rozwiniętą infrastrukturę oraz nowoczesny tabor powinien stanowić ważny element systemu transportowego w regionie, za jedne z priorytetowych w ramach niniejszej osi uznano inwestycje w regionalną infrastrukturę kolejową, jak również modernizację oraz zakup nowoczesnego i ekonomicznego taboru kolejowego. Istniejące braki w zasobach taborowych oraz zły stan infrastruktury kolejowej obniżają atrakcyjność oferty transportu kolejowego.

Wsparcie systemu transportu kolejowego w województwie w ramach niniejszego priorytetu inwestycyjnego dotyczyć będzie m.in. modernizacji i rehabilitacji linii kolejowych szczególnie ważnych dla przewozów regionalnych z punktu widzenia transportu pasażerskiego oraz poprawy dostępności do węzłów przeładunkowych poza siecią TEN-T. W ograniczonym zakresie możliwa będzie również budowa wybranych odcinków linii. Uzupełnieniem inwestycji na liniach kolejowych będą inwestycje mające na celu unowocześnienie (zakup, modernizacja) taboru kolejowego.

Do przykładowych typów projektów zaliczono:

- inwestycje dotyczące taboru kolejowego dla połączeń regionalnych,
- inwestycje dotyczące infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym (linie kolejowe, w tym wąskotorowe, dworce, zaplecze techniczne).

Potencjalne typy beneficjentów:

- jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia,
- podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową,
- przedsiębiorcy.

Projekty w ramach PI 7.4 realizowane będą na obszarze gmin województwa podkarpackiego, przez które przebiegają lub są planowane linie kolejowe.

W ramach priorytetu przewiduje się pozakonkursowy tryb wyboru projektów.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

5. Beneficjent i partnerzy projektu

Utworzenie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej wymaga dobrego i wieloaspektowego przygotowania oraz współdziałania różnych instytucji zainteresowanych rozwojem transportu w regionie. Szczególnie ważną rolę w tym procesie odgrywa województwo podkarpackie i jego partnerska współpraca z samorządami miast i gmin odpowiedzialnymi za funkcjonowanie komunikacji publicznej. Istotna będzie również rola Miasta Rzeszowa jako punktu centralnego Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej.

W analizowanym przypadku wskazano na dwa warianty instytucjonalnej realizacji projektu, z których oba są możliwe do przeprowadzenia i oba posiadają mocne i słabe strony. W ramach opracowania analizie poddano następujące opcje:

- Beneficjent projektu – województwo podkarpackie
- Beneficjent projektu – stowarzyszenie samorządowe

Wskazane opcje instytucjonalne projektu określone zostały dla Wariantu I organizacji Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej zakładającego utworzenie oddzielnego podmiotu – Spółki Podmiejska Kolej Aglomeracyjna powołanej do realizacji przewozów pasażerskich na wskazanym obszarze. W przypadku gdyby, z przyczyn obiektywnych, realizacja projektu we wskazanym wariancie nie była możliwa, zakres odpowiedzialności przypisany Spółce powinno na siebie przyjąć województwo podkarpackie (przy możliwym współfinansowaniu przez inne samorządy – partnerów projektu).

5.1. Województwo podkarpackie jako beneficjent projektu

W celu sprawnego i efektywnego przeprowadzenia procedury pozyskania dofinansowania oraz realizacji projektu proponuje się utworzenie partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego zaangażowanych w realizację projektu oraz zarządców infrastruktury kolejowej i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w zakresie kolejnictwa. Partnerami projektu będą więc:

- Województwo podkarpackie,
- Miasto Rzeszów,
- Miasta i gminy obsługiwane przez PKA
- Spółka Podmiejska Kolej Aglomeracyjna
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Liderem partnerstwa i jednocześnie stroną umowy o dofinansowanie pozostanie województwo podkarpackie jako organizator transportu na swoim obszarze. Województwo odpowiedzialne będzie za koordynację współpracy poszczególnych członków partnerstwa.

Województwo, jako strona umowy o dofinansowanie odpowiadać będzie za prawidłową realizację całości projektu oraz zachowanie jego trwałości. Będzie również głównym Beneficjentem projektu.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

