

**Analizy wdrażania funduszy UE w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa
Zachodniopomorskiego
pod kątem realizacji zasady zrównoważonego**

Jakub Szumin, Federacja Zielonych GAJA, maj 2012

Analiza zrealizowana w ramach projektu „Fundusze europejskie dla zrównoważonego rozwoju – partycypacja społeczna w programowaniu przyszłego okresu budżetowego po 2013 r.”

Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć



Spis treści

1. Wprowadzenie: Cele regionalnego programu operacyjnego i strategia ich wdrażania	3
2. Zrównoważony rozwój w założeniach regionalnego programu operacyjnego.....	5
3. Zrównoważony rozwój w szczegółowym opisie priorytetów i działań regionalnego programu operacyjnego: priorytety i działania mogące wspierać ochronę przyrody i edukację ekologiczną, transport przyjazny środowisku (kolejowy, miejski, rowerowy), efektywność energetyczną, odnawialne źródła energii, gospodarkę ściekową, gospodarkę odpadami.....	11
4. Kryteria wyboru projektów a zasada zrównoważonego rozwoju.....	20
5. Projekty kluczowe a zrównoważony rozwój.....	25
6. Alokacje środków finansowych a zrównoważony rozwój.....	26
7. Stan wdrażania, ocena barier i rzeczywistej dostępności wsparcia dla obszarów: ochrony przyrody i edukacji ekologicznej, transportu przyjaznego środowisku (kolejowy, miejski), efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii oraz działań wspierających zrównoważony rozwój.....	32
8. Podsumowanie i wnioski do programowania na lata 2014-2020	37

1. Wprowadzenie: Cele regionalnego programu operacyjnego i strategia ich wdrażania

W latach 2007 – 2013 RPO stanowiło i stanowi ważny czynnik rozwoju województwa zachodniopomorskiego – obszaru marginalizującego się pod wieloma względami, min.: komunikacji z resztą kraju, z upadłym przemysłem stoczniovym, wysokim bezrobociem, a jednocześnie z bogactwem obszarów Natura 2000 i wysokim zalesieniem.

Rozwój w oparciu o RPO koncentrował się wokół sprecyzowanych osi priorytetowych:

- Oś 1. Gospodarka, Innowacje, Technologie.
- Oś 2. Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej.
- Oś 3. Rozwój społeczeństwa informacyjnego.
- Oś 4. Infrastruktura ochrony środowiska.
- Oś 5. Turystyka, kultura i rewitalizacja.
- Oś 6. Rozwój funkcji metropolitalnych.
- Oś 7. Rozwój infrastruktury społecznej i ochrony zdrowia.
- Oś 8. Pomoc techniczna.

Wdrożenie RPO w takim ujęciu podstawowym miało zapewnić „Rozwój województwa zmierzający do zwiększenia konkurencyjności gospodarki, spójności przestrzennej, społecznej oraz wzrostu poziomu życia mieszkańców”¹. Ten cel główny patronuje wdrażaniu RPO w zachodniopomorskim bez żadnych zmian w omawianym okresie.

Założeniem władz województwa odpowiadających za wdrażanie RPO było osiągnięcie w roku 2015 - m.in. dzięki interwencji Funduszy Strukturalnych – PKB na jednego mieszkańca zachodniopomorskiego w wysokości 70% średniej dla 27 krajów Wspólnoty².

Realizację celu ma zapewnić intensywny rozwój gospodarczy oparty na innowacjach i wiedzy. MSP ma otrzymywać pomoc finansową zgodną ze swoimi oczekiwaniami za pośrednictwem rozbudowanego systemu wsparcia. Jako wyzwanie potraktowano dążenie do wyrównania różnic w rozwoju podregionów. Szczególny nacisk położono na rozwój transportu oraz ochronę środowiska naturalnego – przynajmniej w deklaratywnej części dokumentu RPO WZ. Poprawa jakości życia mieszkańców ma być realizowana poprzez „zwiększenie dostępności infrastruktury technicznej i umiejętnym wykorzystaniem potencjału turystycznego i kulturalnego regionu”³.

Cel główny uszczegóławiano w trzech najważniejszych obszarach życia społecznego:

- 1. Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania.
- 2. Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej i spójności terytorialnej.
- 3. Poprawa warunków życia poprzez zachowanie i ochronę środowiska naturalnego oraz zwiększenie bazy społecznej.

Cel szczegółowy RPO „Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania”.

Oprócz konieczności inwestowania w innowacyjność, o czym wspomina się już w celu głównym, zakłada się wzrost nakładów na sektor B+R. Do poprawy konkurencyjności ma się przyczynić

¹ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, stan na dzień 4 września 2012 r., s. 70.

² Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, stan na dzień 4 września 2012 r., s. 71.

³ jw.

przygotowanie terenów pod lokalizację inwestycji objętych regionalnym programem promocji gospodarczej⁴.

Cel szczegółowy RPO „Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej i spójności terytorialnej województwa”

Cel ten ma być realizowany przez modernizację infrastruktury drogowej i kolejowej w województwie. Zgodnie z prognozą RPO to wieloletnie zaniedbania w tej dziedzinie doprowadziły do zmniejszenia dostępności i atrakcyjności kluczowych gospodarczo obiektów: portów, miast, urzędów i atrakcji turystycznych. RPO zapowiada zwrócenie szczególnej uwagi na tereny o szczególnie niekorzystnej sytuacji społeczno – ekonomicznej. Zaplanowano również budowę infrastruktury pozwalającej na szeroki dostęp do Internetu.

Zapowiada się również modernizację sieci energetyczne tak, aby były przystosowane do przesyłu i dystrybucji energii w kraju i na rynek europejski. Podkreśla się konieczność dostosowania istniejących sieci przesyłowych do wymagań ochrony środowiska. Modernizacje mają również uwzględniać planowany rozwój energetyki wiatrowej dużych mocy (m.in. rejony Choszczna, Recza, Myśliborza, Dębna, Barlinka, Krzęcina, Świnoujścia, Niechorza, Stepnicy, Reska)⁵.

Realizacja polityki „odpadowej” będzie opierała się na przygotowaniu i wdrożeniu rozwiązań składowania i utylizacji odpadów portowych oraz osadów z pogłębianych torów wodnych i basenów portowych. Swoje rozwiązanie ma znaleźć problem unieszkodliwiania odpadów poubojowych. W odniesieniu do odpadów komunalnych planuje się systemowe finansowanie selektywnej zbiórki i minimalizację unieszkodliwiania przez składowanie.

Wyróżniającą się zaplanowaną inwestycją jest budowa obejścia drogowego Szczecina od strony zachodniej wraz ze stałą przeprawą przez Odrę.

Cel szczegółowy RPO „Poprawa warunków życia poprzez zachowanie i ochronę środowiska naturalnego oraz zwiększenie bazy społecznej województwa”.

W rozwoju społecznym znaczenie nadano: przedłużaniu aktywności osób w wieku poprodukcyjnym, podniesieniu jakości kształcenia i wskaźników kontynuacji kształcenia w szkołach wyższych, zwiększeniu dostępności i poprawy jakości i dostępności usług medycznych. Zaznaczono konieczność wspierania leczenia uzdrowiskowego. Podjęte mają być działania zmierzające do kontynuacji kształcenia dzieci z terenów wiejskich oraz poprawa infrastruktury edukacyjnej. Dostrzeżono konieczność rozbudowy bazy kultury fizycznej i sportu.

Formy zwiększenia liczby miejsc pracy zarysowane zostały bardzo enigmatycznie. W dziale tym króluje hasło „aktywizacja”.

Zamieszczone w deklaratywnej części RPO zagadnienia środowiskowe nie precyzują kryteriów oraz kierunków interwencji. Całość ujęta jest ogólnikowo. Mówi się o infrastrukturze ochrony środowiska i monitoringu środowiskowym oraz wspomina o dbałości o walory przyrodnicze. Ochrona przyrody

⁴ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, stan na dzień 4 września 2012 r., s. 72.

⁵ *iw.*, str. 73

przedstawiana jest głównie w kontekście gospodarczym – jako jeden z czynników wzmocnienia konkurencyjności regionu (rozwój funkcji turystycznej)⁶.

