

Zobacz zmiany

rpo.podkarpackie.pl

Biuletyn informacyjny Regionalnego Programu Operacyjnego
Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020

2(11)/2018
egzemplarz bezpłatny
ISSN 2450-3649



Wspólna stacja docelowa

Nowe drogi • Zapraszamy w Bieszczady



4

AKTUALNOŚCI

Na pokładzie Funduszy Europejskich • Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka
• Fundusze likwidują bariery

6

ROZMOWA NUMERU – Cały czas inwestujemy

Rozmowa z Adamem Hamryszczakiem, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju

9

TRANSPORT MIEJSKI – Przesiądź się na autobus

Dzięki unijnym dotacjom polskie miasta mogą szerzej wprowadzać proekologiczne rozwiązania transportowe

13

TRANSPORT KOLEJOWY – Wspólna stacja docelowa

W regionalnym programie na poprawę infrastruktury kolejowej, zakup taboru i budowę zaplecza zaplanowano 1,5 mld zł

17

INFRASTRUKTURA DROGOWA – Nowe drogi

Poprawa dostępności transportowej oraz jakości infrastruktury drogowej to główne cele projektów dofinansowanych w ramach działania 5.1 *Infrastruktura drogowa*

21

TURYSTYKA – Zapraszamy w Bieszczady

Wsparcie z budżetu państwa wraz z unijnymi dotacjami ma sprawić, że region, zachowując swoje najcenniejsze walory, zacznie się dynamicznie rozwijać

26

EKSPERT PODPOWIADA – Zapytanie ofertowe

Jasny opis przedmiotu zamówienia, przejrzyste kryteria oceny ofert stwarzające równe szanse wykonawcom – na co jeszcze zwrócić uwagę przygotowując zapytanie ofertowe?

28

PORADY DLA BENEFICJENTA – Jak przebiega procedura odwoławcza?

Procedura odwoławcza to szansa na zmianę niekorzystnej oceny wniosku o dofinansowanie projektu

30

ROZRYWKA – Quiz

Co wiesz o Funduszach Europejskich? Sprawdź swoją wiedzę

31

HARMONOGRAM

Informacja o naborach wniosków zaplanowanych w III kwartale 2018 r.

Wydawca:

Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego
Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym
al. Ł. Ciepłińskiego 4, 35-010 Rzeszów
tel. +48 17 747 67 05
faks +48 17 747 67 39
e-mail: drp@podkarpackie.pl, info.rpo@podkarpackie.pl
www.rpo.podkarpackie.pl
www.facebook.com/zmieniamypodkarpackiezrpo

W tym wydaniu foto: archiwum UMWP w Rzeszowie, Ryszard Michno,
Maciej Rałowski/rałowski.pl, Stock Chroma

Realizacja:

Smartlink Sp. z o.o.
ul. Wieniawskiego 5/9, 61-712 Poznań
tel. +48 61 849 90 40
e-mail: biuro@smartlink.pl
www.smartlink.pl

Redakcja i koordynacja: Iwona Gutowska

Korekta: Agata Rokita

Projekt, infografiki i skład: Maciej Pachowicz

Współpraca: Joanna Skrzypek (UMWP)

Fotografia na okładce: Maciej Rałowski/rałowski.pl



Inwestycje dla lepszego integracji



Inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną należą do najważniejszych zadań w regionie. W poprzednim okresie programowania za priorytet uznano ulepszenie istniejącej sieci dróg w naszym województwie. W ramach działania 2.1 *Infrastruktura komunikacyjna* RPO WP 2007-2013 zrealizowano 237 projektów na łączną kwotę dofinansowania ponad 1,4 mld zł. Wybudowane i zmodernizowane wówczas ciągi dróg wojewódzkich pozwoliły na sprawniejsze i bardziej bezpieczne połączenia regionu z międzynarodowym i krajowym systemem transportowym. Budowa obwodnic oraz modernizacja wybranych odcinków wyeliminowała liczne „wąskie gardła”, wyprowadziła ruch z centrów wielu miast oraz poprawiła bezpieczeństwo ruchu. W sumie w ramach pozyskanego dofinansowania z regionalnego programu wybudowanych lub przebudowanych zostało ponad 1115 km dróg wojewódzkich i lokalnych.

Obecna perspektywa 2014-2020 również daje nam ogromne możliwości inwestowania w infrastrukturę komunikacyjną. Z RPO WP 2014-2020 przeznaczono ponad 800 mln zł na 28 inwestycji – powstaną nowe obwodnice, połączenia ułatwiające dojazd do autostrady A4, drogi ekspresowej S19 i innych dróg krajowych, a także nowe przeprawy, m.in. most na Wisłoce w Mielcu. Środki z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 umożliwiają z kolei realizację dużych inwestycji drogowych, których celem jest poprawa dostępności makroregionu. Drogi budowane są również dzięki wsparciu z dwóch programów współpracy transgranicznej: Interreg V-A Polska-Słowacja 2014-2020 oraz EIS Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020.

Planowane inwestycje nie ograniczają się oczywiście tylko do dróg wojewódzkich. Wspierane są również działania nakierowane na wzrost atrakcyjności transportu miejskiego. Dofinansowanie kierowane jest na zakup ekologicznych autobusów, jak i na budowę zatok i pętli autobusowych, tworzenie przy węzłach przesiadkowych miejsc parkingowych w systemie „parkuj i jedź” oraz „bierz rower i jedź”, przebudowę centrów przesiadkowych czy tworzenie inteligentnych systemów transportu.

Duże znaczenie przywiązujemy również do wzmocnienia roli transportu kolejowego. Dla pasażerów istotny jest komfort podróży, czyli nowoczesny i wygodny tabor, wyremontowane dworce oraz stan techniczny całej infrastruktury. W obecnym regionalnym programie na tego typu projekty zaplanowano aż 1,5 mld zł. Samorządowi województwa udało się też pozyskać dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na budowę Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej. Warto również wspomnieć o działaniach Wojewódzkiego Funduszu Kolejowego, w ramach którego realizowane są inwestycje ułatwiające podróżnym dotarcie autem czy rowerem do stacji i dalsze kontynuowanie podróży pociągiem.

Większa integracja systemu transportu drogowego z europejską siecią TEN-T oraz siecią autostrad i dróg ekspresowych w Polsce, dogodne połączenia komunikacyjne pozwalające korzystać z różnych rodzajów transportu, możliwość łatwego przesiadania się – to elementy ważne dla poprawy dostępności regionu. Jestem przekonany, że dzięki współdziałaniu wielu różnych podmiotów uda nam się temu sprostać.

Zapraszam do lektury.

Władysław Ortyl
Marszałek Województwa Podkarpackiego

Biuletyn w wersji mobilnej dostępny jest pod adresami:
rpo.podkarpackie.pl oraz **http://online.smartlink.pl/zobacz-zmiany-02-2018/**

Można go również obejrzeć, skanując zamieszczony obok kod.





Na pokładzie Funduszy Europejskich

IV edycja Podkarpackich Pokazów Lotniczych odbędzie się 28 lipca w Mielcu, świętującym w tym roku 80-lecie przemysłu lotniczego. W tegorocznych pokazach udział wezmą m.in. zespoły akrobacyjne FireBirds, Cellfast Flying Team oraz soliści, w tym np. Artur Kielak i Krzysztof Cwynar. Będzie też można zobaczyć samoloty produkowane w Mielcu, m.in. Iskrę i Biesa. Główną atrakcją pokazów to lotewski zespół akrobacyjny Baltic Bees. Grupa składa się z sześciu pilotów, którzy korzystają ze szkolnych odrzutowców produkcji czeskosłowackiej Aero L-39 Albatros, ozdobionych charakterystycznym żółto-niebieskim malunkiem. Duże oczekiwania fanów lotnictwa budzi potwierdzony już udział samolotów F16 z polskimi szachownicami, które przylecą z bazy w Krzesinach i zaprezentują swoje możliwości. Wydarzeniu towarzyszyć będzie piknik rodzinny oraz liczne atrakcje i niespodzianki. Pokazy lotnicze, podobnie jak w latach ubiegłych, wspierane są przez RPO WP. Podniebne show jest potwierdzeniem związków regionu z lotnictwem i kosmonautyką – inteligentnymi specjalizacjami Podkarpacia. Szczegółowe informacje są dostępne na stronie: www.pokazylotnicze.podkarpackie.pl



Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka

Firmy działające w Polsce Wschodniej mogą ubiegać się o pożyczkę na rozwój turystyki o wartości do 500 tys. zł, którą można przeznaczyć m.in. na podniesienie jakości świadczonych usług i infrastruktury turystycznej, a także na budowę i remont obiektów infrastruktury turystycznej, uzdrowisk, infrastruktury rekreacyjno-sportowej, obiektów noclegowych czy tworzenie i rozwój parków tematycznych. O pożyczkę mogą się również starać przedstawiciele tradycyjnych zawodów, zajmujący się rękodziełem i rzemiosłem, przedsiębiorcy wytwarzający i sprzedający żywność ekologiczną lub produkty tradycyjne i regionalne. Atutem pożyczki jest atrakcyjne, stałe oprocentowanie



**Przedsiębiorcza
Polska Wschodnia
Turystyka**

(2,15%) oraz brak prowizji i dodatkowych kosztów. Są one udzielane na okres do 5 lat, a karencja w spłacie wynosi 6 miesięcy. Na dodatkowe preferencje (brak wymaganego wkładu własnego i niższe oprocentowanie) mogą liczyć obiekty posiadające lub ubiegające się o status Miejsca Przyjaznego Rowerzystom w ramach Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo oraz młode przedsiębiorstwa (do 2 lat działalności). Środkami zarządza Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju we współpracy z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, a ich dystrybucją w województwie podkarpackim zajmuje się Agencja Rozwoju Regionalnego MARR SA w Mielcu.



Fundusze likwidują bariery

Podczas tegorocznych Dni Otwartych Funduszy Europejskich można było zwiedzić lotnisko w Jasionce, skorzystać z darmowej wejściówki do łańcuckiej storczykarni, przyjrzeć się z bliska pracy załóg Śmigłowniczej Służby Ratownictwa Medycznego lub wziąć udział w atrakcjach przygotowanych przez Jasielski Dom Kultury. Główne wydarzenie – Integryjny Jarmark z Funduszami Europejskimi – zorganizowano na rynku w Jarosławiu.

Jarosławskie święto rozpoczął Marsz Godności Osoby z Niepełnosprawnością Intelktualną. Po oficjalnych przemówieniach tysięcy pomarańczowych i niebieskich balonów wypełnionych helem uniosło się ponad miastem, symbolizując to wyjątkowe święto. O godności słychać było wszędzie, a skojarzenia, jakie budzi ten wyraz, każdy mógł wypisać na tablicy ustawionej na rynku w Jarosławiu.

Na licznych straganach można było skosztować pysznych regionalnych potraw lub poprobać swoich sił w przygotowaniu przysmaków pod okiem podopiecznych zakładów aktywności zawodowych. Oprócz kalorii oferowano również solidną dawkę aktywności fizycznej i adrenaliny. Zabawy, gry i rozgrywki sportowe cieszyły się nieustającym zainteresowaniem. Emocje panowały w każdym zakątku rynku. Na wszystko to można było popatrzeć przez chwilę z wieży ratusza. Atrakcje czekały też pod płytą rynku – tego dnia można było bezpłatnie przejść z przewodnikiem podziemną trasą turystyczną biegnącą pod najpopularniejszymi kamienicami. Piknik zwieńczyło wspólne karaoke.

Imprezę zorganizowało jarosławskie koło Polskiego Stowarzyszenia na rzecz Osób z Niepełnosprawnością Intelktualną wspólnie z Urzędem Marszałkowskim Województwa



Podkarpackiego. Jarmark służył nie tylko integracji społecznej, ale przede wszystkim miał pokazać bariery, które uniemożliwiają prowadzenie normalnego życia osobom z niepełnosprawnościami. W ich niwelowaniu z dużym powodzeniem pomagają Fundusze Europejskie.

Sylvia Tęcza
Oddział komunikacji i promocji RPO WP



Cały czas inwestujemy

W planowaniu inwestycji najczęstszym ograniczeniem, z jakim stykają się przedsiębiorcy działający w branży turystycznej, jest brak kapitału. Preferencyjne pożyczki mają pomóc MŚP rozwinąć biznes, a w konsekwencji stworzyć zróżnicowaną ofertę wysokiej jakości usług turystycznych w całej Polsce Wschodniej – mówi Adam Hamryszczak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju.

Rok 2018 jest czwartym rokiem realizacji regionalnych programów operacyjnych (RPO) na lata 2014-2020. Zaczynamy więc od krótkiego podsumowania. Gdzie jesteśmy pod względem wydawania unijnych pieniędzy w tej perspektywie, zarówno w kraju, jak i w województwie podkarpackim?

Można śmiało powiedzieć, że przekroczyliśmy półmetek. Do końca marca 2018 r. z beneficjentami wszystkich programów podpisano 33,6 tys. umów o dofinansowanie, a ich łączna wartość to ok. 289,1 mld zł, w tym dofinansowanie z UE wynosi 179,4 mld zł. To 56% alokacji, czyli środków unijnych przeznaczonych na dany program. W samych regionalnych programach operacyjnych do końca I kwartału podpisano ponad 24 tys. umów na kwotę 95 mld zł, z czego dofinansowanie ze środków europejskich wynosi 66,1 mld zł, co przekłada się na kontraktację na poziomie 50,3%. W RPO Województwa Podkarpackiego podpisano niemal 1,9 tys. umów o wartości 6,5 mld zł, w tym wkład unijny to 4,6 mld zł. Kwota ta wykorzystuje 51,4% dostępnych środków, co plasuje województwo na bezpiecznej siódmej pozycji wśród wszystkich 16 regionów.

