

**Beata Kisielewicz**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

## **PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO ORAZ JEGO ZNACZENIE DLA POLSKIEJ GOSPODARKI I ŚRODOWISKA W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2007–2013**

**Streszczenie:** Celem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ) jest poprawa atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów. W ramach 15 osi priorytetowych programu realizowane są duże inwestycje wpływające pozytywnie na środowisko. Są to m.in. działania wspierające ograniczenie zmian klimatycznych i wzrost znaczenia „zielonej” energii, inwestycje mające na celu usprawnienie i zwiększenie efektywności oraz poprawę bezpieczeństwa systemu transportowego, a także działania z zakresu kultury, dziedzictwa narodowego, ochrony zdrowia oraz szkolnictwa wyższego. Na realizację programu przeznaczono prawie 38 mld euro, z czego ponad 28 mld to wkład wspólnotowy, stanowiący ok. 42% całości unijnych środków zaangażowanych w realizację polityki spójności w Polsce<sup>1</sup>. Dotychczas beneficjentom PO IiŚ przyznano 81% alokacji wsparcia ze środków wspólnotowych<sup>2</sup>.

**Słowa kluczowe:** Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, ochrona środowiska, fundusze europejskie.

### **1. Wstęp**

Przystępując w 2004 r. do Unii Europejskiej i przyjmując *acquis communautaire*, Polska stała się podmiotem ponadnarodowej polityki spójności UE, której główną częścią jest europejska polityka regionalna. Ma ona na celu wyrównywanie dysproporcji w rozwoju społecznym, gospodarczym i przestrzennym pomiędzy krajami członkowskimi UE poprzez odpowiednie rozdysponowywanie środków budżetowych w przekroju międzyregionalnym<sup>3</sup>. Członkostwo w UE otworzyło dostęp do

<sup>1</sup> Zgodnie z wersją PO IiŚ 3.0 z 21 grudnia 2011 r.

<sup>2</sup> Stan na 30 listopada 2012 r.

<sup>3</sup> K. Głębicka, M. Grewiński, *Polityka spójności społeczno-gospodarczej Unii Europejskiej*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2005, s. 38.

środków pieniężnych rozdysponowywanych m.in. w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS), Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) czy Funduszu Spójności (FS).

W obecnym okresie programowania 2007–2013 Polska jest największym beneficjentem netto pomocy unijnej. Na realizację polityki spójności w Polsce przeznaczono z budżetu UE ponad 16 mld euro w latach 2004–2006 i ponad 85 mld euro w latach 2007–2013<sup>4</sup>. Nigdy wcześniej w historii naszego kraju Polska nie miała tak dużych środków, które mogłyby przeznaczyć na rozwój społeczno-ekonomiczny. Największym i niewątpliwie jednym z najważniejszych jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ), mający na celu „podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej, przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej”<sup>5</sup>.

Celem artykułu jest przedstawienie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz omówienie jego znaczenia dla polskiej gospodarki i środowiska w okresie programowania 2007–2013.

## 2. Miejsce PO IiŚ w Programach Operacyjnych i jego finansowanie

Programy operacyjne Unii Europejskiej zostały utworzone w celu obsługiwanie poszczególnych funduszy wspólnotowych (tab. 1). Każdy PO podzielony został na tzw. priorytety (względnie tzw. osie priorytetowe), w których określono cele dotacji w poszczególnych zakresach, a dalej na działania i poddziałania, zawierające opisy typów projektów podlegających dotowaniu.

Jak wynika z tabeli 1, PO IiŚ jest zdecydowanie największym (pod względem środków przeznaczonych na jego realizację) realizowanym programem operacyjnym. Na działania podejmowane w jego ramach zarezerwowano ponad 41% ogółu środków. Należy jednak zwrócić uwagę, iż pomimo tak znacznej alokacji funduszy UE w PO IiŚ, środki te nie są wystarczające do wypełnienia zobowiązań akcesyjnych Polski (m.in. w takich obszarach, jak ochrona środowiska czy energetyka). W związku z tym wypełnienie tych zobowiązań realizowane będzie również poprzez środki krajowe (publiczne jak i prywatne), które zgodnie z unijną zasadą dodatkowości będą mogły być uzupełniane przez środki wspólnotowe w ramach programów regionalnych czy sektorowych. Należy przez to rozumieć, że środki unijne zarezer-

---

<sup>4</sup> *Polityka Spójności Unii Europejskiej po 2013 r. Stanowisko Rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Dokumenty problemowe*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009, s. 71.