2. Zrównoważony rozwój w założeniach regionalnego programu operacyjnego

W zachodniopomorskim RPO zadeklarowano, że dokument został opracowany zgodnie z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju (i powiązana z nią zasadą ładu przestrzennego)⁷. Zasadę zrównoważonego rozwoju i ładu przestrzennego odniesiono „zwłaszcza do środowiska przyrodniczego ale również obszarów miast”⁸. Jeszcze w tym samym zdaniu autorzy RPO zaznaczają, że zasada zrównoważonego rozwoju znajduje odzwierciedlenie bezpośrednio w treści programu i jest wytyczną dla jego wdrażania. Oznacza to jej powszechne zastosowanie do wszystkich osi priorytetowych RPO. Beneficjenci przygotowujący projekty konkursowe mieli zwracać uwagę na racjonalne i efektywne wykorzystanie energii oraz jeśli to możliwe wykorzystywać (tworzyć) źródła energii odnawialnej (np. użycie biogazu z oczyszczalni ścieków, składowisk odpadów; spalanie odpadów komunalnych w elektrociepłowniach).

Ze środków na pomoc techniczną Instytucja Zarządzająca angażowała się w promowanie idei zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska wśród potencjalnych beneficjentów programu. Promocja ta głównie opierała się na szkoleniach i akcjach informacyjnych na temat zasad zrównoważonego rozwoju. W RPO zadeklarowano również że, na każdym etapie wyboru projektów, tzn. podczas oceny formalnej i merytoryczno-technicznej, będą one szczegółowo analizowane pod kątem realizacji idei zrównoważonego rozwoju oraz wpływu przedsięwzięć na obszary NATURA 2000. Oprócz idei zrównoważonego rozwoju projekty musiały być zgodne z dyrektywami OOS, siedliskowej i ptasiej. Odrzucane miały być nie tylko te projekty, które negatywnie oddziaływałyby na obszary Natura 2000, ale również te, które negatywnie oddziaływałyby na potencjalne obszary chronione.

Cel główny zachodniopomorskiego RPO nie sygnalizuje bezpośredniego zaangażowania w realizację idei zrównoważonego rozwoju. W omówieniu tego celu podkreśla się przede wszystkim gospodarcze oczekiwania wobec planowanych inwestycji: dążenie do wzrostu PKB na mieszkańca województwa oraz poprawę wskaźników społeczno-gospodarczych. Trudno jest oprzeć się wrażeniu, że potrzeba ochrony środowiska została tu zasygnalizowana niejako z formalnego obowiązku, bo jak inaczej rozumieć zdanie, które w rozdziale poświęconym omówieniu celu głównego, jako jedyne odnosi się do zrównoważonego rozwoju: „Należy przezwyciężyć bariery w postaci niskiej jakości i niedrożności istniejącego systemu transportowego, poprawy stanu środowiska naturalnego”⁹? W odniesieniu do ochrony środowiska zdanie to sformułowano na takim poziomie ogólności, że dla beneficjentów może mieć znaczenie marginalne. Poprawy jakości życia mieszkańców nie upatruje się bezpośrednio w poprawie jakości środowiska naturalnego, ale w „zwiększeniu dostępności infrastruktury technicznej i umiejętnym wykorzystaniu potencjału turystycznego i kulturalnego regionu.”¹⁰

⁶ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, stan na dzień 4. września 2012 r., s. 73.

⁷ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, stan na dzień 4. września 2012 r., s. 78.

⁸ jw. str., 78

⁹ jw., str. 71

¹⁰ jw., str. 71

W celu szczegółowym „Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania” zagadnienia środowiskowe nie są uwzględnione. Pojawiają się natomiast w kolejnym celu: „Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej i spójności terytorialnej województwa”. W jego rozwinięciu jako istotne werbalizuje się zachowanie i ochronę wartości przyrodniczych, racjonalną gospodarkę zasobami. Główny nacisk stawia się na rozwój sieci dróg jednak bez bezpośredniej deklaracji o jednoczesnej potrzebie zachowania standardów ochrony środowiska przy tych inwestycjach. Wspomina się natomiast o konieczności dostosowania do wymagań ochrony środowiska aktualnych energetycznych obiektów sieciowych. Prognozując rozwój elektrowni wiatrowych dużej mocy w pasie nadmorskim zaleca się rozbudowę i modernizację sieci energetycznych 110 kV.

Jako ważną definiuje się unowocześnienie gospodarki odpadowej, w tym szczególnie składowania i utylizacji odpadów portowych oraz osadów powstałych z pogłębienia torów wodnych i basenów portowych. Istotne jest również rozwiązanie problemu odpadów poubojowych. W przypadku odpadów komunalnych zapowiada się finansowanie selektywnej zbiórki oraz minimalizowanie metody składowania, w szczególności odpadów ulegających biodegradacji.

Kolejny cel szczegółowy w sposób bezpośredni odnosi się do ochrony środowiska: „Poprawa warunków życia poprzez zachowanie i ochronę środowiska naturalnego oraz zwiększenie bazy społecznej województwa”¹¹. Wartości te podkreślone zostały uszczegółowieniu celu: „Zachowanie i ochrona wartości przyrodniczych, racjonalna gospodarka zasobami”¹². W omówieniu celu główny ciężar położony został na infrastrukturę ochrony środowiska. Jej dostępność i właściwy stan ma być gwarantem odpowiedniego i racjonalnego wykorzystania walorów przyrodniczych województwa, co ma się przełożyć na jakość życia mieszkańców. W ujęciu RPO odpowiednia infrastruktura ochrony środowiska ma wpływ na potencjalne decyzje inwestorów związane z lokowaniem inwestycji. Podsumowując cel z jednej strony mocno wskazuje na ochronę środowiska, jednak jego rozwinięcie nie pozostawia złudzeń, że ochrona ta ma wspierać rozwój gospodarczy, ma się z nim wiązać i wpływać na konkurencyjność regionu. Tu szczególnie w zakresie turystyki.

W zachodniopomorskim RPO zrównoważony rozwój do którego dążyły będą podmioty realizujące projekty ma na celu „racjonalne korzystanie z zasobów środowiska, zapobieganie jego degradacji i dewastacji”¹³.

Jednocześnie wartość ta nie będzie systemowo weryfikowana. We wskaźnikach określonych dla celów głównego i szczegółowych nie ma ani jednego odniesienia do zagadnień środowiskowych. Dla celu szczegółowego „Poprawa warunków życia poprzez zachowanie i ochronę środowiska naturalnego oraz zwiększenie bazy społecznej województwa” wskaźnikiem jest długość życia: kobiet i mężczyzn.

Dla lepszego rozumienia zagadnienia, dla beneficjentów RPO powstał „Poradnik dobrych praktyk w zakresie zrównoważonego rozwoju”. Miał on wskazywać jakie działania na rzecz zrównoważonego rozwoju będą najlepiej służyły stymulowaniu procesów rozwojowych województwa zachodniopomorskiego w aspekcie gospodarczym, środowiskowym i społecznym. Odbył się również szereg szkoleń dla beneficjentów programu w tym zakresie.

¹¹ jw., str. 74

¹² jw.

¹³ jw., str. 75

Zachodniopomorskie RPO w części opisującej cele precyzuje wiele kierunków rozwoju, niemniej żaden z nich bezpośrednio nie jest związany z ochroną środowiska, przyrody, czy odnawialnymi źródłami energii. Potrzeba zrównoważonego rozwoju, ochrona środowiska, działania proekologiczne występują tu wyłącznie jako uzupełnienie tradycyjnie pojmowanych inwestycji. Nie występują jako wartość sama w sobie, ale wyłącznie jako element wspierający rozwój gospodarczy regionu.

Jednak już w szczegółowym opisie osi priorytetowych RPO znaleźć można szereg sprecyzowanych inwestycji, których korzystne oddziaływanie na środowisko jest bezdyskusyjne, np.: modernizacja kolei, budowa ścieżek rowerowych, transport miejski, itp.

W osi priorytetowej 2. Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej wskazuje się szereg lokalnych uwarunkowań będących uzasadnieniem konieczności inwestycji transportowo-drogowych. Wskazuje się między innymi przecinające się krajowe i międzynarodowe szlaki transportowe w układzie północ-południe i wschód-zachód, wzrost ruchu drogowego o 50% w sezonie letnim (bliskość morza) i w weekendy. Przy omówieniu niedostatków lokalnych dróg podnosi się wyłącznie ich obecny stan zachowania i parametry techniczne (nieodpowiednie), nie wspominając o ich przebiegu przez tereny przyrodniczo cenne, ochronie zwierząt, itp. Priorytetowo potraktowane zostały połączenia drogowe poprawiające komunikację z pasem Morza Bałtyckiego. Jako równie istotne wymieniono połączenia na osi północ-południe, droga wojewódzka nr 163, łącząca Kołobrzeg z Wałczem oraz nr 178 będąca jej kontynuacją do granicy województwa. Wymieniono jeszcze kilka ważnych dla województwa inwestycji drogowych. Kwestie środowiskowe w tym niewątpliwie ważnym dziale pozostały pominięte.