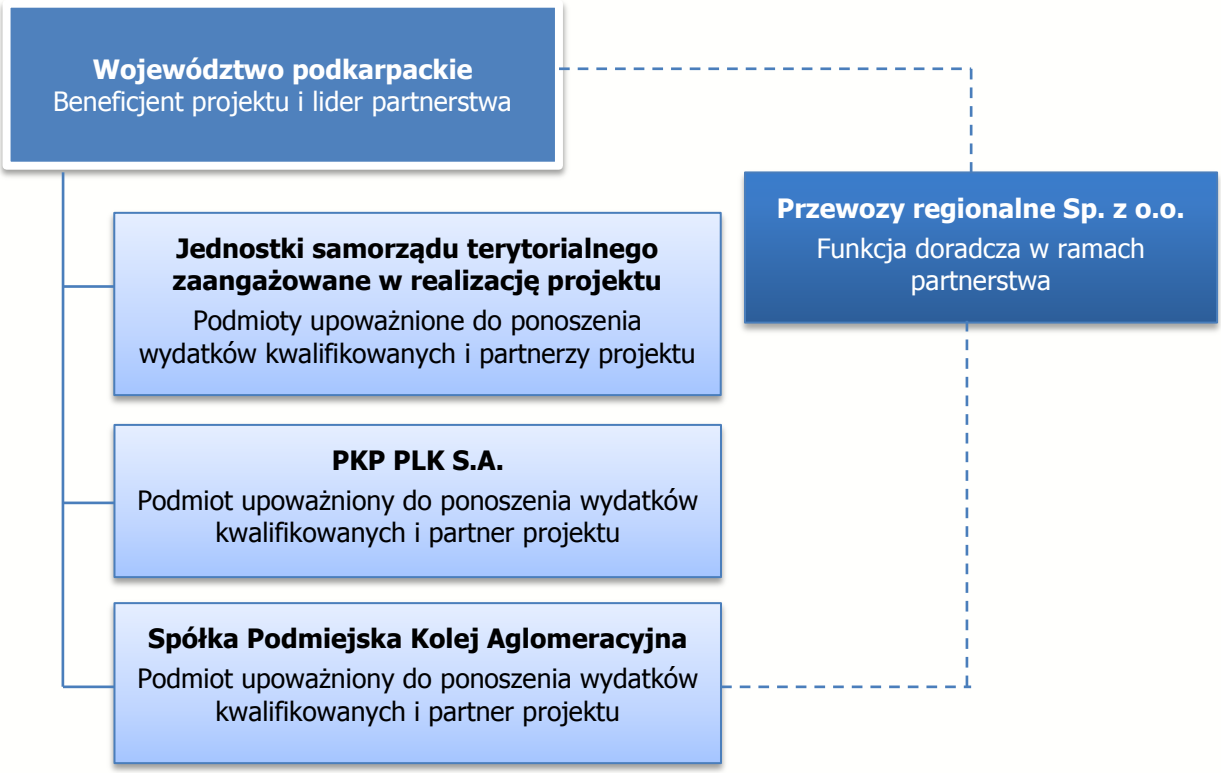
Województwo jako Beneficjent projektu w szczególności ponosić będzie odpowiedzialność za:

- przygotowanie i przedłożenie Instytucji Zarządzającej pełnej dokumentacji aplikacyjnej,
- podpisanie umowy o dofinansowanie,
- nadzór nad monitorowaniem rzeczowego i finansowego postępu realizacji projektu oraz zgodności realizacji projektu z przepisami prawa krajowego i wspólnotowego,
- wnioskowanie o płatność,
- zapewnienie ciągłości finansowania ze środków zewnętrznych oraz środków własnych Beneficjenta i partnerów projektu,
- prowadzenie wyodrębnionej ewidencji księgowej wydatków projektu,
- przechowywanie dokumentacji związanej z realizacją projektu zgodnie z zasadami obowiązującymi dla realizacji projektów współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności,
- prawidłową realizację projektu,
- promocję projektu,
- sprawozdawczość projektu,
- końcowe rozliczenie projektu.

Pozostali partnerzy projektu działać będą jako podmioty upoważnione do ponoszenia wydatków kwalifikowanych lub pełnić będą funkcję doradczą. Podmioty upoważnione do ponoszenia wydatków kwalifikowanych zobowiązane zostaną również do zapewnienia wkładu własnego dla realizowanych przez siebie zadań.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Rysunek 9. Model instytucjonalny realizacji projektu.



Źródło: Opracowanie własne.

Środki na realizację inwestycji uzyskane w ramach dofinasowania przekazywane będą do Beneficjenta – województwa podkarpackiego. Następnie Beneficjent przekazywał je będzie do podmiotów upoważnionych do ponoszenia wydatków kwalifikowanych. Przekazywanie wniosków o płatność odbywać się będzie na tych samych zasadach tylko w odwrotnym kierunku.

Zgodnie z wybranym wariantem modelu organizacyjnego Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej rekomenduje się następujące podział zadań pomiędzy poszczególnych partnerów projektu na etapie jego realizacji.

Tabela 2. Podział zadań pomiędzy poszczególnych partnerów projektu na etapie jego realizacji.

Podmiot	Zadania
Województwo podkarpackie	▪ Koordynacja i zarządzanie projektem ▪ Prace koncepcyjne i studialne nad projektem ▪ Określnie zapotrzebowania na przewozy
Miasto Rzeszów oraz pozostałe miasta i gminy stowarzyszenia	▪ Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej, parkingów i innych ułatwień podnoszących dostępność połączeń kolejowych na obszarze działania poszczególnych JST ▪ Modernizacja infrastruktury przystankowej

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

	i dworcowej będącej własnością JST na obszarze ich działania ▪ Budowa infrastruktury przystankowej na gruntach gminnych ▪ Zgłaszanie zapotrzebowania na przewozy
Spółka Podmiejska Kolej Aglomeracyjna	▪ Zakup taboru kolejowego ▪ Budowa zaplecza technicznego
PKP PLK S.A.	▪ Budowa/rozbudowa i modernizacja infrastruktury trakcyjnej i torowej ▪ Budowa i modernizacja infrastruktury przystankowej stanowiącej własność PKP PLK S.A. ▪ Określenie możliwości w zakresie realizacji połączeń
Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	▪ Doradztwo w zakresie lokalnych uwarunkowań i zapotrzebowania na przewozy ▪ Doradztwo przy organizacji kolei aglomeracyjnej

Źródło: Opracowanie własne.

5.2. Stowarzyszenie samorządowe jako beneficjent projektu

W celu sprawnego i efektywnego przeprowadzenia procedury pozyskania dofinansowania oraz realizacji projektu możliwe jest utworzenie stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego różnych szczebli.

Stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego tworzyć mogą gminy (rozdział 9 art. 84 i 84a ustawy o samorządzie gminnym), powiaty (art. 75 ustawy o samorządzie powiatowym), a także województwa (art. 8b ustawy o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.). Stowarzyszenia mogą być tworzone zarówno przez jednostki tego samego szczebla, jak również przez jednostki różnych szczebli podziału administracyjnego. Do stowarzyszeń tworzonych przez powyżej wskazane jednostki samorządowe stosuje się postanowienia ustawy Prawo o stowarzyszeniach z 7 kwietnia 1989 r.

Zgodnie z ww. aktami prawnymi stowarzyszenie podlegające rejestracji w Krajowym Rejestrze Sądowym mogą założyć co najmniej 3 jednostki samorządowe. Stowarzyszenie może rozpocząć działalność i uzyskuje osobowość prawną z chwilą wpisu do Rejestru.

W celu powołania stowarzyszenia zainteresowane jednostki zwołują zebranie założycielskie, na którym zostaje podjęta oficjalna decyzja, czyli uchwała o powołaniu stowarzyszenia. Kolejnym krokiem jest uchwalenie statutu określającego szczegółowe warunki organizacji, trybu działania i zadań stowarzyszenia oraz powołanie władz przy założeniu, że najwyższą władzą stowarzyszenia jest walne zebranie jego członków. To walne zebranie członków podejmuje uchwały w sprawach, w których statut nie określa właściwości innych organów stowarzyszenia.

Stowarzyszenia tworzy się w celu wspierania idei samorządu i obrony wspólnych interesów. Jednostki samorządu terytorialnego przekazując realizację zadania stowarzyszeniu nie zostają pozbawione możliwości jego osobistej realizacji, a wówczas stowarzyszenie staje się koordynatorem takiego zadania. W przypadku

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

realizacji zadania polegającego na wdrożeniu Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej rekomenduje się ustanowienie stowarzyszenia koordynatorem prac związanych z realizacją projektu oraz pośrednikiem w kontaktach z Instytucją Pośredniczącą, przy czym własność infrastruktury budowanej i modernizowanej w ramach zadania pozostanie po stronie ich dotychczasowych właścicieli, którzy pozostaną również inwestorami w ramach poszczególnych prac oraz odpowiedzialni będą za zapewnienie wkładu własnego na realizację przypisanych im zadań.

W obowiązujących w okresie programowania 2007-2013 dokumentach w zakresie realizacji projektów finansowanych ze środków europejskich, w tym Wytycznych w zakresie kwalifikowania wydatków w projektach realizowanych w ramach POIiS, nie ma ograniczeń, aby wytworzony majątek pozostał własnością odrębną jednostek samorządu terytorialnego działających w ramach związków i stowarzyszeń, ponoszących proporcjonalne do zadań koszty, jednak to beneficjent (a więc strona umowy o dofinansowanie) będzie zawsze odpowiedzialny za prawidłowość rzeczowej i finansowej realizacji projektu, zapewnienie trwałości projektu zgodnie z art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006. Informacje o strukturze własności utworzonej infrastruktury powinny jednak zostać zawarte w statucie stowarzyszenia. Pomimo, iż to stowarzyszenie jako beneficjent odpowiedzialne będzie za prawidłowość rzeczowej i finansowej realizacji projektu podkreślić należy, że kwestie odpowiedzialności poszczególnych członków względem stowarzyszenia też muszą zostać uregulowane. Statut stowarzyszenia uzupełniony powinien więc zostać również o obowiązki jego członków m.in. kwestie związane z zapewnieniem wkładu własnego, środków na realizację projektu do czasu uzyskania refundacji czy udzielenie gwarancji finansowych w przypadku konieczności zwrotu dofinansowania. Szczegółowe wytyczne na temat wskazanych powyżej kwestii przyjąć można natomiast w drodze uchwał stowarzyszenia oraz oświadczeń i deklaracji jego członków.

Stowarzyszenie opierać będzie swoją działalność na pracy społecznej członków, jednak do prowadzenia swoich spraw będzie mogło zatrudniać pracowników. W celu zapewnienia optymalnego wypełniania funkcji przez stowarzyszenie możliwe jest tworzenie nowych etatów lub zatrudnienie na część etatu osób posiadających stosowane kompetencje, dotychczas pracujących w jednostkach organizacyjnych członków stowarzyszenia. Beneficjent będzie mógł się ubiegać o częściową refundację środków poniesionych na wynagrodzenia dla osób pracujących na rzecz realizacji projektu.

Środki na działalność stowarzyszenia pochodzić będą w głównej mierze ze składek członkowskich. Stowarzyszenie finansowane może być również z innych źródeł, m.in.: ze środków pochodzących z dotacji czy darowizn i zapisów.

Stowarzyszenie odpowiedzialne będzie również za zachowanie trwałości projektu również po zakończeniu jego realizacji. W tym celu konieczne jest utrzymanie jego funkcjonowania w okresie pięciu lat od zakończenia przedsięwzięcia. W tym czasie funkcje stowarzyszenia ograniczać się będą do roli sprawozdawczej i monitoringowej. Po zakończeniu okresu trwałości projektu nastąpi likwidacja stowarzyszenia, a jego majątek podzielony zostanie w stosunku proporcjonalnym do poniesionych składek w ciągu całego okresu uczestnictwa pomiędzy wszystkich jego członków. Możliwe jest również utworzenie stowarzyszenia, które wśród swoich zadań statutowych pełnić będzie również inne funkcje nakierowane na

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

wspieranie idei samorządu i obrony wspólnych interesów jego członków. W takim wypadku działalność organizacji będzie mogła być kontynuowana również po zakończeniu okresu trwałości projektu.