W ubiegłych latach koncentrowaliśmy się na podpisywaniu umów o dofinansowanie. Teraz instytucje zarządzające powinny silniej monitorować poziom płatności w projektach i sprawnej certyfikacji wydatków do KE. Co to oznacza w praktyce?

NA OBSZAR DOTYCZĄCY
DZIAŁALNOŚCI B+R
ORAZ INNOWACYJNOŚCI
PRZEZNACZONO WE
WSZYSTKICH REGIONALNYCH
PROGRAMACH OPERACYJNYCH
KWOTĘ 2,24 MLD EURO, Z CZEGO
105 MLN EURO W RPO WP

Na obecnym etapie wdrażania programów istotnym wskaźnikiem jest wartość całkowitych wydatków kwalifikowalnych poniesionych przez beneficjentów w realizowanych projektach ujętych we wnioskach o płatność. Na koniec I kwartału tego roku całkowite wydatki beneficjentów wyniosły 61,8 mld zł dla wszystkich programów, w tym dofinansowanie z UE to 43,9 mld zł, co stanowi 13,7% alokacji. Dla 16 RPO były to wyniki nieco niższe – wydatki beneficjentów wyniosły ponad 19,1 mld zł, w tym dofinansowanie unijne to 13,5 mld zł, co daje 10,3% alokacji. Warto przy tym wspomnieć, że województwo podkarpackie zajmuje wysoką – trzecią – pozycję wśród wszystkich regionów. Wydatki beneficjentów wynoszą 1,7 mld zł, w tym wkład unijny to 1,1 mld zł, czyli 12,4% alokacji.

BIESZCZADY TO JEDNA
Z NAJWIĘKSZYCH ATRAKCJI
TURYSTYCZNYCH POLSKI
WSCHODNIEJ I DOWÓD NA TO,
ŻE MAKROREGION MA
OGROMNY, CHOĆ WCIAŻ NIE
W PEŁNI WYKORZYSTANY,
TURYSTYCZNY POTENCJAŁ

Zdecydowanie wyzywaniem dla regionów jest zwiększenie poziomu płatności i certyfikacji wydatków do KE. Zgodnie z celem wyznaczonym przez rząd na 2018 r. Instytucje Zarządzające RPO muszą osiągnąć certyfikację na poziomie 22% środków europejskich przeznaczonych na dany program, czyli znacząco zwiększyć dotychczasowe wskaźniki. Oczywiście równolegle należy kontynuować wyłanianie kolejnych projektów i pracować nad podpisywaniem umów z beneficjentami – cel kontraktacji został ustanowiony na poziomie 73%. Instytucje zajmujące się wdrażaniem muszą więc z jednej strony skupić się na pracy, szczególnie tam, gdzie kontraktacja jest niższa niż średnia krajowa, a z drugiej sprawnie rozliczać wnioski o płatność wpływające od beneficjentów.

W obecnej perspektywie finansowej jednym z najważniejszych priorytetów jest rozwój innowacji w naszej gospodarce poprzez współpracę biznesu z nauką. Na ten cel w każdym RPO przeznaczono pokaźne alokacje. Jak Pan ocenia ten krok? Będziemy bardziej konkurencyjną gospodarką dzięki unijnemu wsparciu?

Ważnym elementem polityki innowacyjnej jest stymulowanie współpracy biznesu i nauki. Dlatego na obszar dotyczący działalności B+R oraz innowacyjności przeznaczono we wszystkich regionalnych programach operacyjnych kwotę 2,24 mld euro, z czego 105 mln euro w RPO WP. Dzięki takiej współpracy badania realizowane przez polskich naukowców w większym stopniu będą odpowiadały na potrzeby gospodarki, a ich wyniki będą kupowane i wykorzystywane przez przedsiębiorstwa.

Zakładamy, że sumarycznym efektem będzie zwiększanie stopnia zaawansowania technologicznego produktów i powstaną nowe rozwiązania technologiczne i organizacyjne w oparciu o własne zasoby przedsiębiorstw. Chodzi przede wszystkim o to, by budować przewagę konkurencyjną polskich firm w handlu zagranicznym, opierając się w większym stopniu na jakości i innowacyjności proponowanych produktów.

W ramach Programu Polska Wschodnia beneficjenci z województwa podkarpackiego zdobyli ponad 1,07 mld zł dofinansowania z UE na 202 projekty. Realizowanych jest tu najwięcej projektów w tym programie ze wszystkich woje-

wództw makroregionu. Czy możemy zatem mówić o konkretnych efektach dla gospodarki regionu podkarpackiego?

Województwo podkarpackie rzeczywiście jest liderem pod względem łącznej liczby podpisanych umów o dofinansowanie. Realizowanych jest tu 8 projektów dotyczących infrastruktury drogowej o łącznej wartości dofinansowania z EFRR niemal 282 mln zł. Pierwsze inwestycje zostały już oddane do użytku, np. budowa DW na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9. Dywizji Piechoty w Rzeszowie (DK 19) do węzła Rzeszów-Południe. Celem wszystkich inwestycji jest poprawa dostępności nie tylko Podkarpacia, ale całego makroregionu Polski Wschodniej. Spójna, dobrej jakości infrastruktura transportowa to bowiem warunek niezbędny dla rozwoju gospodarczego.

Dobre tempo realizacji dotyczy także I osi priorytetowej Przedsiębiorcza Polska Wschodnia. W tym roku będziemy ogłaszać kolejne konkursy skierowane do przedsiębiorców. Mam nadzieję, że efekty wsparcia już niebawem przełożą się na prosperowanie całego makroregionu poprzez wzrost innowacyjności, nowe miejsca pracy i zwiększone wpływy z podatków do budżetów samorządów lokalnych.

Bieszczady mają szczególny potencjał do rozwoju turystyki, coraz ważniejszej gałęzi gospodarki. Czy resort planuje wspierać tę branżę? Jakie działania na rzecz Bieszczad zostały zaplanowane?

Bieszczady to jedna z największych atrakcji turystycznych Polski Wschodniej i dowód na to, że makroregion ma ogromny, choć wciąż nie w pełni wykorzystany, turystyczny potencjał. Świadczy o tym coraz większa liczba turystów nie tylko z Polski, ale i z zagranicy, którzy każdego roku odwiedzają nasze województwo. Turystykę w Polsce Wschodniej nie tylko więc można, ale wręcz trzeba rozwijać.

Najczęstszym ograniczeniem w planowaniu inwestycji, z jakim stykają się przedsiębiorcy działający w branży turystycznej, jest brak kapitału. Dlatego powstał instrument pożyczkowy „Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka” z budżetem ok. 200 mln zł, finansowany ze środków ministra inwestycji i rozwoju. Preferencyjne pożyczki na rozwój turystyki o wartości do 500 tys. zł udzielane są na 5 lat. Na dodatkowe przywileje (niższe oprocentowanie, brak wymaganego wkładu własnego) mogą liczyć Miejsca Przyjazne Rowerzystom w ramach Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo i firmy o stażu krótszym niż 2 lata. W województwie podkarpackim na nasze zlecenie pożyczki dystrybuuje Agencja Rozwoju Regionalnego MARR SA.

Preferencyjne pożyczki mają pomóc MŚP rozwinąć biznes, a w konsekwencji stworzyć zróżnicowaną ofertę wysokiej jakości usług turystycznych w całej Polsce Wschodniej. Tym sposobem chcielibyśmy także wpłynąć na wydłużenie sezonu turystycznego i powstanie nowych miejsc pracy. W ujęciu krajowym wzrost ruchu turystycznego oznaczać będzie zwiększenie przychodów nie tylko firm obsługujących turystów, ale także dochodów budżetowych samorządów lokalnych.

Dla województwa ważny jest rozwój współpracy transgranicznej. Niedawno podpisał Pan kolejne umowy o dofinansowanie projektów w ramach Programu Współpracy Transgranicznej EIS Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020. W jaki sposób te projekty sprzyjają rozwojowi regionu?

NAJCZĘSTSZYM OGRANICZENIEM W PLANOWANIU INWESTYCJI, Z JAKIM STYKAJĄ SIĘ PRZEDSIĘBIORCY DZIAŁAJĄCY W BRANŻY TURYSTYCZNEJ, JEST BRAK KAPITAŁU. DLATEGO POWSTAŁ INSTRUMENT POŻYCZKOWY „PRZEDSIĘBIORCZA POLSKA WSCHODNIA – TURYSTYKA”

Z programu Polska-Białoruś-Ukraina finansujemy 18 projektów konkursowych. Do tej pory podpisaliśmy 8 umów, w tym aż 5 z liderami projektów z województwa podkarpackiego. Wybrane projekty dotyczą wspólnego dziedzictwa historycznego i przyrodniczego pogranicza, poprawy dostępności regionu, zarządzania granicami oraz wspólnych wyzwań w dziedzinie bezpieczeństwa. Przykładowo gmina Zagórz otrzyma 2,2 mln euro na utworzenie prawie 30 km kanalizacji i wspólną dla Zagórza i Dobromila na Ukrainie strategię ochrony dziedzictwa naturalnego. Kolejne 1,7 mln euro przeznaczaliśmy na dwie oczyszczalnie ścieków w Schodnicy oraz system kanalizacji w trzech miejscowościach na terenie gminy Solina. Partnerzy przeprowadzą serię szkoleń i warsztatów mających na celu podniesienie świadomości ekologicznej wśród mieszkańców i turystów. W Miejscu Piastowym wsparcie w wysokości 2,36 mln euro pozwoli m.in. na budowę i wyposażenie Centrum Dziedzictwa i Kultury „Michał” oraz organizację warsztatów teatralnych, malowania ikon oraz fotografii dla młodzieży. Dzięki działaniom edukacyjnym młodzi ludzie będą mogli poznać dziedzictwo kulturowe i historyczne pogranicza polsko-ukraińskiego. W powiecie bieszczadzkiem 1,5 mln euro dofinansowania wspomogą przebudowę dróg powiatowych, które ułatwią dostęp do przejścia granicznego Krościenko-Smolnica. Do regionu łącznie trafi 16,7 mln euro. Podkarpackie otrzyma też ponad 7,6 mln euro na realizację projektów infrastrukturalnych.

W tym roku ogłosimy nabór na małe projekty, w których będzie można otrzymać dofinansowanie w wysokości 20-60 tys. euro. Mają one wspierać wspólne polsko-białorusko-ukraińskie przedsięwzięcia, np. warsztaty, festiwale artystyczne i folklorystyczne, promujące historię i kulturę regionu, szkolenia i wymianę personelu. Do rozdysponowania mamy 5,2 mln euro. Te stosunkowo niewielkie, ale dobrze wykorzystane środki niewątpliwie przyczynią się do poprawy sytuacji w regionie i budowy wzajemnego zrozumienia i zaufania pomiędzy mieszkańcami Polski, Białorusi i Ukrainy.

Rozmawiał Andrzej Szoszkiewicz



Przesiądź się na autobus

Za sprawą wielomilionowych inwestycji, współfinansowanych z Funduszy Europejskich, po Rzeszowie, Mielcu, Stalowej Woli, Przemyśle, Sanoku i okolicznych miejscowościach kursować będą nowoczesne, niskoemisyjne autobusy. A w nich pasażerowie – chętniej i liczniej niż dotąd.



Zanieczyszczone powietrze oraz poranne i popołudniowe godziny szczytu to zмога polskich miast. Remedium na te miejskie bolączki może być zrównoważony transport miejski. Dzięki unijnym dotacjom polskie miasta mogą szerzej wprowadzać proekologiczne rozwiązania transportowe.

Podkarpackie w zielonym autobusie

To, co do niedawna było znakiem szczególnym wielkich aglomeracji – spaliny, zatłoczone ulice, hałas – teraz trapi także mniejsze miejscowości. Polska jest krajem kierowców. W 2015 r. – jak podaje Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju – liczba samochodów przekroczyła 20 mln, a na 1000 mieszkańców przypadało 550 aut. I nie są to głównie auta prosto z salonu, bo średni wiek samochodów osobowych w Polsce jest wyższy niż średnia unijna. To wszystko bardzo negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne. Polacy kupują samochody nie po to, by trzymać je w garażu, ale by jeździć. Do pracy, do szkoły, na zakupy, po mieście. Dlatego też systematycznie wzrasta wskaźnik przejazdów samochodami osobowymi – o ponad 50% na osobę w porównaniu do poprzedniej dekady. Jak podają autorzy Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju: „ma na to wpływ postępująca suburbanizacja dużych ośrodków miejskich, w których problemy transportowe stanowią jedną z barier rozwojowych i ograniczają zasięg rynków pracy oraz zaspokajanie potrzeb miejskiego rynku pracy przez mieszkańców z obszarów wiejskich. Sytuacja ta wynika częściowo z nieoptymalnego sposobu funkcjonowania systemów transportu zbiorowego w miastach oraz niedostatecznej jego dostępności dla mieszkańców obszarów funkcjonalnych tych miast (głównie obszary miejsko-wiejskie i wiejskie). Spowo-