<sup>5</sup> *Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dokument po konsultacjach społecznych. Streszczenie w języku niespecjalistycznym*, Warszawa, 2006, s. 5.

wowane na działania w ramach programu będą uzupełniać, a nie zastępować fundusze krajowe w tych dziedzinach. Dzięki temu PO IiŚ stanowić będzie jedno z wielu (a nie jedyne) narzędzie wspomagające wypełnienie tych zobowiązań<sup>6</sup>.

**Tabela 1.** Finansowanie poszczególnych programów operacyjnych NSRO Polska 2007–2013 w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności

Program operacyjny	Finansowanie	Środki zarezerwowane na realizację PO [mld euro]
PO Kapitał Ludzki (PO KL)	EFS	10,01
PO Innowacyjna Gospodarka (PO IG)	EFRR	8,66
PO Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ)	EFRR i FS	28,34
PO Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW)	EFRR	2,39
PO Pomoc Techniczna (PO PT)	EFRR	0,52
PO Europejska Współpraca Terytorialna (PO EWT)	EFRR	0,73
16 Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO)	EFRR	17,28

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, <http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/Programy.aspx>.

Łączna wielkość środków finansowych zaangażowanych w realizację Programu na lata 2007–2013 wyniesie ponad 37,7 mld euro (w cenach bieżących), z czego ponad 35,3 mld będzie stanowić wkład publiczny, złożony ze środków unijnych wynoszących 28,34 mld euro (w tym 22,39 mld z Funduszu Spójności i 5,95 mld z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego), a także krajowych środków publicznych w wysokości prawie 7 mld euro. Obok środków publicznych w realizację PO IiŚ będą zaangażowane również środki prywatne, których łączna wartość została oszacowana na poziomie 2,4 mld euro<sup>7</sup>.

### 3. Osie priorytetowe realizowane w ramach PO IiŚ i przewidywane efekty ich realizacji<sup>8</sup>

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko realizowanych jest 15 osi priorytetowych:

<sup>6</sup> Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013, wersja 3.0 zaakceptowana przez Komisję Europejską decyzją z 21 grudnia 2011 r., s. 5.

<sup>7</sup> Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko..., s. 190.

<sup>8</sup> Osie priorytetowe oraz przewidywane efekty ich realizacji opisane zostały na podstawie: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko..., s. 115–183.

### 1. Gospodarka wodno-ściekowa

Głównym celem tej osi jest przyczynienie się do wyposażenia (do końca 2015 r.) aglomeracji powyżej 15 tys. RLM<sup>9</sup> w systemy kanalizacji oraz oczyszczalnie ścieków. Zapewnienie szeroko pojętej podstawowej infrastruktury technicznej, w tym także ochrony środowiska, jest jednym z podstawowych warunków rozwoju gospodarczego. Przewiduje się, że dzięki realizowanym projektom nastąpi zmniejszenie zewnętrznych kosztów środowiskowych dla gospodarki, zwiększenie dostępności do systemu kanalizacji zbiorczej oraz właściwe oczyszczanie ścieków komunalnych.

### 2. Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi

W ramach tej osi wspierane będą działania mające na celu: ograniczanie wytwarzania odpadów komunalnych i wdrażanie nowoczesnych technologii odzysku (w tym recyklingu), rekultywację terenów zdegradowanych, ochronę brzegów morskich, a także likwidację zagrożeń wynikających ze składowania odpadów. Powinny także przyczynić się do zmniejszenia zewnętrznych kosztów środowiskowych dla gospodarki i zagrożenia dla zdrowia oraz wpłynąć na poprawę jakości życia ludności.