Specyfika projektu wymaga zaangażowania w jego realizację zarządców infrastruktury kolejowej oraz podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w zakresie kolejnictwa. Konieczne będzie zatem utworzenie partnerstwa następujących podmiotów:

- Stowarzyszenie samorządowe,
- Spółka Podmiejska Kolej Aglomeracyjna,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Liderem partnerstwa i jednocześnie stroną umowy o dofinansowanie pozostanie stowarzyszenie samorządowe. Stowarzyszenie, jako strona umowy o dofinansowanie odpowiadać będzie za prawidłową realizację całości projektu. Będzie również głównym Beneficjentem projektu.

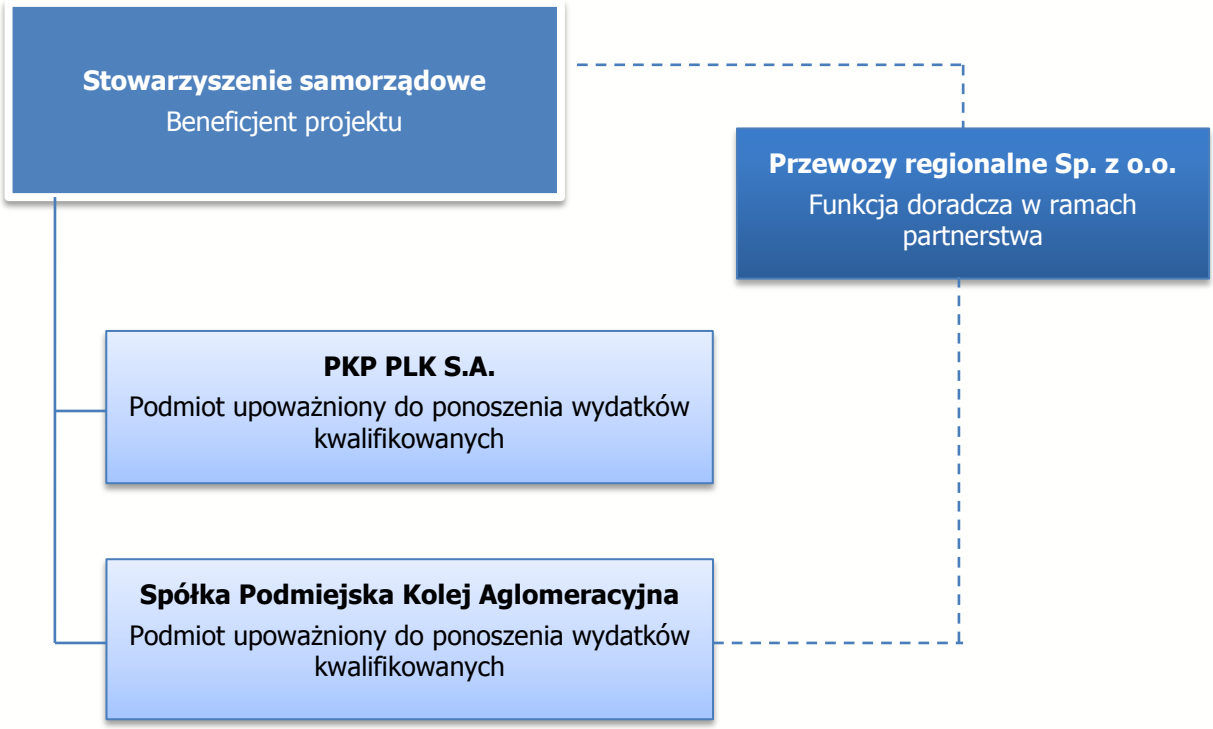
Stowarzyszenie jako Beneficjent projektu w szczególności ponosić będzie odpowiedzialność za:

- przygotowanie i przedłożenie Instytucji Zarządzającej pełnej dokumentacji aplikacyjnej,
- podpisanie umowy o dofinansowanie,
- nadzór nad monitorowaniem rzeczowego i finansowego postępu realizacji projektu oraz zgodności realizacji projektu z przepisami prawa krajowego i wspólnotowego,
- wnioskowanie o płatność,
- zapewnienie ciągłości finansowania ze środków zewnętrznych oraz środków własnych Beneficjenta i partnerów projektu,
- prowadzenie wyodrębnionej ewidencji księgowej wydatków projektu,
- przechowywanie dokumentacji związanej z realizacją projektu zgodnie z zasadami obowiązującymi dla realizacji projektów współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności,
- prawidłową realizację projektu,
- promocję projektu,
- sprawozdawczość projektu,
- końcowe rozliczenie projektu.

Pozostali partnerzy projektu działać będą jako podmioty upoważnione do ponoszenia wydatków kwalifikowanych lub pełnić będą funkcję doradczą.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Rysunek 10. Model instytucjonalny realizacji projektu.



Źródło: Opracowanie własne.

Środki na realizację inwestycji uzyskane w ramach dofinasowania przekazywane będą do Beneficjenta – stowarzyszenia samorządowego. Następnie Beneficjent przekazywał je będzie do poszczególnych jego członków oraz podmiotów upoważnionych do ponoszenia wydatków kwalifikowanych w częściach odpowiadających ich zaangażowaniu w realizację projektu. Przekazywanie wniosków o płatność odbywać się będzie na tych samych zasadach tylko w odwrotnym kierunku.

Zgodnie z wybranym wariantem modelu organizacyjnego Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej rekomenduje się następujący podział zadań pomiędzy poszczególnych partnerów projektu na etapie jego realizacji.