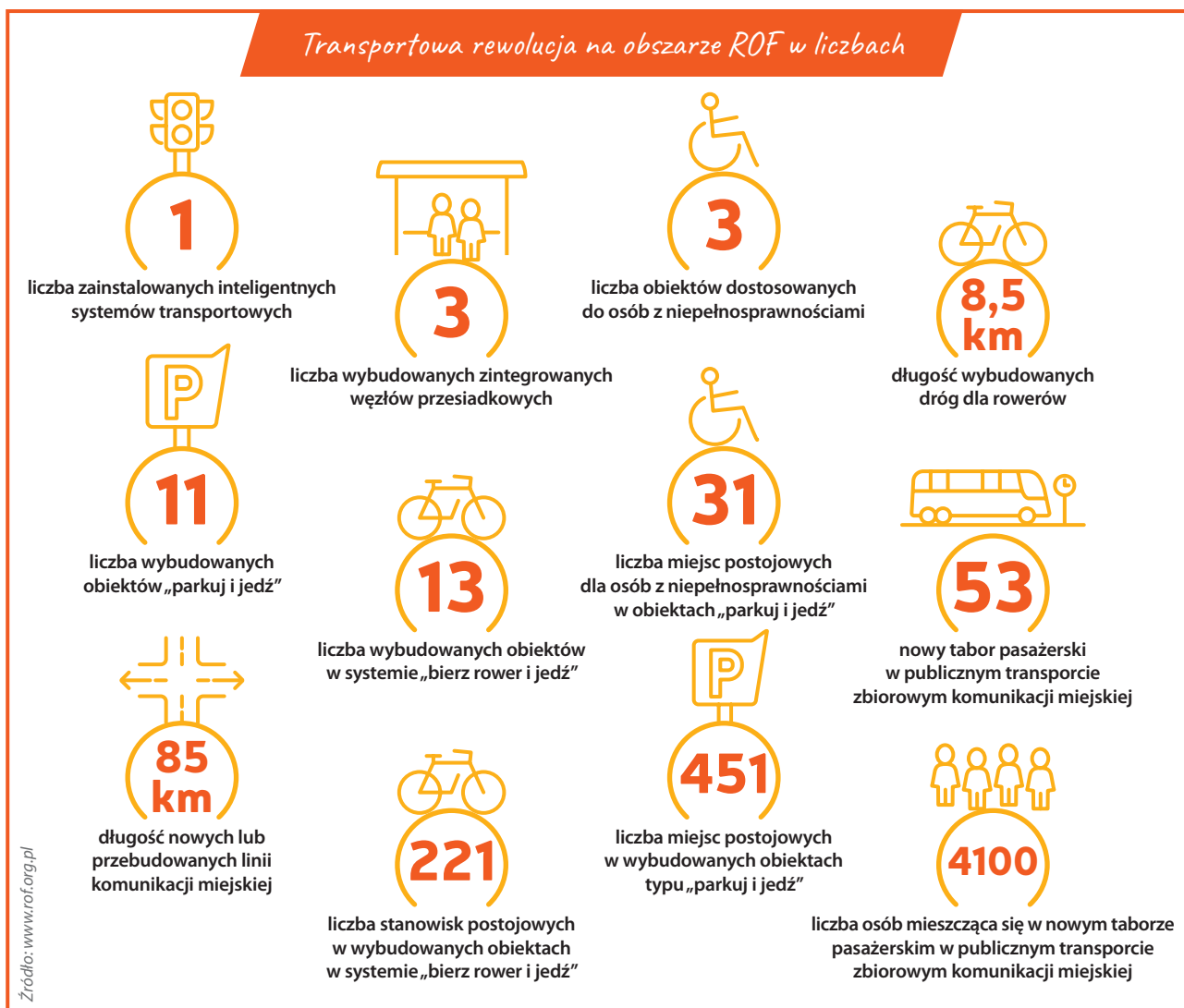
SAMORZĄDY INWESTUJĄ
W ZBIOROWY TRANSPORT
I INFRASTRUKTURĘ, BY
UCZYNIĆ Z NIEGO ATRAKCYJNĄ
I PREFEROWANĄ ALTERNATYWĘ
KOMUNIKACYJNĄ.
TE INWESTYCJE W DUŻEJ
MIERZE SĄ MOŻLIWE DZIĘKI
ŚRODKOM UNIJNYM

dowane to jest brakiem zintegrowanej przestrzennej i funkcjonalnie oferty transportu publicznego (w miastach, a także poza miastami)”.

Przestarzały tabor emitujący zanieczyszczenia, źle skomunikowane z miastami mniejsze ośrodki i obszary wiejskie, brak ścieżek rowerowych, zdewastowane wiaty i przystanki, niewystarczająca informacja dla pasażerów – wszystko to złożyło się na transportowe preferencje Polaków. Wolimy stać w korkach we własnych autach niż w tłoku podróżować autobusem czy tramwajem. Na szczęście w ostatnich latach coraz wyraźniej



Transportowa rewolucja na obszarze ROF w liczbach



widać zmianę optyki – samorządy inwestują w zbiorowy transport i infrastrukturę, by uczynić z niego atrakcyjną i preferowaną alternatywę komunikacyjną. Te inwestycje w dużej mierze są możliwe dzięki środkom unijnym.

Zero tolerancji dla smogu

Unia Europejska od lat stawia na zrównoważony transport miejski, czyli taki, który nie generuje zanieczyszczeń, hałasu i jest energooszczędny. Strategie niskoemisyjne wspierane są również na poziomie regionalnym – u nas takim instrumentem wdrażania proekologicznych rozwiązań jest m.in. Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020. Cele te uwzględnia V oś priorytetowa „Infrastruktura komunikacyjna”, w tym działanie 5.4 *Niskoemisyjny transport miejski*. Głównym efektem ma być ograniczenie emisji zanieczyszczeń poprzez wielorakie działania inwestycyjne. – Samorządy otrzymują wsparcie na szerokie spektrum działań, takie jak zakup taboru nisko- lub zeroemisyjnego oraz poprawę infrastruktury transportowej na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych poprzez inwestycje w zatoki autobusowe i wiaty przystankowe, miejsca parkingowe przy węzłach przesiadkowych, skrzyżowania i pętle autobusowe, rozszerzenie oferty (np. uruchomienie nowych linii, wydłużenie istniejących, dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców itp.),

montaż biletomatów, systemów biletu elektronicznego, dynamicznej informacji pasażerskiej i monitoringu wizyjnego, zakup autobusów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Inwestycje te spowodują, że publiczny transport miejski stanie się atrakcyjniejszy, bezpieczniejszy i bardziej dostępny dla szerszego grona podróżnych – mówi Dorota Przypek-Ochab z Departamentu Wdrażania Projektów Infrastrukturalnych RPO w UMWP.

Ten wysiłek inwestycyjny powinien zmienić oblicze transportowe miast Podkarpacia i ich obszarów funkcjonalnych, czyli sąsiedzkich miejscowości, przez które przebiegają lub zostaną przebiegać regularne linie komunikacji miejskiej.

Na dobrej drodze

Zielony transport przy udziale dotacji unijnych rozwijany będzie w całym regionie. W ramach RPO WP wsparto 6 przedsięwzięć subregionalnych poprawiających jakość transportu miejskiego.

60-tysięczny Mielec promuje się hasłem „tu rozwijają się skrzydła”. Nic dziwnego, bo miasto kojarzone jest przede wszystkim z przemysłem lotniczym. Samorząd nie zapomina jednak o transporcie bardziej naziemnym. W ramach projektu „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego dla MOF Mielec” miasto stopniowo unowocześnia tabor publiczny

Inwestycje realizowane w ramach działania 5.4 Niskoemisyjny transport miejski

Mobilny MOF Stalowej Woli

Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno

Wdrożenie zintegrowanego systemu ograniczenia niskiej emisji w ramach systemu transportu w MOF Sanok-Lesko

Ograniczenie niskiej emisji w Dębicko-Ropczyckim Obszarze Funkcjonalnym poprzez zakup nowoczesnych autobusów oraz poprawę infrastruktury drogowej związanej z obsługą transportu drogowego

Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego dla MOF Mielec

Rozbudowa i integracja systemu komunikacji publicznej na terenie MOF Przemysł

i polepsza jego funkcjonowanie. Łącznie ma być kupionych 14 autobusów – połowa z nich już kursuje po mieście. 10 mniejszych (10-metrowych) marki Solaris będzie zasilanych olejem napędowym, a cztery większe (12-metrowe) – gazem ziemnym. Każdy z nich spełnia wymogi normy EURO 6, co korzystnie wpłynie na stan miejskiego powietrza, ale doraźne zmiany zauważą też pasażerowie. Nowe autobusy są wygodne, klimatyzowane i dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (niskopodłogowe z tzw. funkcją przyklęku). Posiadają też inne nowoczesne rozwiązania – są wyposażone w wi-fi oraz gniazda USB do ładowania telefonów czy tabletek. Wybudowana zostanie też ścieżka rowerowa i chodnik wzdłuż ul. Powstańców Warszawy. Powstanie także pętla autobusowa na skrzyżowaniu ulic Szarych Szeregów i Powstańców Warszawy oraz przedłużona zostanie ulica, która połączy dwa obszary Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Mielcu, ułatwiając tym samym poruszanie się po mieście. Metamorfozę czeka też dworzec autobusowy w Mielcu – powstanie tu parking typu „parkuj i jedź” z 69 miejscami parkingowymi. Całość tej inwestycji to koszt niemal 45 mln zł, z czego prawie 30 mln zł dołoży Unia Europejska.

Jeszcze więcej „zielonych” autobusów zacznie niedługo kursować po ulicach Krosna i okolic. W ramach projektu „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno” miasto ma kupić 21 auto-

busów, z czego 11 ma mieć napęd hybrydowy, a pozostałe spalinowy. Autobusy trafią w dwóch turach – pierwsza do końca sierpnia tego roku, kolejne jesienią. Nowoczesne pojazdy spełnią nie tylko wyśrubowane normy ekologiczne, ale też wyjdą naprzeciw rosnącym wymaganiom pasażerów. Podróżujący będą mieli na bieżąco dostęp do informacji pasażerskiej. Skorzystają też z darmowego, bezprzewodowego internetu. Wszystkie autobusy zostaną wyposażone w klimatyzację oraz przystosowane dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Podobne projekty realizowane są w Sanoku, Stalowej Woli, Dębicy i Przemysłu. Niskoemisyjny transport w subregionach zostanie wsparty z budżetu RPO WP kwotą o łącznej wartości 144 mln zł.

Transportowa rewolucja czeka też Rzeszowski Obszar Funkcjonalny, czego dowodem jest liczba – ponad 128 mln zł (w tym prawie 87,9 mln wkładu UE). Tyle będzie kosztował projekt „Rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez usprawnienie zrównoważonego transportu publicznego na terenie ROF” realizowany w ramach działania 5.5 Niskoemisyjny transport miejski – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne przez Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”. Na drogi wyjadą 53 nowoczesne ekoautobusy, które będą kursować po 39 liniach, z czego 4 to nowe połączenia zapewniające lepszą komunikację między gminami tworzącymi Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (ROF). Do zostawienia samochodowych kluczyków w domu zachęcać ma cała infrastruktura – zmodernizowane pętle, centra przesiadkowe, mosty, parkingi w systemie „parkuj i jedź” oraz „bierz rower i jedź”. Cieszyć się będą też miłośnicy dwóch kółek, bo przybędzie nowych tras rowerowych.

„Autobus czerwony przez ulice mego miasta mknie” – brzmiał refren popularnej kiedyś piosenki. Współcześnie polskie miasta chóralnie stawiają na „zielone autobusy” – i nie chodzi o kolor karoserii. Miejski transport ma być ekologiczny, energooszczędny i komfortowy dla pasażera. Tylko wówczas stanie się atrakcyjną alternatywą dla samochodów osobowych. Zmiana komunikacyjnych nawyków tak zmotoryzowanego społeczeństwa jak nasze nie jest prostym zadaniem. Jednakże argumentów za zostawieniem auta w garażu przybywa. I są coraz bardziej przekonujące.

Monika Wierzyńska





Wspólna stacja docelowa

Nowy tabor, w nowym otoczeniu i z nowym rozkładem jazdy. Taki ma być efekt trzech regionalnych projektów: Wojewódzkiego Funduszu Kolejowego, zakupu taboru kolejowego do przewozów pasażerskich oraz Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej. Przedsięwzięcia mają różne źródła finansowania, ale wspólną stacją docelową – poprawę jakości i dostępności transportu kolejowego.





Dworzec kolejowy to nie jest pierwsze skojarzenie Polaków na myśl o bliższych i dalszych podróżach. Większość z nas wybiera samochód, a przy dalszych destynacjach samolot. Rozkład jazdy pociągów często rozmija się z oczekiwaniami podróżnych, komfort jazdy również. Wiele dworców kolejowych bardziej odstrasza, niż przyciąga potencjalnych pasażerów.

Opóźnienie do nadrobienia

Od czasów transformacji ustrojowej popularność transportu kolejowego spada. W 1989 r. eksploatowano niemal 24 tys. km linii kolejowych, a w 2015 r. było to już 19,3 tys. km. W przewozach pasażerskich przeszkodą w większym korzystaniu z kolei jest niedostateczna i niedopasowana do wymagań podróżnych oferta. Czasami wynika to z uwarunkowań infrastrukturalnych (niemożność rozwijania większej prędkości) lub organizacyjnych (niedostateczna częstotliwość kursowania). Problemem jest również stan i wyposażenie stacji oraz przystanków kolejowych. Nie spełniają one oczekiwań podróżnych i przede wszystkim nie są dobrze zintegrowane z układem lokalnego transportu publicznego i drogowego.

Wyzwania inwestycyjne na kolei są ogromne i wymagają dużych nakładów. Dlatego też konieczne jest współdziałanie wielu różnych podmiotów: władz regionu, samorządów lokalnych i spółek kolejowych. Inwestycje w poprawę transportu kolejowego znacząco wspiera Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020. Przedsięwzięcia kolejowe i okołokolejowe dotowane są w ramach działania 5.3 *Infrastruktura kolejowa*. Na poprawę infrastruktury kolejowej, zakup taboru i budowę zaplecza zaplanowano 1,5 mld zł.

Małe, ale ważne inwestycje

Wojewódzki Fundusz Kolejowy angażuje środki własne województwa oraz jednostek samorządowych na terenach, na których będą przebiegały linie kolejowe nr 68 Lublin – Przeworsk, nr 71 Rzeszów – Ocice, nr 91 Kraków Główny – Medyka, nr 101 Munina – Hrebenne, nr 106 Rzeszów Główny – Jasło i nr 108 Stróże – Krościenko. W sumie udział w przedsięwzięciu zadeklarowało 30 gmin. Fundusz kładzie nacisk na inwestycje okołokolejowe: budowę wiat przystankowych, zadaszeń, dróg dojazdowych, ścieżek dojścia, parkingów, oświetlenia przystanków, ławek, podjazdów dla osób z niepełnosprawnościami czy stojaków na rowery. Dotyczy to zatem wszystkiego, co poprawia wizerunek stacji i przystanków kolejowych oraz zapewnia komfort podróżującym.