W odniesieniu do zbiorowego transportu miejskiego w RPO poczyniono założenia, jakim ten transport ma odpowiadać: ma się on stać atrakcyjny dla klientów, sprawnie działający i bezpieczny. W przypadku transportu kolejowego sformułowano najważniejsze problemy: niskie techniczne parametry sieci, przez które zlikwidowana została część połączeń, przestarzały tabor pasażerski oraz uciążliwy dla podróżnych niski standard dworców. Niskie parametry techniczne sieci uniemożliwiały rozwój przewozów towarowych (co ma znaczenie w ograniczaniu ruchu TIR-ów na drogach). Część tras kolejowych w zachodniopomorskim wymagała poprawy elektryfikacji oraz dostosowania do większych prędkości. W RPO podkreśla się, że poprawa jakości linii kolejowych przyczyni się do zmniejszenia presji ruchu samochodowego.

W RPO zapowiedziano również inwestycje w sieci portów lotniczych, aby nadążyć za światowym trendem rozwoju transportu lotniczego. Przewiduje się wzrost popytu na usługi lotnicze w szczególności w portach lokalnych i regionalnych w związku z rozwojem turystyki. W zachodniopomorskim inwestycje tego typu zapowiadane są w podregionie koszalińskim, który – wg RPO - jest jednym z najgorzej skomunikowanych regionów kraju, będąc jednocześnie znacznie oddalony od lotniska w Goleniowie (ponad 100 km drogami o niskiej przepustowości). W RPO wskazano, że obiektem, który potencjalnie mógł być przekształcony na lokalny port lotniczy, jest istniejące lądowisko w Zegrzu Pomorskim koło Koszalina. W miejscowości tej do połowy lat '90 funkcjonowało już lotnisko komunikacyjne obsługujące regularny ruch lotniczy związany z turystyką. Ostatecznie ze względu na stopień komplikacji oraz koszty przedsięwzięcia planowana inwestycja została podzielona na etapy, które realizowane będą w kolejnych perspektywach finansowych. U uruchomienie portu lotniczego planowane jest obecnie na koniec 2020. Trwający pierwszy etap inwestycji – w obecnym okresie finansowania - zakłada przystosowanie istniejącego powojenskowego lotniska w Zegrzu Pomorskim do standardu całodobowego lądowiska dla nieregularnego ruchu cywilnego¹⁴. W dokumencie RPO środki na lotnisko pod Koszalinem zostały obiecanne warunkowo,

¹⁴ Uchwała Nr 261/11 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego, z dnia 1 marca 2011 r.

tzn. inwestycję miała poprzedzić analiza potwierdzająca ekonomiczne uzasadnienie budowy portu lotniczego oraz możliwości jego późniejszego samodzielnego funkcjonowania (bez systematycznego wsparcia funduszy zewnętrznych). Ostatecznie port lotniczy pod Koszalinem nie otrzymał wsparcia z RPO.

Nie tylko porty lotnicze mogły liczyć na inwestycje zapowiedziane w zachodniopomorskim RPO. Specyfiką zachodniopomorskiego jest duża ilość portów morskich i rzecznych. Inwestycje w infrastrukturę drogową oraz lotniskową mają między innymi poprawić dostęp do tych portów, a to oznacza zwiększenie ich znaczenia gospodarczego i dywersyfikację ich funkcji (np. turystycznej). Zaplanowano przede wszystkim inwestycje w infrastrukturę portową pozwalającą na rozwój usług transportowych, dywersyfikację oferty turystycznej regionu oraz poprawiające dostęp do portów. Celem interwencji jest stworzenie warunków „dla utrzymania i stopniowego rozwoju żeglugi śródlądowej oraz wykorzystania potencjału energetycznego wód do produkcji energii odnawialnej”¹⁵. Wspomniane „wykorzystanie potencjału energetycznego wód” jest jednym z dwóch momentów w opisie osi priorytetowej 2., w którym deklaruje się wsparcie dla odnawialnych źródeł energii. Nie można w tym miejscu nie zauważyć, że wykorzystywanie potencjału energetycznego rzek budzi szereg wątpliwości w zakresie ochrony ryb, deficytów wody, zmian w gospodarce wodnej rzeki poniżej elektrowni, a biorąc pod uwagę niską efektywność produkcji prądu interwencja w zakresie energetyki wodnej jest głęboko kontrowersyjna. Szczególnie, że szereg rzek w zachodniopomorskim jest miejscem tarła dla ryb łososiowatych. Budowa instalacji przegradzających na rzekach uniemożliwia pomyślny przebieg tarła.

Drugim ze źródeł energii odnawialnej zdefiniowanym w RPO jest energetyka wiatrowa. Zaplanowano inwestycje w rozbudowę i modernizację sieci 110 kV. Ma to związek z planowanym rozwojem energetyki wiatrowej dużych mocy m.in. w okolicach Choszczna, Recza, Myśliborza, Dębna, Barlinka, Krzęcina, Świnoujścia, Niechorza, Stepnicy, Reska oraz aby poprawić pewność zasilania. Energetyka wiatrowa rozwija się w zachodniopomorskim niezwykle dynamicznie szczególnie z uwagi na korzystne warunki wiatrowe. Tu również trzeba podkreślić, że oddziaływanie elektrowni wiatrowych na środowisko przyrodnicze budzi szereg kontrowersji szczególnie w środowiskach chiropterologów i ornitologów.

W zakresie transportu miejskiego zaplanowano zakup taboru, budowę i przebudowę infrastruktury niezbędnej do uruchomienia nowych linii oraz infrastrukturę towarzyszącą. Inwestycje te miały dotyczyć obszarów poza Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym. SOM miał własną oś priorytetową, gdzie tego typu inwestycje dostały również zielone światło.

W odniesieniu do pasażerskich kolei regionalnych zaplanowano nabycie lub modernizację taboru kolejowego oraz innego wyposażenia oraz wykonanie niezbędnych robót. Ma to rozwiązać problemy uciążliwych podróży przestarzałym taborem oraz niskiego standardu dworców. Wskazano, że poprawy wymaga szereg odcinków elektryfikacji, jak również konieczne jest dostosowanie tras kolejowych do większej prędkości, co podniesie jakość usług świadczonych przez koleje. Podniesione zostaną parametry techniczne połączeń co pozwoli na obsługę dużych mas ładunkowych. To wszystko – jak zapisano w zachodniopomorskim RPO - zmniejszy obciążenie dróg.

W odniesieniu do osi priorytetowej 4. Infrastruktura ochrony środowiska jako wiodące wymienia się inwestycje wodno-kanalizacyjne oraz systemy utylizacji i zagospodarowania odpadów komunalnych i przemysłowych. Na wsparcie mogły liczyć inwestycje wpisujące się w Wojewódzki Plan Gospodarki Odpadami, Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych oraz rozporządzenie Wojewody Zachodniopomorskiego w sprawie granic aglomeracji. W zakresie gospodarki wodno-kanalizacyjnej

¹⁵ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Stan na dzień 4 września 2012 r., str. 104.

na wsparcie mogły liczyć inwestycje i postępowania dokumentacyjne wzmacniające potencjał już istniejącej infrastruktury: „budowy, rozbudowy lub przebudowy sieci kanalizacji zbiorczych, przepompowni, zbiorników oraz oczyszczalni ścieków”.

W przypadku gospodarki odpadami dofinansowanie zarezerwowano wyłącznie dla kompleksowych projektów systemów selektywnej zbiórki odpadów i recyklingu. Na wsparcie liczyć także mogły zadania z zakresu modernizacji i rekultywacji istniejących, nieczynnych składowisk odpadów. Preferowano projekty holistyczne, poczynając od selektywnej zbiórki, przez sortowanie odpadów, zakłady recyklingu i odzysku, unieszkodliwianie odpadów, po kampanie informacyjne i edukacyjne na temat gospodarki odpadami przyjaznej środowisku. Na wsparcie mogły liczyć również spalarnie, do których trafiałyby odpady nie podlegające recyklingowi oraz „składowiska odpadów, jako opcja najmniej preferowana”¹⁶. Oznacza to mimo wszystko, że składowiska odpadów również miały szanse na dofinansowanie.