Tabela 3. Podział zadań pomiędzy poszczególnych członków stowarzyszenia oraz partnerów projektu na etapie jego realizacji.

Podmiot	Zadania
Stowarzyszenia samorządowe – koordynacja i zarządzanie projektem	
Województwo podkarpackie	▪ Prace koncepcyjne i studialne nad projektem ▪ Określnie zapotrzebowania na przewozy
Miasto Rzeszów oraz pozostałe miasta i gminy stowarzyszenia	▪ Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej, parkingów i innych ułatwień podnoszących dostępność połączeń kolejowych na obszarze działania poszczególnych JST ▪ Modernizacja infrastruktury przystankowej

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Podmiot	Zadania
	i dworcowej będącej własnością JST na obszarze ich działania ▪ Budowa infrastruktury przystankowej na gruntach gminnych ▪ Zgłaszanie zapotrzebowania na przewozy
Podmioty upoważnione do ponoszenia wydatków kwalifikowanych	
Spółka Podmiejska Kolej Aglomeracyjna	▪ Zakup taboru kolejowego ▪ Budowa zaplecza technicznego
PKP PLK S.A.	▪ Budowa/rozbudowa i modernizacja infrastruktury trakcyjnej i torowej ▪ Budowa i modernizacja infrastruktury przystankowej stanowiącej własność PKP PLK S.A. ▪ Określenie możliwości w zakresie realizacji połączeń
Inne podmioty zaangażowane	
Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	▪ Doradztwo w zakresie lokalnych uwarunkowań i zapotrzebowania na przewozy ▪ Doradztwo przy organizacji kolei aglomeracyjnej

Źródło: Opracowanie własne.

5.3. Analiza wariantów instytucjonalnej realizacji projektu

Tabela 4. Mocne i słabe strony wariantów instytucjonalnych

Beneficjent	Mocne strony	Słabe strony
Województwo podkarpackie	▪ jednopodmiotowy Beneficjent ▪ mniej złożone kwestie proceduralne ▪ większy wpływ województwa na realizację projektu ▪ łatwiejsza współpraca z Instytucją Pośredniczącą ▪ doświadczenie w realizacji projektów, w których Beneficjentem pozostaje województwo	▪ przekazywanie dofinansowania do Beneficjenta – negatywny wpływ na wskaźniki budżetowe województwa ▪ brak możliwości uzyskania dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia
Stowarzyszenie samorządowe	▪ przekazywanie dofinansowania do Beneficjenta – brak wpływu na wskaźniki budżetowe województwa ▪ możliwość uzyskania	▪ konieczność powołania nowego podmiotu ▪ wielopodmiotowy Beneficjent – wydłużone procedury

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Beneficjent	Mocne strony	Słabe strony
	dofinansowania ze wszystkich analizowanych Programów Operacyjnych ▪ rozłożenie odpowiedzialności za realizację projektu na wszystkich członków stowarzyszenia	podejmowania decyzji ▪ brak doświadczenia

Źródło: Opracowanie własne.

Obie wskazane powyżej formy instytucjonalnej organizacji projektu są modelami możliwymi do wdrożenia, gwarantującymi efektywną realizację projektu. Do najważniejszych mocnych stron pozostawienia województwa podkarpackiego jako Beneficjenta należy zaliczyć doświadczenie we wdrażaniu projektów oraz większy wpływ województwa na planowane do realizacji przedsięwzięcie. Kluczową wadą tego rozwiązania są procedury związane z przekazywaniem środków stanowiących dofinansowanie, które zgodnie z zasadami przelewane są w całości do Beneficjenta. Biorąc pod uwagę wysoką wartość projektu mogłoby to zagrozić stabilności budżetu województwa podkarpackiego. Możliwe jest uzyskanie odstępstwa od reguły przekazywania wszystkich środków do Beneficjenta, lecz zależeć to będzie od stanowiska Instytucji Pośredniczącej. Realizacja projektu przez stowarzyszenie samorządowe pozwoli na wyeliminowanie tego ryzyka. Jednocześnie odpowiedzialność za realizację projektu rozłożona zostanie na wszystkie podmioty wdrażające kolej aglomeracyjną. Skutkować jednak będzie wydłużoną procedurą decyzyjną. Wadą tego rozwiązania jest również brak doświadczenia w realizacji projektów przez Beneficjenta wielopodmiotowego. Rozwiązaniem tej sytuacji może być jednak zapewnienie odpowiedniej kadry. Biorąc pod uwagę kwestię najważniejszą, czyli konieczność zapewnienia stabilności budżetu województwa podkarpackiego, korzystniejszą formą organizacji instytucjonalnej projektu jest stowarzyszenie samorządowe. Wybór modelu optymalnego poparty powinien być jednak wnikliwą analizą przeprowadzoną po zatwierdzeniu projektów programów operacyjnych oraz towarzyszących im dokumentów programowych oraz konsultacjami z Instytucją Pośredniczącą.

5.4. Organizacja partnerstwa

Organizacja przedsięwzięcia Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej wymaga wdrożenia szeregu procedur i inicjatyw formalno-organizacyjnych. W przypadku realizacji projektu przez stowarzyszenie samorządowe pierwszym krokiem będzie powołanie samego stowarzyszenia. Dalsze etapy pozostaną podobne, niezależnie od docelowego wyboru Beneficjenta.