W ubiegłym roku udało się zrealizować 6 inwestycji o łącznej wartości 831 tys. zł. W miejscowości Świlcza, położonej przy linii nr 91 Kraków Główny – Medyka, wybudowano 200 m chodnika oraz wykonano przebudowę odwodnienia. Przebudowano również krótki odcinek drogi w Rudnej Wielkiej. W Gminie Miejskiej Lubaczów (linia nr 101 Munina – Hrebenne) w rejonie dworca kolejowego powstały dwa parkingi, a w gminie Wiśniowa (linia nr 106 Rzeszów Główny – Jasło) miejsca postojowe dla pojazdów wraz z dojazdami. Gmina Czudec, położona przy tej samej linii, również wybudowała nowoczesny parking dla samochodów, motocykli i rowerów. Parking powstał też w Sanoku, położonym przy linii nr 108 Stróże – Krościenko, a przy przystanku Sanok Miasto – miejsca postojowe. To nie są duże inwestycje, ale bardzo ułatwiają one podróżnym dotarcie autem czy rowerem do stacji i dalsze kontynuowanie podróży pociągiem. W tym roku do podobnych inwestycji przymierza się kilkanaście kolejnych samorządów.

Nowy tabor pojedzie częściej

Wsiąść do pociągu byle jakiego można tylko w piosence. W realnym życiu chcemy podróżować wygodnie, poczytać w tym czasie książkę lub newsy w internecie, zjeść posiłek czy wypić smaczną kawę. Pasażerowie chętniej wybiorą pociąg zamiast samochodu, gdy zapewni się im odpowiedni komfort podróżowania. Dlatego stare i zniszczone składy muszą odjechać na bocznicę. – Analiza ekonomiczna wykazała, że nie jest opłacalne utrzymywanie i modernizowanie taboru, który w większości przypadków jest eksploatowany ponad 30 lat – mówi Zbigniew Kozak, p.o. dyrektor Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego w UMWP.

W ramach projektu „Zakup taboru kolejowego do wykonywania przewozów pasażerskich na terenie województwa podkarpackiego” podpisano umowę na dostarczenie 9 nowych pociągów: 7 z bydgoskiej firmy PESA i 2 z firmy Newag z Nowego Sącza. – Do tej pory właścicielem pojazdów kolejowych był przewoźnik. Obecnie właścicielem nowo kupowanego taboru jest samorząd województwa, który jako organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich będzie mniej uzależniony od rynku przewoźników, zlecając tylko obsługę pociągów. To też znacząco wpływa na koszty funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich – dodaje dyrektor Kozak.

Nowoczesne, zielono-niebieskie „elfy” o opływowych kształtach, kursują po torach Podkarpacia od grudnia ubiegłego roku. Tabor jest nie tylko przyjazny środowisku, ale spełnia też wszelkie standardy bezpieczeństwa. Osobom z niepełnosprawnościami samodzielne poruszanie się ułatwiają windy bądź rampy. Podstawowe wyposażenie nowego taboru to miejsca na rowery, wi-fi, gniazda do ładowania laptopów, dynamiczna informacja pasażerska, klimatyzacja, toalety z ciepłą wodą. – Obecnie 90% przewozów regionalnych na Podkarpaciu obsługiwane jest przez nowy tabor – podkreśla Zbigniew Kozak.

Wartość całego przedsięwzięcia to ponad 157 mln zł, z czego ok. 109 mln zł stanowi dofinansowanie pozyskane z działania 5.3 *Infrastruktura kolejowa – projekty z zakresu taboru kolejowego* RPO WP.

Podmiejska Kolej Aglomeracyjna

Na Podkarpaciu, tak jak w każdym województwie, największy tłok i korki są w stolicy regionu. Rzeszów liczy niemal 190 tys. mieszkańców, a prawie drugie tyle dojeżdża tu co-

INWESTYCJE W POPRAWĘ TRANSPORTU KOLEJOWEGO ZNACZĄCO WSPIERA REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO NA LATA 2014-2020. NA POPRAWĘ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, ZAKUP TABORU I BUDOWĘ ZAPLECZA ZAPLANOWANO 1,5 MLD ZŁ

dziennie do pracy, szkoły, na uczelnie, zakupy lub imprezy, czy też po prostu na spacer. Odciążenie ruchu drogowego w mieście to komunikacyjny priorytet. Ma w tym pomóc m.in. Podmiejska Kolej Aglomeracyjna (PKA). – Podmiejska Kolej Aglomeracyjna obejmować będzie obszar Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego z przedłużeniem do najbliższych stacji umożliwiających zmianę kierunku jazdy pociągu, tj. Dębica, Przeworsk, Kolbuszowa oraz Strzyżów. Będzie też nowy odcinek linii kolejowej łączący Rzeszów z Portem Lotniczym w Jasionce – mówi dyrektor Zbigniew Kozak. Inwestycja realizowana jest wspólnie przez samorząd wojewódzki, PKP Polskie Linie Kolejowe oraz Miasto Rzeszów jako alternatywa dla transportu drogowego. Projekt zakłada również rozbudowę infrastruktury przystankowej, parkingów i urządzeń ułatwiających dostęp dla osób o ograniczeniach ruchowych. Oferta komunikacyjna ma być zharmonizowana z rozkładem komunikacji miejskiej na obszarze ROF. Stworzony zostanie również wspólny bilet. Pociągi w szczycie będą jeździć co pół godziny, poza szczytem co godzinę, a w dni wolne co dwie godziny. Pierwsze pociągi

Inwestycje zrealizowane w ramach Wojewódzkiego Funduszu Kolejowego w 2017 r.

**Budowa miejsc postojowych przy budynku dworca kolejowego w Targowiskach,
beneficjent: Gmina Miejsce Piastowe, wartość: 198 273,13 zł, dofinansowanie: 40 tys. zł**

**Budowa miejsc postojowych wraz z drogą dojazdową do terenów kolejowych w Horyńcu-Zdroju,
beneficjent: Gmina Horyniec-Zdrój, wartość: 178 078,48 zł, dofinansowanie: 80 tys. zł**

**Modernizacja parkingów i dróg przejazdowych zintegrowanego węzła przesiadkowego
pomiędzy różnymi środkami transportu pasażerskiego w Sędziszowie Małopolskim,
beneficjent: Gmina Sędziszów Małopolski, wartość: 141 690,19 zł, dofinansowanie: 80 tys. zł**

**Budowa parkingu przy ul. Decowskiego służącego komunikacji kolejowej w obrębie przystanku Krosno Polanka,
beneficjent: Miasto Krosno, wartość: 141 448,95 zł, dofinansowanie: 40 tys. zł**

**Budowa oświetlenia miejsc postojowych przy dworcu PKP w Boguchwałach,
beneficjent: Gmina Boguchwała, wartość: 95 173,51 zł, dofinansowanie: 70 tys. zł**

**Budowa parkingu wraz z oświetleniem i dojściem do kolejowego przystanku osobowego Rogoźnica na linii kolejowej nr 71,
beneficjent: Gmina Głogów Małopolski, wartość: 76 892,30 zł, dofinansowanie: 50 tys. zł**



powinny ruszyć w styczniu 2021 r. Taki spójny system, przyjazny dla pasażera, ma szansę odkorkować stolicę województwa.

W ramach tej inwestycji powstanie też zaplecze techniczne do bieżącego utrzymania taboru. – Będzie to wielofunkcyjna hala przeglądowo-naprawcza ze specjalistycznymi stanowiskami diagnostycznymi, całoroczną myjnią taboru z funkcją odladzania w zimie oraz kompleksem torów postojowych i dojazdowych do stanowisk, zaopatrywania składów pociągowych w materiały eksploatacyjne – wymienia Zbigniew Kozak.

Samorządowi województwa udało się już pozyskać dofinansowanie w ramach działania 5.2 *Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T* Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na projekt „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA: zakup taboru wraz z budową zaplecza technicznego”. Całkowita wartość tej inwestycji to ponad 287 mln zł, z czego dofinansowanie wynosi 117 mln zł. Obecnie samorząd czeka na rozstrzygnięcie drugiego konkursu, do którego złożył wniosek o dofinansowanie projektu „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA: budowa i mo-

dernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej”, obejmującego poprawę infrastruktury przystankowej, dworców i dojazdów do przystanków. Ta część inwestycji warta jest ok. 300 mln zł, w tym dotacja to ok. 200 mln zł. Wartość całego projektu Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej szacowana jest na 588 mln zł.

Wszystkie trzy inwestycje są powiązane i zapowiadają się na prawdziwą kolejową rewolucję. Mieszkańcy regionu w końcu odczują, że regionalny transport publiczny jest jednym spójnym organizmem. Najlepszym na to dowodem będą zintegrowane centra przesiadkowe, zharmonizowany rozkład jazdy i wspólny bilet. – Jednak, aby osiągnąć ostateczny efekt, musimy uzbroić się w cierpliwość i przeczekać okres inwestycji w infrastrukturę torową, zwłaszcza na liniach jednotorowych, gdzie zamknięcie linii na czas remontu pozbawia całkowicie możliwości prowadzenia pociągów w tym okresie – zwraca uwagę Zbigniew Kozak.

Monika Wierżyńska





Nowe drogi

Na infrastrukturę komunikacyjną w województwie podkarpackim przeznaczane są corocznie miliony złotych. Region pokrywa sieć ponad 890 km dróg krajowych i przeszło 1650 km tras wojewódzkich. Zgodnie z przyjętym Programem Strategicznym Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 sieć dróg powinna sprzyjać zrównoważonemu rozwojowi wszystkich jego obszarów.

W ostatnich latach największą inwestycją drogową w Podkarpaciu była autostrada A4, a obecnie jest nią budowa drogi ekspresowej S19. To trasy finansowane z budżetu państwa. Choć autostrada przebiega wzdłuż istniejącej od lat drogi, przemianowanej po wybudowaniu autostrady na drogę krajową nr 94, jako nowy korytarz transportowy daje zupełnie inne możliwości podróżowania i przewozu towarów. Trasa przecinająca województwo z zachodu na wschód aż do granicy z Ukrainą sprawiła, że region stał się dużo bardziej dostępny. Sukcesywnie powstaje droga szybkiego ruchu przecinająca region z północy na południe do granicy ze Słowacją. Na razie oddane zostały do użytku odcinki od Rzeszowa do Sokołowa Małopolskiego w kierunku północnym oraz na południe – do węzła Kielanówka.

– Autostrada i powstająca droga ekspresowa S19 zdecydowanie zmieniają strukturę kierunkową ruchu w województwie. Inaczej rozkładają się potoki ruchu, a nowe połączenia wymagają doprowadzenia dróg wojewódzkich do tej podstawowej sieci – mówi Piotr Mięso, dyrektor Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. – Plan transportowy w dużym stopniu ukierunkowany jest na budowę nowych tras odprowadzających ruch z autostrady na północ i południe regionu, a także tras, które kiedyś będą spinać S19 z drogami wojewódzkimi – dodaje dyrektor Mięso. To jednak wymaga ogromnych nakładów finansowych, dlatego nieocenionym wsparciem są fundusze unijne, w tym z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego. Zarząd województwa przeznaczył w nim ponad 800 mln zł na 28 inwestycji.

Uwolnić centra miast

Regionalny program w tym rozdaniu zakłada wybudowanie około 50 km nowych dróg. To przede wszystkim obwodnice: Sokołowa Małopolskiego, Dynowa, Kolbuszowej, Oleszyc, Cieszanowa, Lubaczowa, Strzyżowa, Radomyśla Wielkiego i Narola. Te trasy są najbardziej oczekiwane przez społeczności lokalne, ponieważ centra miast są narażone na coraz większe natężenie ruchu, a co za tym idzie – korki, hałas i spaliny.

Pierwsze zadanie – obwodnicę Sokołowa – już zakończono. To właśnie przykład inwestycji spinającej podstawową sieć drogową, w tym przypadku S19, z drogami lokalnymi. Realizacja pozostałych zadań jest już w wielu przypadkach na zaawansowanym etapie. W większości są to inwestycje wykonywane w systemie „zaprojektuj i wybuduj”, co oznacza, że wykonawca w pierwszej kolejności opracowuje projekt oraz uzyskuje niezbędne do jego realizacji decyzje. Kolejnym etapem są roboty budowlane.

Roboty ruszyły m.in. przy budowie obwodnicy Strzyżowa. To najdroższa inwestycja. Kontrakt opiewa na niemal 100 mln zł, ma też największy rozmach. Na trasie o długości około 6,3 km powstaną cztery wiadukty drogowe, jeden kolejowy i kilka obiektów mostowych. Nowa trasa zaczyna się w Zaborowie, a kończy w Dobrzechowie, otaczając Strzyżów od południa. Koszty jej budowy wynikają nie tylko z długości trasy, na której powstaną wiele obiektów inżynierskich. Sporo jest także kosztownych robót ziemnych i wzmocnień podłoża. – Droga będzie przebiegać przez górzysty, trudny



pod względem geologicznym teren. Trzeba ściąć wiele gór, a w innych miejscach będą głębokie wykopy – wyjaśnia Konrad Kolasa, zastępca dyrektora kontraktu z firmy Mostostal Warszawa. Znaczna część trasy wymaga wzmocnienia podłoża. W zależności od potrzeb projektant zaplanował różne typy wzmocnień. To m.in. nasypy przeciążeniowe – na nasyp drogowy sypana jest jeszcze trzymetrowa warstwa dodatkowa, aby dociążyć podstawę i doprowadzić do konsolidacji gruntu pod nasypem. Innego rodzaju wzmocnienie to tzw. wymiana dynamiczna, czyli kolumny DR (ang. Dynamic Replacement). Wykonana z kruszywa kolumna (o średnicy 1,6 m i długości od 5 do 6 m) jest wbijana w ziemię za pomocą dużego kafara. To sprawia, że „luźny” grunt wokół kolumn konsoliduje się. – Mało kto wie, że drogi, podobnie jak budynki, potrzebują fundamentu. I tak będzie budowana obwodnica Strzyżowa. Kolumny będą wbijane w ziemię w rozstawie 3,6 m i dopiero na tym, jak strop na budynku, budowany będzie nasyp – tłumaczy dyrektor Miąso. W planach jest wbicie 4 tys. metrów bieżących kolumn DR oraz 10 tys. kolumn DSM (ang. Deep Soil Mixing). Ten drugi rodzaj wzmocnienia polega na tym, że wywiercony w gruncie otwór wypełnia się cementogruntem. – Kolumny DSM wykorzystywane są w terenie zabudowanym, gdzie nie można użyć kolumn DR, ponieważ ich wbijanie powoduje silne wibracje – dodaje Konrad Kolasa. Zakończenie inwestycji zaplanowano na koniec października 2019 r.