Dążąc do poprawy jakości powietrza finansowane mogły być instalacje i nabywane technologie ograniczające emisję pyłów i gazów do środowiska.

W odniesieniu do inwestycji przeciwpowodziowych zachodniopomorskie postawiło na rozwiązania zgodne z naturalnymi procesami i dynamiką środowiska. Priorytetowo traktowane miały być działania naturalnie spowalniające odpływ wód opadowych oraz zwiększenie naturalnej retencyjności zlewni. Jako przykłady podano „odtworzenie zdolności retencyjnych naturalnych terenów zalewowych i podmokłych; przywrócenie naturalnego koryta rzeczno, w tym cofnięcie regulacji koryta rzeczno czy rozbiórka wałów przeciwpowodziowych i innych urządzeń przeciwpowodziowych, które stanowią przeszkodę dla swobodnego przepływu wód powodziowych; rozwój suchych polderów przeciwpowodziowych”. Istniejąca infrastruktura przeciwpowodziowa miała być wspierana tylko tam, gdzie było to konieczne. Nowe inwestycje przeciwpowodziowe miały być po pierwsze zgodne z dyrektywami unijnymi, w szczególności z Artykułem 4(7) Ramowej Dyrektywy Wodnej i realizowane dopiero, kiedy wyżej wymienione działania zwiększające naturalną retencyjność rzek nie przynoszą skutku. Tam gdzie to konieczne na wsparcie mogło liczyć „przygotowanie i utrzymanie w stanie gotowości operacyjnej, regionalnych i lokalnych planów postępowania w sytuacjach zagrożenia przeciwpowodziowego”.

Zapowiedziano również podejmowanie działań ochronnych na obszarach przyrodniczo cennych i działania monitorujące stan środowiska. Jako kolejny obszar wsparcia deklaruje się wsparcie dla rozwoju źródeł energii odnawialnej. Zachodniopomorskie jest liderem w tym zakresie. Wytwarza się tu 90% krajowej produkcji energii ze źródeł odnawialnych (łącznie w skali kraju oze to 2-4%). Wynik zachodniopomorskiego zawdzięczamy z jednej strony wyśmienitym warunkom wietrznym, a z drugiej dużemu nasłonecznieniu. Obok wiatru (farmy wiatrowe) i słońca (kolektory słoneczne, ogniwa fotowoltaiczne) wymienia się również inwestycje w pozyskiwanie energii ze źródeł geotermalnych, pomp ciepła, małych elektrowni wodnych, spalania biomasy. Szansę na środki miały również projekty zwiększające efektywność całego cyklu energetycznego (wytwarzanie, zarządzanie, przesyłanie, dystrybucja, wykorzystanie energii) oraz wytwarzania energii w skojarzeniu – kogeneracja.

Kwestię ochrony przyrody opisano tylko jednym zdaniem. Na wsparcie mogły liczyć projekty związane z ochroną siedlisk i zachowaniem bioróżnorodności. Nie precyzuje się żadnych konkretnych obszarów czy zadań. Wyraźnie pokazuje to rozłożenie ciężaru pomiędzy kierunkiem, w którym miało zmierzać zachodniopomorskie dzięki środkom RPO.

¹⁶ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Stan na dzień 4 września 2012 r., str. 116

RPO podkreśla wartość zachodniopomorskich lasów (4. miejsce pod względem zalesienia w kraju), których część stanowią „rezerваты, torfowiska oraz enklawy przyrodnicze o bezcennym znaczeniu dla środowiska naturalnego”. Jednocześnie stwierdza się duże zagrożenie pożarami.

Edukacja ekologiczna została wymieniona raz, przy okazji tematyki odpadowej. W pozostałych precyzowanych obszarach wsparcia nie dostrzega się konieczności czy potrzeby edukowania obywateli.

Z założeń tych wynikają określone tu cele:

„Celem głównym osi priorytetowej jest poprawa stanu środowiska naturalnego w województwie zachodniopomorskim.

Cele szczegółowe:

- ograniczenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, wód i gleby,
- poprawa jakości wody pitnej dostarczanej mieszkańcom,
- usprawnienie systemu gospodarki odpadami,
- czynna ochrona przyrody,
- wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych,
- poprawa stanu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, przeciwpożarowego i ochrony przed skutkami nadzwyczajnych zagrożeń środowiska¹⁷.

Wszystkie projekty zgłaszane przez beneficjentów powinny być zgodne z lokalnymi dokumentami programowymi: „Programem ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego” i „Planem gospodarki odpadami dla województwa zachodniopomorskiego”.

Przedsięwzięcia z zakresu ochrony środowiska podobnie jak pozostałe o charakterze gospodarczym i społecznym są w zachodniopomorskim RPO traktowane przede wszystkim jako czynniki rozwoju gospodarczego regionu. W tym ujęciu z założenia przyjmowane są a priori jako pozytywnie oddziałujące na region. Samo RPO w deklaratywnej części nie definiuje zagrożeń, obostrzeń, czy koniecznych zabezpieczeń przed zagrożeniami środowiskowymi wynikającymi z realizacji inwestycji. Z uwagi na szereg problemów społeczno-gospodarczych zachodniopomorskiego, w RPO odczuwalna jest silna presja na rozwijanie gospodarki regionu. Głównie gospodarki. W części deklaratywnej ochrona środowiska jest podporządkowana temu procesowi, bądź postrzegana jest jako jego element (zadbane środowisko zwiększa atrakcyjność regionu i wpływa na wzrost ruchu turystycznego).

Podsumowując:

(-) Cel główny zachodniopomorskiego RPO nie sygnalizuje bezpośredniego zaangażowania w realizację idei zrównoważonego rozwoju.

(-) Poprawy jakości życia mieszkańców nie upatruje się bezpośrednio w poprawie jakości środowiska naturalnego, ale w „zwiększeniu dostępności infrastruktury technicznej i umiejętnym wykorzystaniu potencjału turystycznego i kulturalnego regionu”.

(+) Dofinansowania nie mogły otrzymać nie tylko te projekty, które negatywnie oddziaływały na obszary Natura 2000, ale również te, które negatywnie oddziaływały na potencjalne obszary chronione.

¹⁷ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Stan na dzień 4 września 2012 r., str. 115.

3. Zrównoważony rozwój w szczegółowym opisie priorytetów i działań regionalnego programu operacyjnego: priorytety i działania mogące wspierać ochronę przyrody i edukację ekologiczną, transport przyjazny środowisku (kolejowy, miejski, rowerowy), efektywność energetyczną, odnawialne źródła energii, gospodarkę ściekową, gospodarkę odpadami

Konstytucyjną zasadę zrównoważonego rozwoju RPO traktuje jako powszechny obowiązek wszystkich beneficjentów programu - do wszystkich osi priorytetowych (stan na dzień 4. września 2012. Zasada ta nie zmieniła się od początku funkcjonowania programu). W teorii dokumentu RPO zasadę zrównoważonego rozwoju beneficjenci powinni mieć na uwadze na wszystkich etapach życia projektu: podczas jego tworzenia, w czasie oceny oraz realizacji. Szczególną uwagę mieli zwrócić na „racjonalne i efektywne wykorzystanie energii oraz źródła energii odnawialnej (np. użycie biogazu z oczyszczalni ścieków, składowisk odpadów; spalanie odpadów komunalnych w elektrociepłowniach)¹⁸”.

RPO zobowiązało Instytucję Zarządzającą, czyli Zachodniopomorski Urząd Marszałkowski do promowania idei zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska wśród beneficjentów. W tym celu organizowane były szkolenia. Powstał również Poradnik dobrych praktyk w zakresie zrównoważonego rozwoju dostępny na stronach internetowych zachodniopomorskiego RPO.

W Poddziałaniu 2.1.3 Drogi w miastach na prawach powiatów, jako typy projektów wymienia się budowę infrastruktury towarzyszącej rozbudowie dróg: ciągi pieszo-rowerowe, ścieżki rowerowe, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów oraz zwierząt. Wymienia się tutaj również infrastrukturę drogową przyczyniającą się do ochrony środowiska, w tym urządzenia odwadniające, kanalizację deszczową, przepusty, sączki, zbiorniki odparowujące, separatory dla wód opadowych. Inwestycje te zaplanowano dla trzech kluczowych miast regionu – Szczecina, Koszalina i Świnoujścia. Środki unijne i krajowe zarezerwowane na ten cel to 53 000 000 EUR.