Wdrożenie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej wymagać będzie partnerskiej współpracy wielu podmiotów. Podstawą do tej współpracy powinno być podpisanie porozumienia ramowego ustalającego podstawowe cele przyszłego partnerstwa, wyrażającego gotowość partnerów do realizacji projektu oraz wyznaczającego ścieżkę postępowania na kolejnych etapach ubiegania się o dofinansowanie projektu ze środków zewnętrznych.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Jednocześnie Beneficjent powinien podjąć działania na rzecz umieszczania projektu na indykatywnej liście projektów indywidualnych programu operacyjnego, z którego zamierza pozyskać dofinansowanie. Pozytywne rozpatrzenie wstępnego wniosku, którego wynikiem będzie podpisanie pre-umowy dotyczącej przygotowania projektu do realizacji, będzie podstawą do dalszego zacieśnienia współpracy. Koniczne będzie podpisanie umowy o współpracy pomiędzy Beneficjentem projektu, a jego partnerami – podmiotami upoważnionymi do ponoszenia wydatków kwalifikowanych, regulującej zakres odpowiedzialności, obowiązki, zasady rozliczeń oraz inne kwestie żywotne dla prawidłowej realizacji projektu. Wskazane będzie również powołanie zespołu zarządzającego projektem w skład którego wejdą przedstawiciele wszystkich partnerów.

5.5. Montaż Finansowy Projektu

Projekt planowany jest do dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w perspektywie 2014-2020. W zależności od wysokości przyznanego dofinansowania konieczne będzie również sfinansowanie wkładu własnego przez partnerów projektu. Proponuje się aby za zapewnienie wkładu własnego w określonym zakresie odpowiedzialne były następujące podmioty:

Województwo podkarpackie:	dokumentacja w ramach prac studialnych i koncepcyjnych
Spółka Podmiejska Kolej Aglomeracyjna:	zakup taboru i budowa zaplecza techniczengo
PKP PLK S.A.:	roboty torowe i trakcyjne
Miasto Rzeszów oraz pozostałe JST:	budowa i modernizacja infrastruktury drogowej, parkingów i innych ułatwień podnoszących dostępność połączeń kolejowych
	modernizacja infrastruktury przystankowej i dworcowej będącej własnością JST
	budowa infrastruktury przystankowej na gruntach gminnych
	zapewnienie finansowania wkładu własnego PKP PLK S.A. związanego z pokryciem kosztów budowy i modernizacji infrastruktury przystankowej należącej PKP PLK S.A.

Ostateczny podział kwotowy i procentowy kosztów sfinansowania wkładu własnego pomiędzy poszczególnych partnerów projektu możliwy będzie po oszacowaniu całkowitych kosztów wdrożenia inwestycji oraz ustaleniu poziomu dofinansowania. Zakładany maksymalny poziom dofinansowania każdej osi priorytetowej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności w regionach słabiej rozwiniętych, do których zaliczono województwo podkarpackie, wynosi 85%. Rzeczywista stopa dofinansowania uzależniona będzie jednak od prognozowanego dochodu możliwego do osiągnięcia w wyniku realizacji przedsięwzięcia, którego wysokość będzie miała wpływ na wartość luki finansowej projektu. W przypadku wystąpienia dochodu wartość luki finansowej obniży się, tak więc

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

zmniejszeniu ulegnie również stopa dofinansowania. Stopa dofinansowania może również ulec zmianie na podstawie zapisów pre-umowy określającej wysokość dofinansowania dla projektu w ujęciu kwotowym, w sytuacji gdy projekt realizowany będzie w trybie indywidualnym i zależeć będzie od stanowiska Instytucji Pośredniczącej. **Liczyć się więc należy z tym, że w analizowanym przypadku wysokość stopy dofinansowania nie osiągnie maksymalnego poziomu.**

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

6. Ryzyko związane z koniecznością zachowania trwałości realizowanych inwestycji

Planuje się, że ruch prowadzony w ramach przewozów wykonywanych przez Podmiejską Kolej Aglomeracyjną odbywał się będzie na liniach kolejowych:

- nr 71 Ocice – Rzeszów (w ramach magistrali kolejowej E-30) na odcinku Rzeszów – Kolbuszowa,
- nr 91 Kraków – Przemyśl na odcinku Dębica – Rzeszów – Przeworsk
- nr 106 Rzeszów – Jasło na odcinku Rzeszów – Strzyżów
- oraz na planowanej do budowy linii kolejowej do Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka.

W perspektywie finansowej 2007-2013 rozpoczęto modernizację magistrali kolejowej E-30. Obecnie, dzięki środkom pozyskanym z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, modernizowany jest odcinek Kraków – Rzeszów. Prace pozwolą na osiągnięcie parametrów pozwalających na rozwijanie prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych. Zakres inwestycji obejmuje działania w obrębie układu nawierzchni, podtorza wraz z odwodnieniem, obiektów inżynierskich, urządzeń srk (zarówno na szlaku, jak i na stacjach) oraz peronów i infrastruktury przystankowej.

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2007-2013 została zrewitalizowana linia nr 106 na odcinku od Rzeszowa do Jasła (z wyjątkiem odcinak Boguchwała-Czudec, którego modernizacja planowana jest w perspektywie finansowej 2014-2020). Dzięki realizacji inwestycji osiągnięto przywrócenie parametrów konstrukcyjnych na linii dla prędkości 80/90 km/h. Rewitalizacji podlegał układ nawierzchni, podtorza wraz z odwodnieniem, obiekty inżynierskie, urządzenia srk (zarówno na szlaku, jak i na stacjach), a także perony i infrastruktura przystankowa.

Wymienione inwestycje nie przewidywały budowy nowych, dodatkowych elementów na istniejących liniach koniecznych dla prowadzenia ruchu pociągów w ramach kolei aglomeracyjnej tj. nowe przystanki, mijanki na liniach jednotorowych, blokady liniowe i inne urządzenia.