Północno-wschodnia część regionu należy do najślabiej skomunikowanych ze stolicą Podkarpacia oraz z głównymi arteriami komunikacyjnymi. Dlatego obwodnice Cieszanowa, Lubaczowa czy Oleszyc nie tylko ułatwią życie mieszkańcom, ale też znacznie poprawią komfort i skrócą czas przejazdu do Rzeszowa, autostrady A4 i lotniska w Jasionce. – A w drugą stronę trasa, którą utworzą nowe obwodnice Oleszyc i Lubaczowa oraz łącząca je droga wojewódzka, pozwolą szybciej pokonać dystans z Jarosławia do przejścia granicznego z Ukrainą w Budomierzu. Obwodnica Cieszanowa usprawni za to przejazd od autostrady do Tomaszowa Lubelskiego i ogólnie na Roztocze – mówi Ryszard Misiewicz, dyrektor kontraktu z firmy Strabag.

Droga odciążająca centrum Oleszyc zaczyna się rondem przy wjeździe do miasteczka i kończy się rondem w miejscu połączenia z istniejącą drogą wojewódzką. W ramach inwestycji powstanie także most o długości ok. 18 m na rzece Przerwa. Na części trasy konieczna jest wymiana gruntu, miejscami nawet do głębokości 2,5-3 metrów. Ziemia, która jest w tym miejscu, nie nadaje się na podłoże pod nasyp, bo są to różnego rodzaju namuły i grunty organiczne. Drogowcy wybierają więc grunt, a w to miejsce wysypują piasek, który spełnia odpowiednie wymagania.

Trasa obwodnicy Lubaczowa przebiega przez tereny zalewowe. Wybudowany zostanie więc most o długości ok. 72 m na rzece Lubaczówka i pięć przepustów po 5 m długości każdy. Pozwoli to na odpływ wód w czasie silnego wezbrania. W przypadku tej drogi konieczna także będzie wymiana ziemi, ponieważ miejscami grunty organiczne zalegają do głębokości 8-10 m. – Wykorzystamy tu nasypy przeciążeniowe, a także kolumny betonowe wykonane za pomocą palownicy. Specjalnym świdrem zostaną wywiercone otwory w ziemi, a w miejsce wydobytego urobku wlejemy beton. Ta metoda zostanie zastosowana na odcinku o długości ok. 0,5 km i szerokości 25 m – mówi Ryszard Misiewicz z firmy Strabag.

Obwodnica Oleszyc będzie mieć długość ok. 2,5 km, Cieszanowa – 1,5 km, a Lubaczowa – 3,5 km. Łączna wartość ich

budowy to prawie 47 mln zł. Oleszycy i Cieszanów doczekają się obwodnic jeszcze w tym roku. Lubaczów natomiast nową drogę zyska z końcem sierpnia przyszłego roku.

Niewielkie łączniki, ogromne ułatwienie

Oprócz obwodnic bardzo ważne dla funkcjonalnej sieci dróg są łączniki. Choć powstanie ich zaledwie kilka, to znacznie ułatwią dojazd do autostrady, drogi ekspresowej S19 i innych dróg krajowych. Przykładem jest budowa odcinka drogi wojewódzkiej od autostrady A4 w Przeworsku do miejscowości Gwizdaj. – Wydawać by się mogło, że to „tylko” 2 km drogi, ale spina ona węzeł autostradowy Przeworsk z tzw. starą czwórką, czyli drogą krajową nr 94. Budowany odcinek drogi pobiegnie od węzła w kierunku południowym, w ten sposób ruch z autostrady na trasie północ-południe od zachodu omijać będzie centrum miasta – mówi dyrektor Miąso. Na przecięciu z linią kolejową nr 91 powstanie wiadukt drogowy, a na końcu trasy, w miejscu włączenia do starej czwórki, wybudowane będzie rondo.

OBWODNICE CIESZANOWA,
LUBACZOWA CZY OLESZYC
NIE TYLKO UŁATWIĄ ŻYCIE
MIESZKAŃCOM, ALE TEŻ
ZNACZNIE POPRAWIĄ KOMFORT
I CZAS PRZEJAZDU DO
RZESZOWA, AUTOSTRADY A4
I LOTNISKA W JASIONCE

W Jaśle powstanie połączenie dróg krajowych nr 28 i 73 (odcinek DW992), a w Sanoku nowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 886 od ronda Beksińskiego do budowanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad obwodnicy Sanoka. Znaczna część ruchu zostanie „przejęta” przez łącznik, co pozwoli na odciążenie centrum miasta – podkreśla Piotr Miąso. Dzięki wsparciu unijnemu powstaną też nowe przeprawy, m.in. most na Wisłocy w Mielcu, który rozwiąże narastające od lat problemy komunikacyjne w rejonie stanowiącym „gospodarcze płuca” Podkarpacia.

Nowa jakość starych dróg

W poprawę połączeń sieci dróg wojewódzkich z krajowymi wpisuje się także modernizacja już istniejących ciągów. Przebudowane bądź rozbudowane będą odcinki tras wojewódzkich m.in. w rejonie Mielca, Kolbuszowej, Sokółowa Małopolskiego, Lubaczowa czy Strzyżowa. Łącznie to

ok. 130 km. – Dostosowujemy parametry dróg wojewódzkich do wymagań, które stawia stale rosnący ruch drogowy. Przede wszystkim przywracamy i zwiększamy nośność nawierzchni i mostów – wyjaśnia dyrektor Mięso.

Dzięki środkom z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (POPW) możliwa jest realizacja dużych inwestycji o łącznej wartości przekraczającej 200 mln zł. Pierwsza z nich to łącznik krajowej dziewiętnastki – prowadzącej na południe do Barwinka – z drogą ekspresową S19. Nowy odcinek zaczyna się od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. Dywizji Piechoty w Rzeszowie i prowadzi aż do węzła Rzeszów Południe (S19). Prowadzona jest również rozbudowa DW 878 na odcinku od

jazd do Portu Lotniczego Rzeszów Jasionka oraz dynamicznie rozwijającej się tu strefy ekonomicznej.

Dzięki powiązaniu RPO WP i PO PW nową jakość zyska ciąg drogowy od Babicy do Dobrzechowa. Na trasie powstaną dwie obwodnice – wspomniana już obwodnica Strzyżowa (RPO WP) oraz budowana w ramach rozbudowy i budowy drogi wojewódzkiej nr 988 obwodnica Czudca (PO PW).

Warto również wspomnieć, że drogi budowane są także dzięki wsparciu dwóch programów współpracy transgranicznej. W ramach Programu Interreg V-A Polska-Słowacja 2014-2020 kończy się rozbudowa trasy Tylawa – Daliowa (DW897), a w Jaśle powstanie nowy odcinek DW992. Natomiast dzięki środ-



granicy miasta Rzeszowa do skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z ul. Orkana w Tyczynie (DP nr 140R). W planach jest przebudowa drogi z Tyczyna aż do Dynowa (finansowana z RPO WP). Trwają prace projektowe, a przetarg na realizację zostanie ogłoszony najprawdopodobniej pod koniec 2019 r. Gminy Tyczyn, Hyżne, Błażowa i Dynów chcą finansowo włączyć się w projekt. Dobiać końca realizacja budowy „drogi lotniskowej” (odcinek DW869 od węzła S19 Jasionka do węzła DK9 w Rudnej Małej). Nowa trasa – realizowana w bezpośrednim sąsiedztwie Parku Naukowo-Technologicznego Aeropolis i Centrum Wystawieniczo-Kongresowego G2A Arena – zdecydowanie usprawni do-

kom z PWT EIS Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020 realizowane są cztery projekty na łączną kwotę ok. 55 mln zł. Rozbudowane będą odcinki dróg wojewódzkich w okolicach Przemyśla (DW855 Przemyśl – Hermanowice – granica państwa) i Lubaczowa (DW 867 Lubaczów – Basznia Górna – Horyniec-Zdrój).

Nowe trasy są ważne nie tylko dla mieszkańców, ale też turystów i inwestorów. Ci ostatni o wiele chętniej lokują się w miejscach, gdzie infrastruktura drogową jest dostosowana do potrzeb transportu. To z kolei przekłada się na realne korzyści ekonomiczne, gospodarcze i społeczne.

Barbara Kozłowska



Zapraszamy w Bieszczady

Bieszczady wabią niezapomnianymi górskimi widokami, urozmaiconą fauną i florą oraz unikalnym mikroklimatem. Przeszkodą w rozwoju regionu jest jednak brak dobrej jakości dróg, sieci kanalizacyjnych i wodociągowych. Dlatego wciąż potrzebne są duże inwestycje.



Autostrada do lepszej przyszłości

Bolączką wszystkich bieszczadzkich gmin jest infrastruktura drogowa. Choć w poprzedniej perspektywie finansowej samorządom lokalnym udało się dzięki dotacji z RPO WP wyremontować wiele dróg powiatowych, ciągle jest to za mało w stosunku do potrzeb.

– Nasze drogi nie spełniają kryteriów obecnego programu regionalnego, więc remontujemy je ze środków własnych. Pozyskujemy też pieniądze z Programu Przebudowy Dróg Lokalnych czy z funduszy na usuwanie skutków klęsk żywiołowych – mówi Bartosz Romowicz, burmistrz Ustrzyk Dolnych. Podobnie jest w gminie Solina. – Samorząd rocznie przeznaczają na remonty dróg ponad 400 tys. zł z własnego budżetu – deklaruje Adam Piątkowski, wójt gminy Solina.

Jeszcze większym problemem niż sieć dróg wewnętrznych jest skomunikowanie regionu z resztą Polski. – Turyści z War-



szawy jadą do nas ok. 8 godzin. Budowa drogi ekspresowej S19 może tę podróż skrócić nawet o 2,5 godziny. Poza tym dzięki połączeniu S19 z autostradą A4 w Rzeszowie łatwiej będzie tu dotrzeć z zachodniej Polski – uważa wójt Adam Piątkowski. – Jeżeli udałoby się jeszcze sensownie połączyć Sanok z planowanym węzłem S19 w Miejscu Piastowym, byłoby to naprawdę komunikacyjne otwarcie Bieszczadów na świat – dodaje Krzysztof Zapala, wójt gminy Olszanica.

Czystość i ekologia

Solina to typowo turystyczna gmina z bazą noclegową na ok. 40 tys. miejsc. Całe Bieszczady odwiedza rocznie od 1,5 do 2 mln turystów. – Główną potrzebą związaną z ruchem turystycznym jest zabezpieczenie ekologiczne Jeziora Solińskiego i Myczkowieckiego. Jesteśmy właśnie w trakcie budowy oczyszczalni ścieków w Zawozie. Wkrótce przystąpimy do bu-

WSZYSTKIE INWESTYCJE MAJĄ SŁUżyć MIESZKAŃCOM, ALE SĄ TEŻ PODSTAWĄ DLA ROZWOJU PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I BAZY TURYSTYCZNEJ

dowy największej w tym regionie oczyszczalni ścieków w Berezce, która zabezpieczy rejon Polańczyka oraz przylegającą do niego część gminy – wyjaśnia wójt Adam Piątkowski.



Na budowę oczyszczalni ścieków w Zawozie gmina otrzymała dotację z Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich. Właśnie stara się o pozyskanie dotacji z RPO WP na oczyszczalnię w Berezce. – Nawet jeśli nie otrzymamy wsparcia, będziemy budować ten obiekt. Mamy już oczyszczalnię w Wołkowyi, Solinie i Myczkowcach, a po wybudowaniu tych dwóch nowych obiektów kompleksowo rozwiążemy problem odbioru ścieków od mieszkańców i wszystkich ośrodków turystycznych w regionie – mówi wójt. W planach jest jeszcze budowa kanalizacji w Bukowcu, na którą gmina otrzymała 4 mln zł dofinansowania z Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020. Ta sieć zostanie włączona do oczyszczalni w Wołkowyi.

Sercem gminy jest Zalew Soliński, na którym w sezonie pojawia się około 1,5 tys. jachtów. Wiele jednostek ma toalety typu morskiego, co oznacza, że nieczystości trafiają niestety bezpośrednio do wody. Dlatego w Polańczyku na przystani Naftowca budowana jest marina wyposażona w urządzenie

służące do odsysania nieczystości płynnych z jachtów. Samorząd przygotowuje akcję informacyjną i wraz z policją będzie zachęcać właścicieli jachtów, by już od czerwca korzystali z nowej możliwości dbania o czystość zbiornika. Teraz już trzeba tylko liczyć na mądrość turystów i ich odpowiedzialność za środowisko.