Podobne działania wyróżnione są w poddziałaniu 2.1.1 Regionalna infrastruktura drogową z alokacją 138 015 635 EUR oraz 2.1.2 Lokalna infrastruktura drogową. Całkowita wysokość alokacji w tym poddziałaniu wynosi 70 000 000 EUR ze środków unijnych i krajowych.

Transportowi zbiorowemu z zachodniopomorskim RPO przypisano osobne poddziałanie: 2.1.6 Zintegrowany system transportu publicznego. W celu i uzasadnieniu działania zapisano: „Transport publiczny jest bardzo istotnym elementem systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego”¹⁹. Planowane inwestycje nie zostały ograniczone do strategicznych miast województwa, ale do całego regionu, gdzie dzięki funduszom ma nastąpić „wzrost spójności komunikacyjnej i przestrzennej województwa zachodniopomorskiego poprzez poprawę dostępności i

¹⁸ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Stan na dzień 4 września 2012 r., str. 79.

¹⁹ Uszczegółowienie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013, s. 140.

jakości usług w zakresie transportu publicznego”²⁰. Główny nacisk położono na rozwój samochodowego transportu zbiorowego. Jako typy działań wymieniono:

- budowę lub przebudowę zajezdni autobusowych,
- budowę lub przebudowę infrastruktury punktowej - stacji kolejowych, integracyjnych węzłów przesiadkowych, systemów parkingowych typu „*park&ride*” oraz „*bike&ride*”, wraz z towarzyszącą infrastrukturą;
- modernizację taboru autobusowego,
- budowę lub przebudowę stacji dystrybucji gazu ziemnego lub biopaliw - w połączeniu z zakupem ekologicznych autobusów przeznaczonych do obsługi transportu publicznego,
- zakup nowego taboru autobusowego – wyłącznie autobusów spełniających co najmniej wymogi normy emisji zanieczyszczeń.²¹

Rezultatem projektów związanych z zakupem środków transportu musi być między innymi ograniczenie negatywnego oddziaływania pojazdów na środowisko naturalne. Rezultat ten miał zostać osiągnięty przy zaangażowaniu środków UE i krajowych w wysokości 12 038 040 EUR.

W ramach Działania 2.1 Zintegrowany system transportowy województwa zaplanowano również inwestycje w transport kolejowy, w ramach Poddziałania 2.1.7 Regionalny transport kolejowy. Inwestycje te mają poprawić spójność komunikacyjną oraz dostępność i jakość usług – w wymiarze regionalnym. Dla zapewnienia realizacji tego założenia dla działania alokowano środki unijne i krajowe w wysokości 17 580 080 EUR.

Obok zaangażowania środków w linie kolejowe zaplanowano również zakup nowego taboru lub modernizację dotychczasowego (Schemat B Tabor kolejowy, z alokacją środków UE 31 000 000 EUR). Jednocześnie projekty musiały odnosić się do co najmniej jednego z celów:

- utrzymanie lub zwiększenie udziału transportu kolejowego w ramach transportu pasażerskiego,
- poprawę jakości usług transportowych świadczonych w ramach regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych,
- ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu pasażerskiego na środowisko naturalne.²²

W Uszczegółowieniu RPO dostrzeżono również konieczność wspierania podmiotów produkujących energię odnawialną. Jest to odpowiedź na zauważalny i nieunikniony wzrost popytu na energię elektryczną oraz wciąż postępujące zanieczyszczenie środowiska. Wytwarzanie energii ze źródeł

²⁰ jw.

²¹ jw.

²² jw., str. 149.

niekonwencjonalnych staje się coraz bardziej istotne. Działaniu: 4.1. Energia odnawialna i zarządzanie energią, postawiono za cel zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii w regionie. Dzięki ich wykorzystaniu zmniejszy się również emisja gazów cieplarnianych, co za tym idzie degradacja środowiska. Działanie to wesprze również wypełnienie ogólnokrajowego zobowiązania przedakcesyjnego o zwiększeniu udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych. Ma się to dokonać dzięki wdrożeniu inwestycji w infrastrukturę służącą produkcji energii z wiatru, słońca i biomasy (również hydroelektryczna i geotermalna). Na działanie to zarezerwowano 38 900 882 EUR łącznie środków z UE oraz krajowych.

W Uszczegółowieniu RPO znalazły się również zagadnienia odpadowe (Działanie 4.2. Gospodarka odpadami). Celem planowanych inwestycji było „usprawnienie systemu gospodarki odpadami oraz ograniczenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, wód i gleby”²³. Ze środków RPO organizowane i wdrażane miały być systemy selektywnej zbiórki odpadów i recyklingu, a istniejące poddane modernizacji. Zaplanowano również rekultywację istniejących nieczynnych składowisk odpadów. W dokumencie zwraca się uwagę beneficjentów, że preferowane będą projekty kompleksowo rozwiązujące problemy odpadów komunalnych. Wymienia się takie rodzaje aktywności jak: selektywna zbiórka odpadów, sortownie, zakłady recyklingu i odzysku odpadów, biologiczno-mechaniczne unieszkodliwianie odpadów oraz kampanie informacyjne i edukacyjne na temat gospodarki odpadami przyjaznej środowisku. Na wsparcie z RPO liczyć mogły również spalarnie odpadów – takich, które nie mogą zostać poddane recyklingowi. Nie wyklucza się również finansowanie składowisk, ale zaznacza się, że jest to opcja najmniej preferowana.

W szczególności do dofinansowania można było zgłaszać projekty mające na celu rozwój przyjaznej dla środowiska gospodarki odpadami komunalnymi i przemysłowymi dostosowanej do obowiązujących przepisów, w szczególności:

- systemy, infrastrukturę i urządzenia służące składowaniu, unieszkodliwianiu, utylizacji i zagospodarowaniu, odzyskiwaniu (w tym recykling), ewidencjonowaniu odpadów (w tym użytkowych i niebezpiecznych) oraz osadów pościekowych, usuwaniu odpadów z miejsc na ten cel nieprzeznaczonych;
- systemy, infrastrukturę i urządzenia służące ograniczaniu ilości wytwarzanych odpadów, ograniczeniu zużycia zasobów naturalnych (w tym źródeł energii) i materiałów;
- zmian technologii służących zmniejszeniu zapotrzebowania na energię, wodę oraz surowce naturalne, zastępowaniu surowców pierwotnych surowcami wtórnymi z odpadów²⁴.

Podkreśla się, że projekty muszą być zgodne z Wojewódzkim Planem Gospodarki Odpadami oraz planami lokalnymi, jeśli takowe istnieją. Na realizację Działania alokowano kwotę 18 140 000 EUR ze środków unijnych oraz krajowych.

²³ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 190.

²⁴ jw., s. 193

Gospodarka wodno-ściekowa jest zagadnieniem na tyle istotnym, że pomimo tego, że w ostatnich latach w regionie zaangażowano miliony euro na rozwiązywanie najpilniejszych problemów (za pośrednictwem środków programu Infrastruktura i Środowisko ze wsparciem Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie: „Poprawa jakości wody w Szczecinie”, „Zintegrowana gospodarka wodno-ściekowa w dorzeczu Parsęty” w koszalińskiej części województwa), w RPO również zaplanowano działania i środki na dalsze inwestycje. O ile temat gospodarki wodnej w deklaratywnej części RPO nie pojawia się w ogóle, o tyle w Uszczegółowieniu poświęcono jej osobne działanie (Działanie 4.3. Zaopatrzenie w wodę i oczyszczanie ścieków). Dążeniem inwestycji jest poprawa stanu środowiska naturalnego przez ograniczenie ilości zanieczyszczeń przedostających się do wód i gleb oraz dostarczenie dobrej jakości wody pitnej mieszkańcom regionu. Przyczyni się to do poprawy jakości życia mieszkańców. Wsparci zostaną również przedsiębiorcy, dzięki stworzonym warunkom pozwalającym im na działalność z poszanowaniem środowiska. Cel miał zostać osiągnięty poprzez inwestycje o charakterze lokalnym i regionalnym w systemy, infrastrukturę i urządzenia zaopatrzenia w wodę pitną i pobór wody (w tym sieci wodociągowe, gromadzenie, przechowywanie i uzdatnianie wody, regulacja ciśnienia wody, pozyskiwanie wody, ochrona ujęć i źródeł wody, itp.). Co za tym idzie na finansowanie mogły liczyć również systemy, infrastruktura i urządzenia służące do oczyszczania, gromadzenia, przesyłania i odprowadzania ścieków komunalnych (w tym oczyszczalnie i podczyszczalnie, systemy kanalizacji zbiorczych, kanalizacji deszczowych, itp. jeśli stanowią tylko element projektu.).