### 3. Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska

Celem trzeciej osi priorytetowej jest przede wszystkim zapewnienie odpowiednich zasobów wodnych na potrzeby ludności i gospodarki kraju oraz minimalizacja skutków negatywnych zjawisk naturalnych. Działania finansowane w ramach tej osi powinny przyczynić się do wzmocnienia procesów decyzyjnych poprzez zapewnienie wiarygodnych informacji o stanie środowiska (uzyskiwanych w ramach wysoko wydajnego monitoringu środowiska), przeciwdziałać poważnym awariom i skutkom suszy, wpływać na zwiększenie stopnia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, m.in. poprzez zwiększenie naturalnej retencji dolin rzecznych, a także zapewnić bezpieczny poziom zasobów wodnych oraz poprawę jakości wód przybrzeżnych dla potrzeb mieszkańców i gospodarki.

### 4. Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska

Główny cel czwartej osi priorytetowej to ograniczanie negatywnego wpływu istniejącej działalności przemysłowej na środowisko i dostosowywanie przedsiębiorstw do wymogów prawa wspólnotowego. Planuje się m.in. rozpowszechnianie systemów zarządzania środowiskowego objętych certyfikacją, racjonalizację gospodarki odpadami i zasobami naturalnymi, a także wdrożenie nowoczesnych, przyjaznych dla środowiska technologii, a w efekcie znaczne zmniejszenie presji na środowisko przy jednoczesnym zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń.

### 5. Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych

Oś ta ma na celu ograniczenie degradacji środowiska naturalnego oraz strat jego zasobów i zmniejszania różnorodności biologicznej. Chodzi tu m.in. o przywracanie właściwego stanu siedlisk przyrodniczych i ostoi gatunków na obszarach chronionych, zachowanie różnorodności genetycznej, ochronę gatunków zagrożonych

<sup>9</sup> RLM – równoważna liczba mieszkańców.

wyginieciem oraz zwiększenie świadomości polskiego społeczeństwa w zakresie potrzeby i właściwych metod ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu. Działania te przyczynią się także do zwiększenia atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej naszego kraju.

#### 6. Drogowa i lotnicza sieć TEN-T

Celem szóstej osi priorytetowej jest poprawa dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T oraz poprawa połączeń komunikacyjnych głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju poprzez rozwój sieci drogowej na terenie tych województw. Umożliwi to: stworzenie sieci sprawnych połączeń transportowych, służących intensyfikacji wymiany handlowej, rozwój ekonomiczny polskich regionów i poprawę dostępności głównych aglomeracji miejskich, poprawę bezpieczeństwa w transporcie, a także wzrost dostępności komunikacyjnej terenów Polski wschodniej dla lokalizacji inwestycji produkcyjnych.

#### 7. Transport przyjazny środowisku

Siódma oś priorytetowa ma na celu zwiększenie udziału gałęzi transportu przyjaznych środowisku w ogólnym przewozie osób i ładunków na terenie naszego kraju. Planowana jest m.in. poprawa stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T (a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią), zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego oraz poprawa ogólnych warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych i transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków. Oczekuje się, że dzięki temu nastąpi zwiększenie udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego, lepsze zrównoważenie systemu transportowego, zmniejszenie negatywnych oddziaływań transportu na środowisko oraz redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego.

#### 8. Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe

Ósma oś priorytetowa ma na celu poprawę stanu bezpieczeństwa oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej Polski i krajowych połączeń międzyregionalnych położonych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków dróg objętych tą siecią. Ma też przyczynić się do poprawy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i transporcie lotniczym, poprawy stanu dróg krajowych położonych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków dróg objętych tą siecią, usprawnienia zarządzania ruchem, m.in. poprzez zwiększenie zakresu stosowania Inteligentnych Systemów Transportu, a także do usprawnienia połączeń o charakterze międzyregionalnym.

#### 9. Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku

Główny cel dziewiątej osi priorytetowej to zmniejszenie oddziaływania sektora energetyki na środowisko. Chodzi tu przede wszystkim o podwyższenie sprawności wytwarzania, przesyłania i dystrybucji energii, wzrost efektywności energetycznej w procesie użytkowania energii oraz wzrost wykorzystania energii ze źródeł odna-

wialnych, w tym biopaliw. Wszystko to służy zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego (poprzez zmniejszenie zapotrzebowania na energię pierwotną i finalną oraz dywersyfikację źródeł energii w kierunku energii odnawialnej) oraz ochronie środowiska (zmniejszenie zużycia energii oraz wzrost wykorzystania jej odnawialnych źródeł powoduje ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza).