Uruchomienie kolei aglomeracyjnej w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 wymagało będzie zatem szeregu ingerencji w istniejącą infrastrukturę, której modernizacja sfinansowana została przy wsparciu ze środków Unii Europejskiej. Rodzi to ryzyko naruszenia trwałości realizowanych projektów, do której zachowania przez okres 5 lat zobligowany jest beneficjent zgodnie z art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999.

Badanie ryzyka niedochowania trwałości projektów już realizowanych wykonane zostało w oparciu o:

- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

- Krajowe wytyczne dotyczące kwalifikowania wydatków w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w okresie programowania 2007-2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 20 kwietnia 2010
- publikację „Zagadnienie zachowania trwałości projektu współfinansowanego z funduszy europejskich", Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, marzec 2012
- dokonane interpretacje art. 57 ww. Rozporządzenia oraz wykładnie i stanowiska Instytucji Zarządzających.

Artykuł 57 pkt 1 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 stanowi:

Państwo członkowskie lub instytucja zarządzająca zapewniają, że operacja zachowuje wkład funduszy, wyłącznie jeżeli operacja ta, w terminie pięciu lat od zakończenia operacji lub trzech lat od zakończenia operacji w państwach członkowskich, które skorzystały z możliwości skrócenia tego terminu w celu utrzymania inwestycji lub miejsc pracy stworzonych przez MŚP, nie zostanie poddana zasadniczym modyfikacjom:

a) mającym wpływ na jej charakter lub warunki jej realizacji lub powodującym uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny; oraz

b) wynikającym ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo z zaprzestania działalności produkcyjnej.

Aby dokonać analizy kompleksowej podanego artykułu wskazane jest jego rozbicie na cztery elementy oraz zwrócenie uwagi na spójniki znajdujące się pomiędzy poszczególnymi jego fragmentami:

wpływ na charakter lub warunki realizacji operacji

lub

spowodowanie uzyskania nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny

oraz

zmiana charakteru własności infrastruktury

albo

zaprzestanie działalności produkcyjnej

Zasadnicza modyfikacja oznacza więc jednoczesne spełnienie, co najmniej jednego z warunków wymienionych w lit. a i co najmniej jednego z warunków wymienionych w lit. b. Interpretacja ta zgodna jest z wykładnią przedstawioną w Krajowych wytycznych dotyczących kwalifikowania wydatków w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w okresie programowania 2007-2013".

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Wpływ na charakter lub warunki realizacji operacji

Przez charakter operacji rozumie się jej właściwości ogólne, to jest właściwy jej zespół cech, odróżniających ją od innych operacji tego samego rodzaju. Do określania charakteru inwestycji w infrastrukturę, które mają być przeprowadzone w ramach projektu, powinno stosować się obiektywne kryteria, np. parametry techniczne proponowanych rozwiązań czy też dane statystyczne. Dodatkowo charakter projektu to także główne działania podejmowane w ramach danego przedsięwzięcia.

Zmiana charakteru operacji może być oceniana przez pryzmat m.in. stopnia osiągania zakładanych wskaźników realizacji projektu. Kwestie te poruszone zostały np. w *Wytycznych w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach PO IG 2007-2013* które stanowią że „Beneficjent jest zobowiązany do utrzymania co najmniej wskaźników produktu określonych we wniosku o dofinansowanie". Stanowisko MRR (obecnie Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju) zakładało natomiast, iż w przypadku zmniejszenia wartości wskaźników produktu i rezultatu w okresie trwałości projektu, należy brać pod ocenę ogólną realizację celów projektu.

Warunki realizacji projektu określane są natomiast jako okoliczności, w których dany projekt jest realizowany, a także to, jakimi umiejętnościami i cechami dysponuje prowadzący go podmiot. Warunki te to wszystkie elementy, które nie wynikają bezpośrednio z wkładu finansowego programu operacyjnego, ale wywierają wpływ na realizację programu. Zmiana warunków realizacji projektu może stanowić przesłankę naruszającą trwałość projektu, szczególnie gdy ma negatywny wpływ na osiągnięcie/utrzymanie celów projektu zawartych we wniosku o dofinansowanie.

Tak więc zasadniczym elementem, który należały zbadać w ramach tej przesłanki jest, to czy w wyniku ingerencji w infrastrukturę zmianie ulegną wartości założonych wskaźników oraz czy projekty nadal wypełniały będą cele założone we wniosku o dofinansowanie.

Z punktu widzenia takiej interpretacji budowa systemu kolei aglomeracyjnej **nie naruszy powyższej przesłanki.**

Spowodowanie uzyskania nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny

Pojęcie to ma różne znaczenie w zależności od warunków, w których działa dana jednostka. W świetle art. 57 pkt 1 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 za „Korzyść" należy uznać takie przysporzenie majątkowe, w tym uzyskanie przychodu, zwolnienie z długu lub uniknięcie straty, albo takie uzyskanie pozycji ekonomicznie lepszej niż możliwa do uzyskania przez inne podmioty w tych samych warunkach, które:

- nastąpiło w wyniku zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo zaprzestania działalności produkcyjnej;
- faktycznie powstało po stronie przedsiębiorstwa lub podmiotu publicznego.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Korzyść nieuzasadniona (ostatecznie naruszająca zasadę trwałości) to z kolei ta, która jest nie do pogodzenia z celami pomocy realizowanej przez zaangażowanie Funduszy oraz celami dofinansowania danego działania.