W uszczegółowieniu RPO zwraca się uwagę na problemy małych miejscowości do 15 tyś. RLM, które ze środków RPO mogły sfinansować oczyszczanie ścieków czy sieci kanalizacyjne wraz z zaopatrzeniem w wodę. Przewidziano również możliwość przystąpienia do inwestycji przez kilka miejscowości (projekty grupowe), z których każda nie przekracza 15 tyś. RLM.

Dopuszcza się inwestycje wyłącznie związane z zaopatrzeniem w wodę (przy braku ograniczenia wielkości aglomeracji). Jednak o wsparcie tego typu projektów starać się będą mogły te samorządy, na terenie których istnieje już kanalizacja sanitarna. Na realizację zaplanowanych działań alokowano kwotę 30 666 667 EUR ze środków unijnych i krajowych.

Podobnie jak w przypadku gospodarki wodno-ściekowej w deklaratywnej części RPO WZ nie stawia się bezpośrednio celów związanych z ochroną powietrza, jednak w Uszczegółowieniu tego dokumentu znajdziemy osobne działanie, którego realizacja ma przeciwdziałać pogarszającej się jakości powietrza (Działanie 4.4. Ochrona powietrza). Tak również zwerbalizowano cel bezpośredni: poprawa jakości powietrza. Jako główny czynnik zanieczyszczenia wskazuje się procesy spalania paliw oraz procesy technologiczne w przedsiębiorstwach. Projekty zmierzające do poprawy jakości powietrza miały być skoncentrowane na działaniach zmniejszających emisję zanieczyszczeń gazowych i pyłowych poprzez budowę ograniczających tę emisję instalacji. Na realizację zadań w ramach tego działania zarezerwowano ogółem 3 291 200 EUR z czego ze środków unijnych zarezerwowano 1 645 600 EUR oraz z innych źródeł 1 645 600 EUR.

W Uszczegółowieniu RPO ZW zauważa się również potrzeby związane z ochroną przyrody. W Działaniu 4.5. Ochrona przyrody i zapobieganie zagrożeniom, w Poddziałaniu 4.5.1. Promowanie bioróżnorodności i ochrona przyrody (w tym NATURA 2000), za cel postawiono czynną ochronę

przyrody oraz promowanie bioróżnorodności w tym kształtowanie postaw ekologicznych²⁵. W uzasadnieniu nie konkretyzuje się żadnych lokalnych zagrożeń lub potrzeb, choć jest ich nie mało. Autorzy odwołują się do generalnej zasady – potrzeby zrównoważonego rozwoju spowalniającej utratę bioróżnorodności, która w konsekwencji intensywnego rozwoju gospodarczego postępuje coraz szybciej. Uzasadnienie tego działania brzmi raczej jak mini wykład o utracie bioróżnorodności jako generalnym trendzie ogólnoswiatowym, niż jako wskazanie do podejmowania lokalnych, konkretnych działań. Skutkuje to bardzo ogólnym nakreśleniem działań. Mają one zmierzać „do zachowania i wzbogacania istniejących oraz odtwarzania zanikłych elementów różnorodności biologicznej, a także promocji i edukacji proekologicznej i czynna ochrona przyrody”²⁶.

Przyczynić się do tego mają następujące typy projektów: (w tym roboty oraz wyposażenie w środki i zasoby):

- „- przywracanie właściwego stanu siedlisk przyrodniczych (ekosystemów) i ostoi gatunków na obszarach chronionych wraz z zachowaniem zagrożonych wyginięciem gatunków oraz różnorodności genetycznej,
- zahamowanie strat różnorodności biologicznej na wszystkich poziomach jej organizacji,
- wzbogacanie składu gatunkowego drzewostanów (w tym eliminację monokultur),
- odbudowa i przywracanie drożności korytarzy ekologicznych umożliwiającą przemieszczanie się zwierząt i funkcjonowanie populacji,
- opracowanie planów ochrony dla obszarów chronionych,
- zwiększanie świadomości w zakresie potrzeby i właściwych metod ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu.
- ścieżki edukacji ekologicznej dotyczące wyłącznie promowania bioróżnorodności,
- zakładanie ogrodów botanicznych oraz zoologicznych (ochrona gatunków ex situ),
- centra edukacji ekologicznej (z wyjątkiem budowy i rozbudowy).”²⁷

Wśród wymienionych typów projektów jeden odpowiadał bezpośrednio na koncepcje samorządu szczecińskiego, który planował założenie od podstaw w granicach miasta ogrodu botanicznego. Ujęcie tego zadania w RPO było oprotestowywane przez organizacje pozarządowe, które niebezpiecznie obawiały się, że przyznanie dotacji na utworzenie parku botanicznego wyczerpie całą alokację dla Poddziałania 4.5.1. Mimo protestów działanie pozostało w katalogu możliwych do przyjęcia interwencji, lecz dotacji nie otrzymało. Alokacja na to Poddziałanie wynosiła 2 400 000 EUR.

Podkreślić należy, że w projekcie RPO w Działaniu 4.5. nie przewidziano organizacji społecznych jako podmiotów uprawnionych do realizowania projektów, mimo, że stowarzyszenia i fundacje realizują szereg ważnych projektów związanych z czynną ochroną przyrody i edukacją ekologiczną. Ostatecznie organizacje zostały włączone do grona podmiotów uprawnionych lecz dopiero po szeregu wniosków i protestów środowisk pozarządowych.

W Poddziałaniu 4.5.2. Zapobieganie zagrożeniom między innymi poprzez czynną ochronę przyrody podejmowane miały być działania z zakresu poprawy stanu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, przeciwpożarowego i ochrony przed skutkami nadzwyczajnych zagrożeń środowiska. W Poddziałaniu

²⁵ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 207.

²⁶ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 207.

²⁷ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 207.

tym znajduje się odwołanie do lokalnych uwarunkowań i potrzeb. Dostrzeżone zostało nadmorskie położenie województwa, znaczny udział śródlądowych wód powierzchniowych oraz obszarów prawnie chronionych. Czynniki te określone tu zostały jako (w wysokim stopniu) decydujące o potencjale rozwoju województwa, stanowiąc jednocześnie źródło zagrożenia przeciwpowodziowego. Dostrzeżono również bogactwo lasów w regionie i co za tym idzie zagrożenie pożarami. W tym kontekście uznano jako ważne rozbudowanie monitoringu środowiska, który zapobiegałby naturalnym i technologicznym katastrofom.

Określając typy projektów z jednej strony zadbano o to, aby znalazły się wśród nich rozwiązania promowane przez środowiska naukowe i pozarządowe – renaturyzacji koryt cieków wodnych, jak i inwestycje, które bywają często krytykowane przez wymienione środowiska (budowa urządzeń piętrzących, itp.). Wiele rzek w województwie zachodniopomorskim ma charakter górski, co sprawia, że są one miejscem tarła (rozrodu) gatunków ryb łososiowych. Mimo to - biorąc pod uwagę tę specyfikę - w RPO WZ nie zamieszczono dodatkowych obostrzeń w działaniach polegających na zabudowywaniu i przebudowywaniu rzek w taki sposób, aby nie zaburzać naturalnego cyklu rozrodu tych gatunków (w przypadku spiętrzeń wody, przepompowni, hydro zabudowy łososiowate mają odciętą drogę powrotną – po zakończeniu tarła - do Bałtyku). Rozwiązaniem problemu są specjalnie projektowane przepławki, które pozwalają rybom omijać zabudowę, jednak w RPO WZ nie wspomina się o nich. Podobnie przy przebudowie koryt rzecznych często niszczone są miejsca tarła. RPO nie przestrzega przed niszczeniem miejsc rozrodu łososiowatych.