#### 10. Bezpieczeństwo energetyczne

Oś ta ma poprawić bezpieczeństwo energetyczne Polski poprzez: tworzenie nowych zdolności przesyłowych i transportowych gazu ziemnego, ropy naftowej i paliw płynnych oraz energii elektrycznej, rozbudowę podziemnych magazynów gazu ziemnego i magazynowanie ropy naftowej i paliw płynnych, zapewnienie dostępności sieci gazowej na terenach niezgazyfikowanych i modernizację istniejących dotychczas sieci dystrybucji. Dywersyfikacja źródeł energii będzie dodatkowo wspierana przez zwiększenie dostępności na rynku urządzeń do produkcji energii ze źródeł odnawialnych oraz zmniejszenie uzależnienia kraju od konwencjonalnych źródeł energii.

#### 11. Kultura i dziedzictwo kulturowe

Jedenasta oś priorytetowa ma na celu wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim dla zwiększenia atrakcyjności Polski. Dzięki temu powinny nastąpić: zwiększenie dostępu do kultury i poprawa stanu zachowania zabytków ruchomych i nieruchomych, rozwój oraz poprawa stanu infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym, zwiększenie atrakcyjności kraju dla mieszkańców, turystów i inwestorów, a także poprawa stanu infrastruktury edukacyjnej szkół i uczelni artystycznych.

#### 12. Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia

Celem tej osi jest wspieranie utrzymania dobrego poziomu zdrowia obywateli. Obejmuje ono obniżenie poziomu śmiertelności oraz skutków powikłań powstających w wyniku wypadków i innych stanów nagłego zagrożenia zdrowotnego oraz zwiększanie dostępności i jakości specjalistycznych i wysokospecjalistycznych świadczeń zdrowotnych. Realizacja celów tej osi pozwoli na utrzymanie zasady „złotej godziny” poprzez odpowiednią dyslokację zespołów ratownictwa medycznego, poprawę stanu infrastruktury ochrony zdrowia oraz dostępności i jakości świadczeń zdrowotnych.

#### 13. Infrastruktura szkolnictwa wyższego

Głównym celem trzynastej osi priorytetowej jest rozwój nowoczesnych ośrodków akademickich, przede wszystkim kształcących specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii. Chodzi tu o unowocześnienie infrastruktury szkolnictwa wyższego, zwiększenie liczby studentów na priorytetowych kierunkach studiów oraz podniesienie jakości kształcenia przez wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych. Planowane jest także rozszerzenie dostępu studentów do nowoczesnych narzędzi i technik informacyjnych (w tym zwłaszcza szerokopasmowego Internetu) oraz udziału szkół wyższych w realizowaniu europejskich projektów edukacyjnych i badawczych.

14. Pomoc techniczna – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

15. Pomoc techniczna – Fundusz Spójności

Ostatnie dwie osie priorytetowe mają na celu sprawne i efektywne wykorzystanie środków w ramach PO IiŚ. Obejmują one wsparcie procesu zarządzania programem, informację i promocję oraz monitoring i ewaluację programu.

#### **4. Ocena dotychczasowych rezultatów wdrażania PO IiŚ na polską gospodarkę i środowisko**

Działania realizowane w ramach PO IiŚ to projekty o dużym znaczeniu i obszarze obejmującym więcej niż jedno województwo. Prowadzenie przez człowieka jakiegokolwiek działalności, zwłaszcza inwestycyjnej, na większą skalę wiąże się z oddziaływaniem na środowisko – pozytywnym, ale też negatywnym. Można jednak stwierdzić, że ogólny bilans korzyści i strat wynikających z realizacji projektów współfinansowanych ze środków PO IiŚ powinien być dodatni<sup>10</sup>. Należy zauważyć, że jedynie ok. 3% finansowanych z PO IiŚ projektów może niekorzystnie oddziaływać na środowisko<sup>11</sup>. Do tej grupy należy zaliczyć budowę autostrad i dróg ekspresowych, modernizację i budowę gazociągów, rozwój infrastruktury lotniskowej – takie inwestycje mogą ingerować w tereny cenne przyrodniczo, powodować fragmentację ich przestrzeni lub zakłócać funkcje i spójność ekosystemów<sup>12</sup>. Należy jednak pamiętać, że pomimo zróżnicowanych, bezpośrednich skutków (zarówno pozytywnych, jak i negatywnych) znaczna część projektów PO IiŚ w dłuższej perspektywie przyniesie środowisku skumulowane, zdecydowanie korzystne skutki, np. rozbudowa infrastruktury oczyszczania ścieków i nowoczesnej gospodarki odpadami, rozwój transportu kolejowego, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększanie produkcji energii ze źródeł odnawialnych, redukcja strat na przesyłce energii elektrycznej. Warto podkreślić, że również inwestycje zwiększające płynność ruchu (zwłaszcza na obszarach zwartej zabudowy) oraz wyprowadzające ruch tranzytowy z centrów miast przyczyniają się do zmniejszenia ryzyka zdrowotnego powodowanego przez zanieczyszczenia transportowe<sup>13</sup>.