Budowa kanalizacji w Bieszczadach jest procesem trudnym i bardzo kosztownym ze względu na rozrzuconą zabudowę, zwłaszcza w gminach położonych na południu regionu. Ale nawet leżąca w centralnej części Bieszczadów Olszanica, licząca około 5 tys. mieszkańców, w ogóle nie ma kanalizacji komunalnej. Można sobie tylko wyobrazić radość samorządu i mieszkańców, gdy okazało się, że złożony do RPO WP projekt o wartości 15 mln zł znalazł się na pierwszym miejscu listy rankingowej. Dzięki temu powstanie oczyszczalnia ścieków oraz sieć kanalizacyjna w Uhercach Mineralnych. W kolejnych latach sukcesywnie kanalizowane będą następne miejscowości.



Na sierpień tego roku zaplanowano zakończenie budowy głównej magistrali wodociągowej z Soliny do Ustrzyk Dolnych, która powstaje ze środków własnych gminy Ustrzyki Dolne. Poprzednia sieć, licząca 40 lat, zostanie wyłączona z użytku. Inwestycja pochłonęła 7 mln zł, ale z wody korzystają mieszkańcy Ustrzyk oraz 11 wsi, łącznie to ok. 12 tys. osób. Dobiega też końca budowa kanalizacji w Ustrzykach Dolnych, dofinansowana z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Do skanalizowania pozostanie jeszcze ok. 2% miasta.

Uzupełnieniem proekologicznych inwestycji jest projekt parasolowy „Wsparcie energetyki rozproszonej w gminach bieszczadzkich poprzez instalację systemów energii odnawialnej dla gospodarstw domowych”, wspólnie realizowany przez gminy Ustrzyki Dolne, Czarna, Solina, Cisna i Olszanica. Łącznie zamontowanych zostanie 778 instalacji energii odnawialnej, tj. kolektorów słonecznych, instalacji fotowoltaicznych, pieców na biomasę i gruntowych pomp ciepła. Wartość tego projektu to ok. 14,8 mln zł, w tym dofinansowanie z RPO WP wynosi 9,3 mln zł.

Sedno życia regionu

Wszystkie te inwestycje mają służyć mieszkańcom, ale są też podstawą dla rozwoju przedsiębiorczości i bazy turystycznej. – Około 90% mieszkańców gminy Solina żyje z turystyki. I właśnie pod tym kątem planujemy nasze działania. Co roku przeznaczamy 200 tys. zł na dzierżawę terenu od zarządcy zapory i obszaru zbiornika, urządzenie plaż oraz strzeżonych kąpielisk, by wczasowicze mogli czuć się bezpiecznie – tłumaczy wójt Adam Piątkowski. Na terenie gminy są w sumie cztery takie kąpieliska: dwa w Polańczyku i po jednym w Solinie i Wołkowyi. To jednak zdecydowanie za mało, by podnieść atrakcyjność tego terenu, bo w gminie jest 16 sołectw. – Wszędzie staramy się zagospodarować jakąś przestrzeń, która będzie służyć odpoczywającym. W pięciu miejscowościach zbudowaliśmy z własnych środków siłownie plenerowe. Dwie kolejne mają powstać w Myczkowcach i Berezce. Na razie czekamy na



dotację z Ministerstwa Sportu, ponieważ mają to być większe kompleksy – wyjaśnia wójt.

Na terenie gminy jest też ok. 150 km szlaków turystycznych, w tym konnych i rowerowych. W 2015 r. przygotowano kompleksową koncepcję ich zagospodarowania. Powstał wówczas szlak wzdłuż Skałek Myczkowieckich z widokiem na koryto „martwego” Sanu, a obecnie tworzony jest nowy, na tzw. Korbanię. Samorząd województwa przekazał na ten cel 150 tys. zł, a gmina dołoży z budżetu 20 tys. zł.

Solina chce być liderem turystycznym w Bieszczadach, dlatego nowo wybudowane Centrum Informacji Uzdrawiskowo-Turystycznej w Polańczyku ma prezentować ofertę całego regionu. – Będziemy informować m.in. o szlakach górskich na południu regionu, Szlaku Kolonizacji Józefińskiej i Szlaku Naftowym, które powstały niedawno na terenie gminy Ustrzyki Dolne, kolejke wąskotorowej w Cisnej, skansenie czy Muzeum Beksińskiego w Sanoku. Chcemy, by turysta, korzystając z naszej bazy noclegowej, został tu na dłużej i zwiedzał sąsiednie gminy

– deklaruje wójt Piątkowski. Gmina stara się też o wydłużenie sezonu poprzez organizację imprez rekreacyjnych i sportowych, m.in. Bieszczadzkiego Biegu po Zdrowie czy Biegu Rzeźnika. W ubiegłym roku po raz pierwszy urządzono imprezę o randze europejskiej. Były to zawody Swimrun Poland Solina, które polegają na tym, by pokonać określony dystans, naprzemiennie pływając i biegnąc, czyli od wyspy do wyspy. Wzięło w nich udział ok. 500 osób. Na tegoroczne zawody, zaplanowane na 15 września, przygotowano 1200 miejsc i wszystkie są już zajęte. – Wycho- dzimy z założenia, że właściciele pensjonatów czy gospodarstw agroturystycznych muszą zadbać o odpowiednie warunki po- bytu, a my jako samorząd musimy zaoferować atrakcje oraz od- powiedni klimat dla tych przedsiębiorców, którzy chcą zainwe- stować w turystykę – podsumowuje wójt Soliny.

Podobnego zdania jest Robert Petka, zastępca wójta Ol- szanicy, który chętnie obwozi potencjalnych inwestorów po okolicy, by przekonać ich do zakładania biznesu właśnie tutaj. Miejscowych przedsiębiorców wspiera z kolei w walce z biu-

Takich miejsc powoli przybywa, co pokazuje że ludzie nie- koniecznie chcą stąd wyjeżdżać. Wielu wolałoby pracować na miejscu, ale potrzebują zachęty. Szansą dla przedsiębiorczych osób mogą być preferencyjne pożyczki Banku Gospodarstwa Krajowego, który realizuje projekt „Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka”. Z pieniędzy tych mogą korzystać małe i średnie firmy działające właśnie w branży turystycznej.

Edukacja i rynek pracy

Mimo starań stopa bezrobocia na koniec marca 2018 r. w powiecie bieszczadzkim wyniosła 15,4%, a w leskim 17,7%. Tymczasem branża hotelarska czy budowlana poszukuje rąk do pracy. Potwierdza to Joanna Dobrzańska, dyrektor sprze- daży i marketingu w Hotelu Arłamów. – Branża hotelowa i ga- stronomiczna przeżywa duże problemy. Nie możemy znaleźć odpowiednio przygotowanych pracowników – mówi. W odpo-



rokracją. Janusz Demkowicz, pomysłodawca Bieszczadzkich Drezyn Rowerowych, wspomina, że przedsięwzięcie wymagało tylu zabiegów, negocjacji, a nawet zmiany przepisów, że wspar- cie samorządu było nieocenione. Drezyny działają już czwarty sezon. Turyści mogą wybrać jedną z 14 tras, a także skorzystać z dodatkowych atrakcji, jakimi są napad na dreżynę lub wycieczka z ornitologiem. W ubiegłym roku, pedałując dreżyną, region zwiedziło ponad 65 tys. osób. Aby zatrzymać ich na dłużej, Dem- kowicz wyremontował budynek dawnej szkoły w Uhercach Mineralnych i stworzył w niej Bieszczadzką Szkołę Rzemiosła. Najpierw zwiedzający oglądają pokaz multimedialny, w tym ho- logramy dziadka i wnuczki rozmawiających o przeszłości tych ziem. Potem biorą udział w warsztatach ginących zawodów. Mogą upiec proziaki (bułeczki na sodzie), ulepić garnek z gliny lub nauczyć się kaligrafii w dawnej sali lekcyjnej. W Uhercach działa też browar Ursa Maior, który produkuje regionalne piwa. Jest także galerią i miejscem spotkań twórców. Zwiedzić można zarówno browar, jak i wystawę sztuki, a po degustacji piwa ku- pić produkty lokalnych twórców i rzemieślników.

wiedzi na zapotrzebowanie lokalnego rynku pracy Bieszczadz- ki Zespół Szkół Zawodowych w Ustrzykach Dolnych realizuje więc projekt „Szkolnictwo zawodowe w powiecie bieszczad- skim otwarte na rynek pracy”, dofinansowany w ramach działa- nia 9.4 *Poprawa jakości kształcenia zawodowego RPO WP*. Głównym celem jest zwiększenie szans zatrudnienia 160 uczniów w branży logistycznej, hotelarsko-gastronomicznej oraz han- dlowo-usługowo-turystycznej. Dzięki projektowi 6 pracowni zostanie wyremontowanych i wyposażonych w sprzęt, jakiego używa się obecnie w zakładach gastronomicznych. – Musimy kształcić młodzież w warunkach zbliżonych do tych, jakie za- staną u pracodawców. Chcemy ich dobrze przygotować do za- wodu i przekonać, że mogą liczyć na dobrą pracę na lokalnym rynku – wyjaśnia Paweł Germański, dyrektor szkoły. Uczniowie będą też mogli skorzystać ze szkoleń i kursów w takich dziedzi- nach, jak np. modelowanie symulacyjne procesów logistycz- nych, kelner, barman, barista czy wychowawca wypoczynku dzieci i młodzieży. A w czasie wakacji wziąć udział w płatnych stażach, organizowanych w okolicznych restauracjach i hote-

lach, w tym m.in. w Arłamowie. – Bardzo cieszy nas współpraca ze szkołą z Ustrzyk, ponieważ liczymy na to, że uda nam się wyłonić „perełki” wśród stażystów i zatrudnić tych najlepszych – mówi dyrektor Joanna Dobrzańska. Hotel zapewnia uczniom nocleg i wyżywienie. Praca w ogromnym hotelu wymaga sporych umiejętności, a praktyka weryfikuje wiedzę wyniesioną ze szkoły i pozwala młodym ludziom nabrać doświadczenia pod okiem mistrzów. Zyskają też nauczyciele, którzy będą mogli skorzystać z bezpłatnych studiów. Projekt o wartości ponad 1 mln zł będzie realizowany do października 2019 r.

Samorząd Ustrzyk Dolnych, chcąc ułatwić rodzicom powrót lub znalezienie pracy, zdecydował się na rozbudowę przedszkola, a w nowej części budynku utworzył żłobek. Było to możliwe dzięki dotacji z RPO WP w wysokości 2 mln zł, pieniądзом z rządowego programu „Maluch” oraz 1,5 mln zł pochodzących ze środków własnych. Aby podnieść poziom nauczania i stworzyć uczniom dodatkowe możliwości rozwoju, realizowany jest OMNIBUS, czyli kompleksowy program rozwoju szkoły, finan-

ten cel w Ministerstwie Sportu. Chce także złożyć projekt do RPO WP w ramach działania 6.3 *Rewitalizacja przestrzeni regionalnej*. Z tej samej puli środków ma zamiar skorzystać gmina Olszanica, która planuje utworzenie najdłuższego na Podkarpaciu stoku narciarskiego i najdłuższej w Polsce tyrolki.

Gmina Solina od dwóch lat pracuje nad koncepcją zbudowania widokowej kolejki linowej o długości 1620 m, jeżdżącej na wysokości 17 m, z której będzie można podziwiać panoramę obu zbiorników nad zaporą. Jej trasa miałaby przebiegać pomiędzy górą Plasza oraz górą Jawor. Są też plany, by kompleks uzupełnić parkiem rozrywki na wzór Centrum Nauki Kopernik. Samorząd Soliny wspólnie z marszałkiem i PGE Energią Odnawialną (zarządcą obszaru jeziora) przygotowali również koncepcję zagospodarowania terenu tzw. Patelni w Polańczyku. Ma tu powstać kładka linowa, która połączy obie części Polańczyka i baseny. Gmina zabiega też o dotację na sfinansowanie odwiertów wód geotermalnych w Solinie. – Mamy dokumentację, z której wynika, że na poziomie



sowane z działania 9.2 *Poprawa jakości kształcenia ogólnego* Programu Regionalnego. W szkołach w Ropience, Wojtkowej oraz w Szkole Podstawowej nr 1 w Ustrzykach prowadzone są zajęcia dodatkowe, m.in. szachowe, z gier logicznych, z myślenia strategicznego i podstaw robotyki.

Bieszczady przyszłości

Ogromnym impulsem do rozwoju gminy Ustrzyki Dolne ma być wybudowanie Centralnego Ośrodka Sportu (COS). – Jest to inwestycja rządowa o wartości 200-250 mln zł, która powstanie na gruntach gminnych – mówi burmistrz Bartosz Romowicz. Budowa COS oznacza nowe miejsca pracy, ale też rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej. Gmina chce uzupełnić bazę sportową, budując w Ustjanowej Górnej stadion zimowy. Ma tam powstać m.in. strzelnica biathlonowa oraz całoroczna trasa narto-rolkowa o długości 2,5 km z naśnieżaniem i oświetleniem. Miasto będzie zabiegać o pieniądze na

2,5 tys. m znajdują się zasoby wód geotermalnych o temperaturze ok. 75°C. Chcielibyśmy wybudować w przyszłości obiekty na wzór basenów w Bukowinie czy Białce Tatrzańskiej – mówi Adam Piątkowski, wójt gminy Solina. Gminy chciałyby też skorzystać z „Programu dla Bieszczad”, którego założenia przedstawił w lutym tego roku minister inwestycji i rozwoju Jerzy Kwieciński podczas konferencji „Europa Karpat” w Przemyślu. Do 2023 r. na inwestycje przyczyniające się do rozwoju Bieszczad ma trafić 800 mln zł. Pieniądże mają być przeznaczane na inwestycje transportowe (m.in. drogę krajową S19), sektor ochrony środowiska, poprawę dostępu do internetu oraz infrastrukturę społeczną.