Oto jakie działania wymieniono jako priorytetowe:

- przywracanie pierwotnego kształtu doliny i koryta cieków poprzez przebudowę wałów, zabiegi biotechniczne, budowę lub przebudowę budowli regulacyjnych (ostrogi, opaski brzegowe itp.), odtworzenie pierwotnej trasy koryta cieków;
- budowa regionalnych systemów małej retencji wraz z budową urządzeń piętrzących, modernizacja polderów depresyjnych z budową lub modernizacją przepompowni;
- utrzymanie rzek nizinnych, rzek i potoków górskich oraz związanej z nimi infrastruktury w dobrym stanie poprzez budowę oraz modernizację budowli regulacyjnych podłużnych (ostrogi, opaski brzegowe, tamy podłużne) i poprzeczne tj. progi korekcyjne a także ukształtowanie trasy regulacyjnej, budowa lub modernizacja wałów przeciwpowodziowych;
- budowa, modernizacja i poprawa stanu technicznego urządzeń przeciwpowodziowych (np. wały, przepompownie, poldery, suche zbiorniki);
- zwiększanie naturalnej retencji dolin rzecznych z zachowaniem równowagi stanu ekologicznego i technicznego utrzymania rzeki poprzez budowę polderów zalewowych, modernizację wałów przeciwpowodziowych oraz śluz wałowych;
- w uzasadnionych przypadkach realizacja wielozadaniowych zbiorników retencyjnych i stopni wodnych;
- w uzasadnionych przypadkach modernizacja i poprawa stanu bezpieczeństwa technicznego urządzeń wodnych;

- budowa i modernizacja systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych do akwenów morskich²⁸.

W odniesieniu do zapobiegania i ograniczania skutków zagrożeń środowiska RPO WZ promowało następujące działania:

- budowanie i doskonalenie stanowisk do analizowania i prognozowania zagrożeń naturalnych i stwarzanych poważnymi awariami, w tym: wyposażenie w specjalistyczny sprzęt,
- zakupy specjalistycznego sprzętu niezbędnego do skutecznego prowadzenia akcji ratowniczych oraz usuwania skutków zagrożeń naturalnych i poważnych awarii np. samochody ratownictwa chemicznego, ratownictwa ekologicznego, samochody ratowniczo - gaśnicze, pompy, łodzie, sprzęt zaplecza socjalnego dla ewakuowanych,
- nośniki kontenerów z innym sprzętem specjalistycznym,
- wsparcie techniczne krajowego systemu reagowania kryzysowego oraz ratowniczo-gaśniczego w zakresie ratownictwa ekologicznego i chemicznego,
- budowa lub remont infrastruktury technicznej (w tym budynków) wraz z wyposażeniem w instytucjach działających w ramach Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego o ile stanowi to jedynie element projektu,

Monitoring środowiska:

- wdrażanie nowych metod obserwacji i narzędzi wspomagających monitoring i ocenę stanu środowiska,
- wzmocnienie infrastruktury informacyjnej w zakresie diagnozy stanu wód na potrzeby zrównoważonego gospodarowania wodami,
- wzmocnienie systemu wytwarzania i udostępniania danych i informacji na potrzeby zarządzania jakością powietrza,
- wzmocnienie systemu wytwarzania i udostępniania danych i informacji na potrzeby zarządzania hałasem w środowisku,
- wzmocnienie systemu wytwarzania i udostępniania danych i informacji na potrzeby ochrony przed polami elektromagnetycznymi.²⁹

Na realizację Poddziałania 4.5.2. przewidziano kwotę 6 652 533 EUR, z czego 4 764 400 EUR stanowił wkład Unii Europejskiej, a 1 888 133 EUR to środki krajowe.

W ramach Osi priorytetowej 5 Turystyka, kultura i rewitalizacja, w zachodniopomorskim zaplanowano budowę ścieżek rowerowych (Działanie 5.3.). Celem budowania ścieżek rowerowych

²⁸ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 219.

²⁹ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 220.

było promowanie województwa zachodniopomorskiego jako atrakcyjnego turystycznie. Infrastruktura ta miała wpłynąć na uatrakcyjnienie terenu województwa oraz pobudzać mieszkańców do spędzania czasu na świeżym powietrzu. Dzięki środkom z RPO można było wybudować pełną infrastrukturę od zera, bądź modernizować lub przebudowywać istniejące ścieżki. Na realizację tego działania alokowano kwotę 7 751 200 EUR.

Kolejnym działaniem, które w zachodniopomorskim mogło przyczynić się do ochrony przyrody w ramach Osi priorytetowej 5, było Działanie 5.4 Promocja, ochrona i waloryzacja dziedzictwa przyrodniczego.

Za cel postawiono promowanie walorów przyrodniczych, obszarów chronionych, a także waloryzację dziedzictwa przyrodniczego województwa.

W uzasadnieniu celu podkreślono, że województwo zachodniopomorskie jest regionem o wyjątkowych zasobach dziedzictwa przyrodniczego oraz walorach przyrodniczych. Działania realizowane w ramach działania 5.4 miały na celu ochronę obszarów i obiektów cennych przyrodniczo jako dziedzictwa przyszłych pokoleń. Kolejnym zadaniem było promowanie obszarów cennych przyrodniczo. Miało to podnosić świadomość ekologiczną społeczeństwa i wspierać rozwój turystyki przyrodniczej w regionie.

Po raz pierwszy też pada deklaracja, w której jakość przestrzeni województwa wiązana jest z ochroną i utrzymaniem właściwego stanu przyrody – bez nawiązań do wzrostu gospodarczego: „Podjęte działania ukierunkowane będą na zachowanie i racjonalne wykorzystanie tych zasobów zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju”³⁰.

Projekty realizowane w ramach działania 5.4. musiały być zgodne z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Zakwalifikowano między innymi organizację i reorganizację ruchu turystycznego tak, aby omijał niewralgiczne przyrodniczo miejsca i je zabezpieczał. Objęte ochroną i rewitalizacją mogły zostać obiekty przyrodnicze włączone do rejestru zabytków przy zapewnieniu ich właściwą dostępność dla ruchu turystycznego. Rewitalizowane mogły być również parki gminne, podworskie oraz cmentarze. Warunkiem otrzymania dotacji było udowodnienie, że inwestycja przełoży się na wzrost ruchu turystycznego, a osiągnięte produkty będą ogólnodostępne.

Na budowę ścieżek rowerowych w samym Szczecinie zarezerwowano środki również w ramach Osi priorytetowej 6. Rozwój Funkcji Metropolitalnych. Inwestycjom tego typu poświęcono osobne działanie 6.3 Ścieżki rowerowe na obszarze metropolitalnym. Jego celem było promowanie województwa zachodniopomorskiego jako atrakcyjnego turystycznie³¹. W założeniach RPO budowa ścieżek rowerowych w Szczecinie miała mieć wpływ na atrakcyjność miasta, podniesienie jego walorów estetycznych oraz zachęcenie mieszkańców do aktywności na świeżym powietrzu. Na realizację ścieżek rowerowych w Szczecinie alokowano 4 450 800 EUR.

³⁰ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 261.

³¹ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 319.

Kolejnym działaniem Osi 6. Rozwój Funkcji Metropolitalnych mającym wpływ na środowisko był Zintegrowany system transportu publicznego na obszarze metropolitalnym (6.4). Celem działania był wzrost spójności komunikacyjnej i przestrzennej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego poprzez poprawę standardów transportu publicznego³². Uznano, że transport publiczny jest bardzo istotnym elementem systemu transportowego w mieście i jest on czynnikiem zrównoważonego rozwoju, stąd warty jest wsparcia. Pozwoli to rozwijać politykę transportową Szczecina w oparciu o komunikację zbiorową.

Zaplanowano zakup nowego taboru kolejowego oraz inwestycje pozwalające integrować różne środki transportu, w tym przedsięwzięcia wspomagające zarządzanie systemami transportowymi przy wykorzystywaniu nowoczesnych technologii. Inwestycje miały wynikać z aktualnego Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu w Szczecinie 2007 - 2015. Wśród typów działań wymieniono:

- budowa lub przebudowa infrastruktury linii tramwajowych,
- budowa lub przebudowa zajezdni autobusowych, tramwajowych,
- budowa lub przebudowa infrastruktury punktowej (np. stacje kolejowe, integracyjne węzły przesiadkowe, systemy parkingowe typu „park&ride” oraz „bike&ride”, wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów);
- nabycie nowego lub modernizacja taboru szynowego, w ramach publicznego transportu miejskiego;
- budowa lub przebudowa stacji dystrybucji gazu ziemnego lub biopaliw, tylko w połączeniu z zakupem ekologicznych autobusów przeznaczonych do obsługi środków transportu publicznego;
- zakup nowego taboru autobusowego – wyłącznie autobusy spełniające co najmniej wymogi normy emisji zanieczyszczeń Euro V³³.

Warunkiem koniecznym inwestycji była ich lokalizacja na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Dla działania tego alokowano kwotę 30 702 529 EUR.

Listę zadań finansowanych z RPO WZ uzupełnia Indykatywna lista projektów, które nie musiały stawać w konkursowe szranki.