Bardzo ważna dla rozwoju i poprawy warunków życia społeczeństwa jest tzw. infrastruktura techniczna, na którą składają się m.in.: energetyka, dostarczanie wody, usuwanie ścieków i odpadów oraz transport. Poprawa stanu dróg, wody pitnej czy sieci energetycznej służy dwóm podstawowym celom – poprawie atrakcyjności Pol-

<sup>10</sup> Weryfikacja założeń prognozy oddziaływania na środowisko Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Raport końcowy, Warszawa 2011, s. 7. Badanie zostało zrealizowane na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego przez firmę Fundeko Korbel.

<sup>11</sup> Tamże, s. 8.

<sup>12</sup> Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko..., s. 10.

<sup>13</sup> Prognoza oddziaływania na środowisko..., s. 14.

ski dla inwestorów oraz podniesieniu poziomu życia mieszkańców. Niedorozwój i zły stan infrastruktury technicznej (zwłaszcza transportowej, ale także energetycznej i ochrony środowiska) stanowi też podstawową barierę rozwoju kraju i wyrównywania dysproporcji pomiędzy poszczególnymi regionami, zwłaszcza tzw. ściany wschodniej. Poprawa w tej dziedzinie spowoduje przyspieszenie rozwoju gospodarki i zaowocuje nowoczesnymi, wydajnymi miejscami pracy, co z kolei poprawi jakość życia społeczeństwa.

Analizując skutki bezpośrednie PO IiŚ, należy uwzględnić fakt, iż jest to największy w historii Polski program zamierzeń inwestycyjnych prowadzący do zmiany „infrastrukturalnego oblicza” kraju. W okresie zaledwie kilku lat projekty PO IiŚ mają doprowadzić do budowy, przebudowy i modernizacji ok. 2,5 tys. km dróg i autostrad, realizacji co najmniej 100 dużych projektów w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami, przyczynić się do modernizacji i budowy źródeł energii elektrycznej i ciepła, a także do rozwoju i modernizacji sieci przesyłowych energii elektrycznej, gazu i ropy naftowej<sup>14</sup>.

Zgodnie z „Informacją miesięczną z realizacji PO IiŚ” z listopada 2012<sup>15</sup>, do 30 listopada 2012 r. w ramach PO IiŚ do realizacji zostało zatwierdzonych 1981 wniosków na łączną kwotę dofinansowania 137,2 mld zł oraz podpisano 1844 umowy o dofinansowanie projektów na 181,4 mld zł, z czego prawie 95,4 mld zł pochodzi ze środków unijnych. Do tej pory wykorzystano już 81% alokacji PO IiŚ.

**Tabela 2.** Wartość wniosków i ich dofinansowania z UE w ramach PO IiŚ 2007–2013 w podziale na sektory w mln zł oraz stopień wykorzystania alokacji

Sektor	Wartość wniosków	Wartość dofinansowania podpisanych umów	Stopień wykorzystania alokacji
Środowisko	31 842	18 891	90%
Transport	109 329	64 359	79%
Energetyka	13 118	5 524	77%
Kultura	5 170	2 047	89%
Zdrowie	2 081	1 479	91%
Szkolnictwo wyższe	4 358	2 261	93%
Pomoc techniczna	1 222	835	46%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Informacja miesięczna z realizacji PO IiŚ, listopad 2012 r.