Być może obiecywane duże wsparcie z budżetu państwa wraz z unijnymi dotacjami sprawią, że Bieszczady, przy zachowaniu swoich najcenniejszych walorów, zaczną się dynamicznie rozwijać, dając mieszkańcom miejsca pracy, a turystom radość twórczego wypoczynku.

Barbara Kozłowska



EKSPERT

PODPOWIADA

Zapytanie ofertowe

Jasny opis przedmiotu zamówienia, przejrzyste kryteria oceny ofert stwarzające równe szanse wykonawcom – tak przygotowanych zapytań ofertowych chcieliby wszyscy. Wymagań jest jednak więcej i trzeba bardzo pilnować, by dopełnić procedur i uniknąć korekt finansowych.

Na zamówieniach publicznych łamią sobie głowę nie tylko wykonawcy, ale także zamawiający, którzy realizują projekty z dofinansowaniem unijnym. Specyficzną grupą zamówień są te objęte zasadą konkurencyjności. Przy ich realizacji nie obowiązują wprowadzone przepisy Prawa zamówień publicznych (Pzp), ale wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków precyzują wiele spraw w zakresie stosowania tej procedury. Musisz być uważny, by nie narazić się na zastosowanie korekt finansowych do Twojego projektu. Przykładowo odstępstwa od terminów składania ofert (minimum 7, 14 lub 30 pełnych dni w zależności od rodzaju i wartości zamówienia) mogą skutkować pomniejszeniem Twojej dotacji o 2% wartości. Przy milionowych kwotach dofinansowania korekta może więc wynosić kilkadziesiąt tysięcy złotych. Pomniejszoną dotację będziesz musiał uzupełnić z własnych środków. Lepiej więc zaoszczędzić sobie takiego problemu i wiernie stosować zasadę konkurencyjności.

Proces

Zasady wyłożone w artykule „Uczciwa konkurencja” (nr 1/2018) pozwoliły Ci zdecydować o wyborze procedury, w której zrealizujesz zamówienie. Niezbędne było do tego

określenie, jaki masz status jako zamawiający (czy obejmuje Cię ustawa Pzp), oraz oszacowanie wartości zamówienia. Jeśli zdecydowałeś, że zastosujesz procedurę zgodną z zasadą konkurencyjności, zapoznaj się z podrozdziałem 6.5.2 *Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności*, które obejmują wszystkie programy – zarówno krajowe, jak i regionalne. Praca nad zapytaniem ofertowym jest procesem – do pewnych rozwiązań dochodzisz już podczas szacowania wartości. Teraz ważne stają się szczegóły dotyczące sposobu realizacji zamówienia i procedura.

Jeśli solidnie przygotujesz zapytanie ofertowe, dochronisz terminów i nie naruszysz zasady konkurencyjności, nie będziesz musiał obawiać się korekty finansowej, czyli uznania wydatków za niekwalifikowalne. Ważne jest nie tylko prawidłowe przeprowadzenie procedury. Staranne przygotowanie zamówienia pozwoli wyłonić ofertę, która zagwarantuje Ci dobrego wykonawcę dostaw, robót budowlanych lub usług. Od tego zależy przecież uzyskanie zakładanych w projekcie rezultatów. Warto zatem, aby ubiegającym się o zamówienie czytelnie przedstawić warunki udziału w postępowaniu i kryteria oceny ofert.

Podstawowe elementy zapytania ofertowego

Opis przedmiotu zamówienia	Należy to zrobić „w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dokładnych i zrozumiałych określić, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty”.	
Warunki udziału w postępowaniu, a także opis sposobu dokonywania oceny ich spełnienia	Wprawdzie stawianie warunków udziału w postępowaniu nie jest obowiązkowe, ale ich wprowadzenie daje Ci większą gwarancję, że oferty złożą wykonawcy, którzy są właściwie przygotowani do realizacji zamówienia. Sformułuj je w taki sposób, aby zapewnić uczciwą konkurencję. Wyraźnie poinformuj wykonawców, jak będziesz oceniał ich spełnienie.	
Kryteria oceny oferty	Jednym z kryteriów musi być cena. Ale zastanów się, czy zasadne byłoby wprowadzenie dodatkowych kryteriów oceny ofert, takich jak: jakość, funkcjonalność, aspekty środowiskowe, społeczne, doświadczenie zespołu realizacyjnego itp.	
Informacja o wagach punktowych lub procentowych przypisanych do poszczególnych kryteriów oceny oferty	Kryteriom należy przypisać wagi. Gdy kryterium ceny jest jedyne, jego waga wynosi 100%. Jeśli oferenci spełniają warunki, jest jedynym czynnikiem decydującym o wyborze oferty. Warto brać pod uwagę kryteria pozacenowe, szukając równowagi między ceną a jakością, np. cena – 60%, doświadczenie zespołu – 40%.	
Sposób przyznawania punktacji za spełnienie danego kryterium oceny oferty	Opis stosowania każdego z kryteriów należy sformułować jednoznacznie i precyzyjnie, tak by każdy oferent, który dołoży należytej staranności, interpretował go w jednakowy sposób.	
Termin składania ofert	Co najmniej 7 dni	dla dostaw i usług o wartości szacunkowej niższej niż 209 tys. euro
	Co najmniej 14 dni	dla robót budowlanych o wartości szacunkowej niższej niż 5,225 mln euro
	Co najmniej 30 dni	<ul style="list-style-type: none"> dla zamówień na roboty budowlane o wartości szacunkowej równej lub przekraczającej 5,225 mln euro dla zamówień o wartości szacunkowej równej lub przekraczającej 209 tys. euro w przypadku zamówień na dostawy i usługi
Termin realizacji umowy	Musi umożliwiać realizację zamówienia.	
Informacja na temat zakazu powiązań osobowych lub kapitałowych	Chodzi o uniknięcie konfliktu interesów (opisują to punkty 2 i 3 podrozdziału 6.5.2 wytycznych).	

Jeśli przewidujesz możliwość dokonywania zmian, umieść w zapytaniu ofertowym warunki istotnych zmian umowy zawartej w wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia. Poinformuj również wykonawców, jeśli dopuszczasz możliwość składania ofert częściowych lub wariantowych (opisz minimalne warunki, jakim muszą odpowiadać oferty wariantowe wraz z wybranymi kryteriami oceny).

Jednoznaczność opisu

To jedno z najważniejszych zadań przy sporządzaniu zapytania. Opisowi przedmiotu zamówienia poświęć więcej czasu. Oczywiście sformułuj go „w sposób jednoznaczny i wyczerpujący”, używaj precyzyjnych i zrozumiałych określeń. Weź pod uwagę wszystkie wymagania i okoliczności, które mogą wpłynąć na sporządzenie oferty. Wykonawcy powinni w jednakowy sposób odczytywać opis przedmiotu zamówienia. Jeśli będziesz nieprecyzyjny, wątpliwości i niedopowiedzenia w opisie przedmiotu zamówienia będą tłumaczone na korzyść wykonawcy.

Precyzyjność ma jednak swoje granice. W opisie nie możesz się odnosić do określonego wyrobu, źródeł pochodzenia, znaków towarowych, patentów lub specyficznego pochodzenia. Dopuszcza się wyjątek zastosowania takiego odniesienia, gdy jest to uzasadnione przedmiotem zamówienia i zamawiający dopuści rozwiązanie równoważne. Oba warunki należy spełnić łącznie.

Możesz też umieścić informację o dopuszczalności powierzenia do realizacji części zamówienia podwykonawcom. Napisz, w jakim zakresie jest to możliwe. Gdy zamawiający nie skorzysta z uprawnienia do zastrzeżenia obowiązku osobistego wykonania przez wykonawcę niektórych części zamówienia, wykonawca będzie mógł powierzyć realizację całości zamówienia podwykonawcom.

Kryteria pozacenowe

W przypadku procedury zgodnej z zasadą konkurencyjności cena może być jedynym kryterium oceny ofert. Rozważ jednak zastosowanie innych kryteriów odnoszących się do przedmiotu zamówienia. Wśród nich mogą być: jakość, funkcjonalność, aspekty środowiskowe, społeczne, innowacyjne, serwis, termin wykonania zamówienia, koszty eksploatacji oraz organizacja i kwalifikacje zawodowe. Gdy zastosujesz różne kryteria oceny ofert, cena nie musi być tym o najwyższej wadze. Powinna jednak wpływać na ocenę oferty. Przypisz takie wagi poszczególnym kryteriom, abyś uzyskał jak najkorzystniejszą ofertę na realizację zamówienia.

Pamiętaj o określeniu, w jaki sposób będą przyznawane punkty za spełnienie danego kryterium, np.:

Kryterium	Punktacja	Sposób przyznania punktacji za spełnienie kryterium
cena	do 70	Ilorz ceny oferty najtańszej do ceny oferty badanej, mnożony przez 70.
doświadczenie	do 30	<ul style="list-style-type: none"> brak – 0 pkt. dostateczne (realizacja 1 usługi odpowiadającej przedmiotowi zamówienia) – 10 pkt. duże (realizacja 2 lub 3 usług odpowiadających przedmiotowi zamówienia) – 20 pkt. bardzo duże (realizacja 4 lub więcej usług odpowiadających przedmiotowi zamówienia) – 30 pkt. Wskaż, w jaki sposób zamierzasz badać doświadczenie wykonawcy.

Termin składania ofert

Termin na składanie ofert w przypadku postępowania zgodnego z zasadą konkurencyjności jest uzależniony od przedmiotu i wartości zamówienia. Wynosi on co najmniej 7, 14 lub 30 dni – w zależności od wartości i rodzaju zamówienia. Należy go liczyć od dnia następnego po dniu upublicznienia zapytania ofertowego. Jeżeli koniec terminu przypada na dzień ustawowo wolny od pracy (jest nim również sobota), termin upływa dnia następnego po dniu lub dniach wolnych od pracy. 7, 14 lub 30 to są pełne dni. Ważne jest zatem takie ustalenie terminu otwarcia ofert, by wykonawcy mieli przewidzianą przepisami liczbę pełnych dni na przygotowanie i złożenie ofert.

Jerzy Gontarz



Jak przebiega procedura odwoławcza?

Procedura odwoławcza to szansa na zmianę niekorzystnej oceny wniosku o dofinansowanie projektu. Decydując się na protest, możemy liczyć na ponowne jego sprawdzenie w ramach obiektywnej i przejrzystej procedury.

Planując inwestycję wspartą z Funduszy Europejskich, trzeba ją rzetelnie zaplanować i przygotować, a do tego postarać się o szereg pozwoleń, zaświadczeń i innych dokumentów. Nic więc dziwnego, że decyzja o nieprzyznaniu dofinansowania budzi sporo emocji wśród wnioskodawców, którzy muszą włożyć tak wiele pracy w przygotowanie wniosku. Wnioskodawcy szukają więc sposobów, by projekt był ponownie oceniony i zdobył upragnioną dotację. Taką możliwość otwiera złożenie protestu.

Protestów coraz więcej

Prawo do wniesienia środka zaskarżenia w ramach procedury odwoławczej przysługuje wnioskodawcy na każdym etapie oceny wniosku o dofinansowanie projektu wybranego w trybie konkursowym. Podstawą prawną jest tu Ustawa o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (rozdz. 15).

– Wnioskodawcy wiedzą, że przysługuje im prawo do złożenia protestu i korzystają z tej możliwości. Od marca 2016 r., czyli od momentu pojawienia się pierwszych wyników konkursów w obecnej perspektywie finansowej, złożono już prawie 900 protestów, w tym 508 to protesty dotyczące oceny formalnej i 386 – oceny merytorycznej. Dla porównania, w minionej perspektywie finansowej (od 2009 do 2016 r.) wpłynęło do nas łącznie 630 protestów – mówi Grzegorz Bartnik, zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym w UMWP.

Tak znaczący wzrost składanych protestów to efekt dużego zainteresowania konkursami, a to oznacza, że łączna wartość złożonych wniosków o dofinansowanie znacznie przewyższa alokację przewidzianą na dany konkurs. – Można sobie łatwo wyobrazić, że zawiedzionych wnioskodawców jest wtedy bardzo dużo. Obserwujemy to zwłaszcza w konkursach adresowanych do przedsiębiorców, w których notujemy najwięcej złożonych projektów – dodaje Grzegorz Bartnik.

Prościej i szybciej

Na dużą liczbę protestów wpływ ma zapewne fakt, że jest to procedura praktycznie bezkosztowa i systematycznie upraszczana. – Tendencję do zmniejszania biurokracji związanej z wdrażaniem Funduszy Europejskich obserwujemy na każdym etapie, także odwoławczym – wyjaśnia Dionizy Beda, kierownik Oddziału procedury odwoławczej w Departamencie Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym w UMWP.

PRAWO DO WNIESIENIA ŚRODKA ZASKARŻENIA W RAMACH PROCEDURY ODWOŁAWCZEJ PRZYSŁUGUJE WNIOSKODAWCY NA KAŻDYM ETAPIE OCENY WNIOSKU O DOFINANSOWANIE PROJEKTU WYBIERANEGO W TRYBIE KONKURSOWYM

Wnioskodawcy nie muszą dostarczać zaświadczeń i dokumentów, które są już znane Instytucji Zarządzającej lub są dostępne w rejestrach publicznych (np. KRS). Możliwe są uzupełnienia protestu, a także jego wycofanie.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami protest należy rozpatrzyć w terminie nie dłuższym niż 21 dni, licząc od dnia jego otrzymania. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności gdy w trakcie rozpatrywania protestu konieczne jest skorzystanie z pomocy ekspertów, termin ten może być przedłużony, o czym wnioskodawca jest informowany na piśmie. Jednak nie może to trwać zbyt długo – maksymalnie 45 dni od dnia otrzymania protestu. – Proces rozpoznania jest czasochłonny i wymaga dużego

Kto może wnieść protest?