Przesłanka uzyskania nieuzasadnionej korzyści jest sformułowana w sposób na tyle ogólny, że nie pozwala ograniczyć jej zastosowania tylko do beneficjenta środków unijnych. Poprzez podmiot publiczny lub przedsiębiorstwo, o których mowa w przepisach rozporządzenia dotyczących trwałości, należy zatem rozumieć zarówno beneficjenta jak również jakikolwiek inny podmiot, np. taki, któremu beneficjent miałby nieodpłatnie przekazać infrastrukturę. W przypadku beneficjentów – korzyścią może być w szczególności uzyskanie jakiegokolwiek przychodu w wyniku zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo zaprzestania działalności produkcyjnej. Dla podmiotów innych niż beneficjenci, w tym dla kontrahentów, korzyścią może być natomiast zaangażowanie w transakcję środków o wartości niższej niż rynkowa wartość elementów infrastruktury, których dotyczy zmiana charakteru.

Powyższa wykładnia wskazuje, iż przesłanka zaistniałaby w przypadku, gdyby beneficjent inwestycji realizowanych przy wsparciu środków europejskich, przekazał elementy należącej do niego infrastruktury na rzecz innego podmiotu lub też zaprzestał działalności produkcyjnej, którą w omawianym przypadku jest utrzymanie, modernizacja oraz udostępnianie przewoźnikom kolejowym infrastruktury znajdującej się pod jego zarządem. Ponieważ budowa systemu kolei aglomeracyjnej nie wymusza takich działań, można przyjąć, iż **analizowana przesłanka nie występuje**.

Zmiana charakteru własności infrastruktury

Poprzez „własność" rozumie się przysługujące podmiotom prawo rzeczowe, tj. prawo o charakterze cywilnoprawnym, które obejmuje pełny zakres uprawnień wobec rzeczy. Prawo własności obejmuje „pełnię władzy" właściciela nad jego rzeczą – uprawnienie do korzystania z rzeczy oraz do rozporządzania nią. Własność należy do praw majątkowych, zatem jego funkcja polega na bezpośredniej realizacji interesów ekonomicznych uprawnionego. Własność nie jest tożsama z posiadaniem, które należy postrzegać jako swoisty stan faktyczny, a nie prawo majątkowe.

Przesłanka „zmiany charakteru własności" powinna być interpretowana w sposób formalny, jako każda podmiotowa zmiana własności wytworzonego majątku. Za zmianę charakteru własności uznaje się prawne jej przeniesienie na inny podmiot. Przeniesienie własności dokonuje się na mocy umowy sprzedaży, zamiany, darowizny, przekazania lub innej umowy służącej przeniesieniu własności rzeczy. Termin „zmiana charakteru własności" należy rozumieć także jako zmianę własności elementu projektu.

Biorąc pod uwagę, że budowa systemu kolei aglomeracyjnej nie przewiduje zmiany charakteru własności infrastruktury wytworzonej w ramach realizowanych projektów, które uzyskały dofinansowanie ze środków UE, ani żadnego z elementów tej infrastruktury, **powyższa przesłanka nie zaistnieje**.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands

Zaprzestanie działalności produkcyjnej

Działalność produkcyjna to działalność, w wyniku której produkowane są dobra lub świadczone są usługi. W kontekście zachowania trwałości projektu zaprzestanie działalności produkcyjnej odnosi się do trwałego przerwania działań bezpośrednio związanych z realizowanym projektem – niekoniecznie oznacza to zaprzestanie całej działalności produkcyjnej danej firmy lub instytucji publicznej.

W analizowanym przypadku zaprzestanie działalności produkcyjnej, oznaczałoby odstąpienie od utrzymania, modernizacji oraz udostępniania przewoźnikom kolejowym infrastruktury, której modernizacja była przedmiotem projektów finansowanych ze źródeł wspólnotowych. W ramach budowy systemu kolei aglomeracyjnej zakładana jest ingerencja w wytworzoną przy wsparciu UE infrastrukturę, która dalej będzie wykorzystywana zgodnie z przeznaczeniem i obowiązkami beneficjenta. Biorąc pod uwagę powyższe **wskazana przesłanka nie będzie miała miejsca**.

Badanie ryzyka zachowania trwałości projektów już realizowanych wskazuje, że nie wystąpi żadna z przesłanek mogących wskazywać na zasadniczą modyfikację. Pewne niebezpieczeństwo przy realizacji projektu budowy systemu kolei aglomeracyjnej niesie za sobą pierwszy z warunków „wpływ na charakter lub warunki realizacji operacji", gdyż pojęcie to nie zostało ściśle zdefiniowane i jego interpretacja uzależniona może być od stanowisk Instytucji Zarządzających poszczególnych programów operacyjnych. Niemniej jednak, jak to było wskazane wcześniej, zasadnicza modyfikacja występuje przy jednoczesnym spełnieniu, co najmniej jednego z warunków wymienionych w lit. a i co najmniej jednego z warunków wymienionych w lit. b. art. 57 pkt 1 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006.

Tak więc należy stwierdzić, że budowa systemu kolei aglomeracyjnej **nie naruszy trwałości** projektów już realizowanych przy wsparciu środków z Unii Europejskiej.

WYG Consulting Sp. z o.o. ul. Sienna 64 00-825 Warszawa
T: +48 22 227 41 01 **F:** +48 22 227 41 31 **E:** kontakt@wygconsulting.pl **W:** www.wygconsulting.pl
KRS 0000104227 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Kapitał zakładowy: 50.000 zł NIP: 527-23-69-443
creative minds safe hands