Z powyższej tabeli wynika, że największy stopień wykorzystania środków unijnych w ramach PO IiŚ odnotowano w sektorach szkolnictwa wyższego, zdrowia i środowiska – stopień alokacji przekracza tu 90% dostępnych środków. Należy jednak zauważyć, że we wszystkich sektorach (poza pomocą techniczną) stopień

<sup>14</sup> Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko..., s. 9.

<sup>15</sup> <http://www.pois.gov.pl/AnalizyRaportyPodsumowania/Strony/default.aspx>.



wykorzystania alokacji znacznie przekroczył 75%. Z kolei pod względem wartości dofinansowania zdecydowanie wyróżniają się sektor transportu (ponad 67% przyznanego dofinansowania) i środowiska (prawie 20%). Działania realizowane w ramach pozostałych sektorów stanowią zaledwie 13% alokacji.

## 5. Zakończenie

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko to niezwykle ważne przedsięwzięcie realizowane w obecnym okresie programowania. Świadczy o tym wysokość alokacji zarezerwowanej na jego realizację w porównaniu z innymi programami operacyjnymi. Działania podejmowane w ramach PO IiŚ obejmują inwestycje w strategiczne dziedziny polskiej gospodarki. Wpływają też pozytywnie na jakość życia Polaków, stan środowiska i atrakcyjność inwestycyjną naszego kraju. Dzięki nim można zauważyć m.in. poprawę dostępności i bezpieczeństwa transportowego polskich regionów, rozwój infrastruktury energetycznej i wzrost znaczenia „zielonej” energii, większą skuteczność w gospodarowaniu zasobami i odpadami oraz efektywniejszą gospodarkę wodno-ściekową. Zwrócić też należy uwagę na liczne inwestycje w poprawę bezpieczeństwa zdrowotnego, ochronę dziedzictwa kulturowego oraz rozwój infrastruktury szkolnictwa wyższego.

Ważne jest jednak, aby nie ograniczać rozwoju w tych dziedzinach tylko do projektów współfinansowanych z funduszy unijnych, a tym bardziej nie zaprzestać dalszego ich wdrażania wraz z zakończeniem obecnego okresu programowania. Jedynie konsekwentne kontynuowanie tych działań pozwoli w dłuższej perspektywie zniwelować dysproporcje rozwojowe w stosunku do krajów Europy Zachodniej oraz poprawi atrakcyjność Polski dla zagranicznych inwestorów.

## Literatura

- Głąbicka K., Grewiński M., *Polityka spójności społeczno-gospodarczej Unii Europejskiej*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2005.
- Polityka Spójności Unii Europejskiej po 2013 r. Stanowisko Rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Dokumenty problemowe*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009.
- Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dokument po konsultacjach społecznych. Streszczenie w języku niespecjalistycznym*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006.
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013, wersja 3.0 zaakceptowana przez Komisję Europejską decyzją z 21 grudnia 2011 r.
- Weryfikacja założeń prognozy oddziaływania na środowisko Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Raport końcowy*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011.
- <http://ec.europa.eu>.

<http://www.funduszeuropejskie.gov.pl>.

<http://www.mrr.gov.pl>.

<http://www.opi.org.pl/pl/po-iis>.

<http://www.pois.gov.pl>.

<http://www.poland.gov.pl>.

---

## **THE IMPORTANCE OF THE OPERATIONAL PROGRAMME INFRASTRUCTURE AND ENVIRONMENT FOR THE POLISH ECONOMY AND THE ENVIRONMENT IN THE PROGRAMMING PERIOD 2007–2013**

---

**Summary:** Operational Programme Infrastructure and Environment (OPI&E) is the largest programme in the current programming period. EU involved in its implementation more than 28 billion EUR, which constitutes approx. 42% of all funds for the Cohesion Policy in Poland. 81% of these funds is already allocated. The programme aims at the improvement of Poland and its regions' investment attractiveness through the development of technical infrastructure at the same time protecting and improving the condition of environment, health, maintaining cultural identity and developing territorial cohesion. Within the framework of the programme, large infrastructural investments are implemented within the scope of environmental protection, transport, power industry, culture, national heritage, health care and higher education.

**Keywords:** Operational Programme Infrastructure and Environment, environmental protection, European funds.