Każdy wnioskodawca, którego wniosek o dofinansowanie nie spełnił wymaganego kryterium oceny i z tego powodu nie może zostać skierowany do kolejnego etapu (np. z etapu oceny formalnej na etap oceny merytorycznej) lub mimo spełnienia wszystkich kryteriów oceny merytorycznej, wniosek nie otrzymał wystarczającej liczby punktów, by został wybrany do dofinansowania.

Kiedy można wnieść protest?

Po etapie oceny formalnej lub merytorycznej w terminie 14 dni od dnia doręczenia wnioskodawcy pisma z Instytucji Zarządzającej informującego o ocenie negatywnej wniosku o dofinansowanie.

Jakie wymogi powinien uwzględniać protest?

Oprócz warunków formalnych, takich jak oznaczenie instytucji właściwej do rozpatrzenia protestu i wpisanie numeru wniosku o dofinansowanie projektu, należy wskazać i uzasadnić:

- kryteria wyboru projektów, z których oceną wnioskodawca się nie zgadza
- zarzuty o charakterze proceduralnym w zakresie przeprowadzonej oceny.

nakładu pracy ze strony pracowników naszego Oddziału, jak i zewnętrznych ekspertów – tłumaczy Dionizy Beda. – W obecnej perspektywie protesty są zazwyczaj świetnie przygotowane, poparte szeroką argumentacją. Często w przygotowanie protestu angażowane są profesjonalne kancelarie prawne – dodaje.

Rzetelnie i obiektywnie

Propozycję rozstrzygnięcia przygotowują pracownicy Oddziału procedury odwoławczej, który działa w strukturze Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym. Takie umiejscowienie komórki zajmującej się protestami w strukturze Instytucji Zarządzającej sprawia, że w rozpatrywaniu protestu nie biorą udziału osoby, które były zaangażowane w ocenę, co jest jednym z wymogów ustawowych. Dzięki temu zapewnia się świeże spojrzenie na każdą sprawę, oczywiście przy zachowaniu kluczowych zasad konkursowych, jak np. jednolite traktowanie wnioskodawców, czy przejrzystość i rzetelność oceny. W przypadku ponownej oceny merytorycznej powoływani są inni eksperci, którzy od nowa oceniają wniosek.

Wyższa instancja

Wnioskodawca ma także prawo odwołania się do sądu administracyjnego. Skargę należy wnieść wraz z kompletną dokumentacją obejmującą wniosek o dofinansowanie, informację o ocenie negatywnej, protest i rozstrzygnięcie protestu. Dla wnioskodawców z województwa podkarpackiego właściwy jest Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie, który do tej pory rozpoznał 76 spraw. 57 z nich zakończyło się niekorzystnie dla wnioskodawców. Od wyroku sądu wojewódzkiego przysługuje stronom także skarga do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Do tej pory do NSA wpłynęło 19 skarg.

Andrzej Szoszkiewicz



Co wiesz na temat Funduszy Europejskich?



Sprawdź swoją wiedzę i rozwiąż nasz quiz. Podpowiedzi szukaj w artykułach, które znajdziesz w tym wydaniu biuletynu „Zobacz zmiany”.

1. **Gdzie w tym roku odbył się piknik integracyjny organizowany w ramach DOFE?**
 - a) w Jarosławcu
 - b) w Jarosławiu
 - c) w Sanoku
2. **W ramach RPO WP 2014-2020 na poprawę infrastruktury kolejowej, zakup taboru i budowę zaplecza zarezerwowano:**
 - a) ponad 2,5 mld zł
 - b) 15 mld zł
 - c) 1,5 mld zł
3. **Kiedy wnioskodawca może wnieść protest w ramach procedury odwoławczej?**
 - a) po etapie oceny formalnej
 - b) na każdym etapie oceny wniosku o dofinansowanie projektu
 - c) po etapie oceny merytorycznej
4. **Od czego zależy wyznaczenie terminu na składanie ofert w przypadku postępowania zgodnego z zasadą konkurencyjności?**
 - a) od przedmiotu i wartości zamówienia
 - b) tylko od wartości zamówienia
 - c) od kryterium oceny ofert
5. **W ramach projektu „Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka” można uzyskać pożyczkę w wysokości**
 - a) 200 mln zł
 - b) 20-60 tys. zł
 - c) do 500 tys. zł
6. **Ile projektów jest finansowanych w naszym województwie w ramach obecnego programu Polska-Białoruś-Ukraina?**
 - a) 14
 - b) 18
 - c) 5
7. **Co oznacza skrót nowej inwestycji PKA?**
 - a) Podmiejska Kolej Aglomeracyjna
 - b) Polskie Koleje Aglomeracyjne
 - c) Podmiejska Karta Autobusowa
8. **Kiedy odbędą się tegoroczne IV Podkarpackie Pokazy Lotnicze?**
 - a) 28 lipca
 - b) 4 sierpnia
 - c) data nie została jeszcze ustalona
9. **W ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia beneficjenci z Podkarpackiego uzyskali**
 - a) ponad 1,07 mld zł dofinansowania na 202 projekty
 - b) prawie 300 mln zł dofinansowania na 100 projektów
 - c) zaledwie 200 mln zł dofinansowania na 15 projektów
10. **Ile naborów w ramach RPO WP zaplanowano na trzeci kwartał tego roku?**
 - a) 12
 - b) 14
 - c) 11



Źródło: 1b, 2c, 3b, 4a, 5c, 6b, 7a, 8a, 9a, 10b



Harmonogram naboru wniosków o dofinansowanie w III kwartale 2018 r. w ramach RPO WP 2014-2020 (tryb konkursowy)

TERMIN NABORU	DZIAŁANIE LUB PODDZIAŁANIE	TYP PROJEKTU	INSTYTUCJA OGŁASZAJĄCA KONKURS
lipiec	3.3.1 Realizacja planów niskoemisyjnych	1. Budowa, rozbudowa, przebudowa przyłączy ciepłowniczych do budynków, węzłów ciepłych oraz instalacji odbiorczych 2. Roboty budowlane i/lub wyposażenie w zakresie wymiany dotychczasowych źródeł ciepła (pieców, kotłów na paliwa stałe) – dotyczy instalacji kotłów gazowych lub kotłów na biomasę	Zarząd Województwa Podkarpackiego
lipiec	3.3.2 Redukcja emisji	Roboty budowlane i/lub wyposażenie w zakresie wymiany dotychczasowych źródeł ciepła (pieców, kotłów na paliwa stałe) – dotyczy instalacji kotłów na paliwa stałe (inne niż biomasę)	Zarząd Województwa Podkarpackiego
sierpień	1.2 Badania przemysłowe, prace rozwojowe oraz ich wdrożenia	Prace B+R	Zarząd Województwa Podkarpackiego
sierpień	7.5 Rozwój kompetencji pracowników sektora MŚP	Wsparcie na realizację usług rozwojowych, w tym podnoszenie kwalifikacji pracowników wynikających z diagnozy potrzeb rozwojowych przedsiębiorstwa	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie
sierpień	8.1 Aktywna integracja osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym	Zintegrowane oraz zindywidualizowane programy realizowane w oparciu o ścieżkę reintegracji, obejmujące usługi aktywnej integracji o charakterze społecznym, edukacyjnym, zdrowotnym, zawodowym zawierające instrumenty odpowiadające na indywidualne potrzeby	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie
sierpień	8.1 Aktywna integracja osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym	1. Włączanie osób z niepełnosprawnościami w zajęcia na rzecz aktywizacji zawodowej, realizowane w warsztatach terapii zajęciowej poprzez finansowanie zajęć związanych z uczestnictwem w WTZ (w zakresie niefinansowanym przez PFRON) oraz działań na rzecz aktywnej integracji dotychczas nieoferowanych przez WTZ (np. zajęcia aktywizacyjne), stanowiących poszerzenie oferty WTZ 2. Wsparcie działalności w zakresie reintegracji zawodowej i społecznej, w szczególności prowadzonej przez takie podmioty, jak ZAZ, KIS oraz CIS, w tym rozwój i upowszechnianie zatrudnienia wspieranego	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie
sierpień	9.5 Podnoszenie kompetencji osób dorosłych w formach pozaszkolnych	Podnoszenie umiejętności oraz uzyskiwanie kwalifikacji zawodowych przez uczestników pozaszkolnych form kształcenia zawodowego i wzmacnianie ich zdolności do zatrudnienia	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie
wrzesień	1.3 Promowanie przedsiębiorczości	Incubatory przedsiębiorczości	Zarząd Województwa Podkarpackiego
wrzesień	4.2 Gospodarka odpadami	1. Kompleksowe projekty skierowane na poprawę gospodarowania odpadami komunalnymi zgodnie z planem inwestycyjnym w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi w województwie podkarpackim 2. Kompleksowe projekty skierowane na poprawę gospodarowania odpadami innymi niż komunalne z uwzględnieniem osadów ściekowych, zgodnie z Planem Gospodarki Odpadami dla Województwa Podkarpackiego 3. Rekultywacja składowisk odpadów, zgodnie z Planem Gospodarki Odpadami dla Województwa Podkarpackiego	Zarząd Województwa Podkarpackiego
wrzesień	8.1 Aktywna integracja osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym	1. Zintegrowane oraz zindywidualizowane programy realizowane w oparciu o ścieżkę reintegracji, obejmujące usługi aktywnej integracji o charakterze społecznym, edukacyjnym, zdrowotnym, zawodowym zawierające instrumenty odpowiadające na indywidualne potrzeby 2. Włączanie osób z niepełnosprawnościami w zajęcia na rzecz aktywizacji zawodowej, realizowane w warsztatach terapii zajęciowej poprzez finansowanie zajęć związanych z uczestnictwem w WTZ (w zakresie niefinansowanym przez PFRON) oraz działań na rzecz aktywnej integracji dotychczas nieoferowanych przez WTZ (np. zajęcia aktywizacyjne), stanowiących poszerzenie oferty WTZ 3. Wsparcie działalności w zakresie reintegracji zawodowej i społecznej, w szczególności prowadzonej przez takie podmioty, jak ZAZ, KIS oraz CIS, w tym rozwój i upowszechnianie zatrudnienia wspieranego	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie
wrzesień	8.3 Zwiększenie dostępu do usług społecznych i zdrowotnych	Usługi społeczne, w szczególności usługi środowiskowe, opiekuńcze	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie
wrzesień	8.4 Poprawa dostępu do usług wsparcia rodziny i pieczy zastępczej	1. Wspieranie rodziny w postaci działań realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego szczebla gminnego 2. Wspieranie rodziny w postaci działań realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego szczebla powiatowego 3. Wspieranie pieczy zastępczej 4. Wsparcie procesu deinstytucjonalizacji pieczy zastępczej	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie
wrzesień	8.7 Aktywna integracja osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym – ZIT	1. Zintegrowane oraz zindywidualizowane programy realizowane w oparciu o ścieżkę reintegracji, obejmujące usługi aktywnej integracji o charakterze społecznym, edukacyjnym, zdrowotnym, zawodowym zawierające instrumenty odpowiadające na indywidualne potrzeby 2. Włączanie osób z niepełnosprawnościami w zajęcia na rzecz aktywizacji zawodowej, realizowane w warsztatach terapii zajęciowej poprzez finansowanie zajęć związanych z uczestnictwem w WTZ (w zakresie niefinansowanym przez PFRON) oraz działań na rzecz aktywnej integracji dotychczas nieoferowanych przez WTZ (np. zajęcia aktywizacyjne), stanowiących poszerzenie oferty WTZ 3. Wsparcie działalności w zakresie reintegracji zawodowej i społecznej, w szczególności prowadzonej przez takie podmioty, jak ZAZ, KIS oraz CIS, w tym rozwój i upowszechnianie zatrudnienia wspieranego	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie
wrzesień	8.8 Zwiększenie dostępu do usług społecznych i zdrowotnych – ZIT	Usługi społeczne, w szczególności usługi środowiskowe, opiekuńcze	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie
wrzesień	8.9 Poprawa dostępu do usług wsparcia rodziny i pieczy zastępczej – ZIT	1. Wspieranie rodziny w postaci działań realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego szczebla gminnego 2. Wspieranie rodziny w postaci działań realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego szczebla powiatowego 3. Wspieranie pieczy zastępczej 4. Wsparcie procesu deinstytucjonalizacji pieczy zastępczej	Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie

Dokąd po informacje

LOKALNE PUNKTY INFORMACYJNE FUNDUSZY EUROPEJSKICH

ul. Kościuszki 7
39-300 **MIELEC**
tel.: 798 771 414, 798 771 650
godziny pracy:
pn. 7:30-18:00
wt. – pt. 7:30-15:30

ul. M. Dąbrowskiej 15
39-400 **TARNOBRZEG**
tel.: 15 823 61 46, 798 771 220
godziny pracy:
pn. 7:30-18:00
wt. – pt. 7:30-15:30

GŁÓWNY PUNKT INFORMACYJNY
FUNDUSZY EUROPEJSKICH

al. Ł. Ciepłińskiego • 435-010 **RZESZÓW**
godziny pracy: pn. 7:30-18:00 • wt. – pt. 7:30-15:30
tel.: 17 747 64 15, 17 747 64 82 • faks: 17 747 64 83
e-mail: zapytaj@podkarpackie.pl

ul. Staszica 20
38-400 **KROSNO**
tel.: 798 771 192, 798 771 620
godziny pracy:
pn. 7:30-18:00
wt. – pt. 7:30-15:30

ul. Kościuszki 2
37-700 **PRZEMYŚL**
tel.: 16 678 56 32, 798 771 080
godziny pracy:
pn. 7:30-18:00
wt. – pt. 7:30-15:30

Rynek 18
38-500 **SANOK**
tel.: 798 771 215, 798 771 640
godziny pracy:
pn. 7:30-18:00
wt. – pt. 7:30-15:30



Strona internetowa RPO WP 2014-2020
www.rpo.podkarpackie.pl



Obserwuj nas również na Facebooku
www.facebook.com/zmieniamypodkarpackiezrpo