W Osi priorytetowej 2. Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej, 7 na 12 projektów umieszczonych na liście wpłynie na poprawę jakości środowiska lub jego bezpieczeństwo:

- Zaopatrzenie w gaz ziemny podmiotów funkcjonujących w północnej części gminy Pełczyce.
- Przebudowa Basenu Kolejowego w Porcie Morskim w Stepnicy, Porty Zalewu Szczecińskiego - poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój.
- Przebudowa centralnego układu komunikacyjnego Śródmieścia w Świnoujściu.

³² Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 324.

³³ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2012, wersja 6.7, z dnia 18. lutego 2013 r., s. 325.

- Budowa i przebudowa dróg stanowiących zewnętrzny pierścień układu komunikacyjnego miasta Koszalina – I etap odcinek od ulicy Gnieźnieńskiej do ulicy Szczecińskiej (odciążenie ścisłego centrum od ruchu tranzytowego, obwodnica).
- Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów.
- Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz - Kalisz Pomorski – Ulikowo.
- Obwodnica Śródmieścia Szczecina - etap V – budowa ulicy od ul. Duńskiej - Krasińskiego do ul. Arkońskiej.

W wyniku Programu w zachodniopomorskim zwiększy się efektywność energetyczna przez modernizację i budowę linii przesyłowych prądu:

- Modernizacja linii 15kV na linię 110kV – relacja Drawsko Pomorskie – Kalisz Pomorski.
- Budowa linii napowietrznej 110 kV pomiędzy GPZ w miastach Mirosławiec i Czaplinek.

W przypadku Osi Priorytetowej 4. Infrastruktura ochrony środowiska, do listy indykatywnej nie dodano żadnego projektu.

Podsumowując:

(+) Konstytucyjną zasadę zrównoważonego rozwoju RPO traktuje jako powszechny obowiązek wszystkich beneficjentów programu - do wszystkich osi priorytetowych.

(+) Położono duży nacisk na inwestycje w komunikację zbiorową oraz kolej.

(-) Brak sprecyzowanych problemów / zadań z zakresu ochrony przyrody

(-) W Poddziałaniu 4.5.2. umieszczono rozwiązania przyjazne środowisku, jak i inwestycje które z ochroną przeciwpowodziową mają niewiele wspólnego (budowa urządzeń piętrzących, itp.).

4. Kryteria wyboru projektów a zasada zrównoważonego rozwoju

4.1 Ocena kryteriów wyboru projektów z obszarów: ochrony przyrody i edukacji ekologicznej, transportu przyjaznego środowisku (kolejowy, miejski, rowerowy), efektywności energetycznej, odnawialnych źródeł energii, gospodarki ściekowej i gospodarki odpadami

W trakcie oceny złożonego projektu poddany jest on wielostopniowej ocenie. W załączniku nr 5. do Uszczegółowienia RPO WZ z dnia 4. kwietnia 2013 r., „ Kryteria wyboru projektów” zatwierdzonym przez Zachodniopomorski Komitet Monitorujący zebrano wszystkie, które musiały zostać spełnione przez wnioskodawców, aby uzyskać dofinansowanie.

W pierwszej kolejności wszystkie wnioski bez względu na poddziałanie poddawane są ocenie formalnej, poczynając od warunków tak podstawowych jak złożenie aplikacji pod właściwym adresem, przez poprawność i kompletność wniosku i załączników, poprawność wskaźników i harmonogramu, po trwałość projektu i jego zgodność z prawem. W zbiorze warunków formalnych znalazły się dwa bezpośrednio odnoszące się do zrównoważonego rozwoju. Po pierwsze sprawdzane

było czy wniosek jest zgodny z politykami horyzontalnymi – a jedną z nich jest właśnie zasada zrównoważonego rozwoju. Po drugie beneficjent musiał zapewnić zgodność z zasadami postępowania dotyczącego Oceny Oddziaływania na Środowisko, Dyrektywą Siedliskową oraz Dyrektywą Ptasią. Żadne z kryteriów formalnych nie miało charakteru uznaniowego, deklaratywnego. Wszystkie przesłanki, które miał wypełnić beneficjent były oparte na weryfikowalnych faktach wynikających z logiki projektu oraz wymogów prawa. Po spełnieniu kryteriów formalnych następowała ocena merytoryczno – finansowa.

Dla każdego poddziałania kryteria podzielono według wspólnego schematu. Dla poddziałań z obszaru 2.1. oraz pozostałych działań omawianych w niniejszym opracowaniu kryteria oceny były praktycznie takie same.

W pierwszej kolejności kryteria ekonomiczno – finansowe oceniane w systemie 0/1. Nie wypełnienie choć jednego kryterium oznaczało odrzucenie wniosku. Oceniano następujące zagadnienia:

- Poprawność metodologii przeprowadzenia analizy finansowej.
- Zasadność nakładów inwestycyjnych na realizację projektu.
- Poprawność merytoryczna analizy finansowej.
- Określenie źródeł finansowania projektu.
- Poprawność metodologii przeprowadzenia analizy ekonomicznej.
- Wysokość korzyści społecznych z realizacji projektu.
- Kondycja finansowa Wnioskodawcy.

Następnie kryteria ekonomiczno-finansowe - punktowane. W tym miejscu wnioskodawcy mogli zdobyć maksymalnie 36 punktów spełniając dwa kryteria:

- Wartość dofinansowania z RPO WZ przypadająca na poszczególne rezultaty. W tym kryterium można było zdobyć najwięcej, bo 36 punktów.
- Efektywność ekonomiczna projektu.

Najwyżej punktowane kryterium – stosunek dofinansowania do osiągniętego rezultatu odnosiło się do oszczędności czasu (na zmodernizowanych liniach kolejowych) w przewozach pasażerskich i towarowych oraz zwiększeniu liczby pasażerów korzystających z transportu miejskiego³⁴. Rezultat ten nie oddawał bezpośrednio środowiskowego charakteru inwestycji w koleje, pozwalał jednak na zobiektywizowaną, uzależnioną od planowanych rezultatów (ich kosztów) ocenę – podobnie jak w przypadku transportu zbiorowego.

W trzecim kroku beneficjenci sprawdzani byli pod względem merytoryczno-technicznym. Tu również zastosowano punktację dopuszczającą - w systemie 0/1. Tzn. nie wypełnienie (lub wypełnienie – w

³⁴ Uszczegółowienia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskie go na lata 2007-2013 z 4 kwietnia 2013 r., Załącznik 3. do URPO WZ. Tabela wskaźników produktu i rezultatu na poziomie działań w ramach RPO WZ, str. 2.

zależności od wytycznych) choć jedno kryterium z poniższej listy skutkowało odrzuceniem wniosku o dotację:

- Spójność wewnętrzna projektu i dokumentacji aplikacyjnej.
- Zgodność z celami / zakresem merytorycznym poddziałania.
- Optymalny wariant realizacji projektu.
- Poprawność sposobu realizacji projektu.
- Wykonalność techniczna.
- Zgodność projektu z wymogami prawa.
- Poprawność opisu stanu po realizacji projektu.

Kryteria oceny pozwalały na obiektywną ocenę projektu.

Czwartą – ostatnią grupę kryteriów stanowiły punktowane kryteria merytoryczno-techniczne:

- Wpływ na realizację celów 'strategii rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2015' oraz cele poddziałania RPO WZ.
- Wpływ na środowisko w fazie inwestycyjnej i eksploatacyjnej.
- Wpływ na bezpieczeństwo użytkowników.
- Wpływ na jakość, udogodnienia dla użytkowników.
- Komplementarność i spójność z innymi przedsięwzięciami w ramach różnych programów operacyjnych i pomocy zewnętrznej.
- Realizacja polityk horyzontalnych UE.
- Wykonalność projektu.

W tej grupie można było zdobyć 64 punkty. Pierwsze kryterium dawało pewną możliwość sterowania pozycją projektu na liście rankingowej - jego obiektywizm jest dyskusyjny. Niemniej przy przewadze kryteriów odnoszących się do zobiektywizowanych faktów siła oddziaływania kryteriów o charakterze uznaniowym nie jest wielka. Znalazł się tu również punkt odnoszący się bezpośrednio do wpływu inwestycji na środowisko, innymi słowy oprócz oceny oddziaływania na środowisko wprowadzono jeszcze jedną procedurę badającą potencjalny negatywny wpływ na środowisko. Dodatkowo punktowano realizację polityk horyzontalnych UE, a jedną z nich jest wdrażanie zasady zrównoważonego rozwoju. Wnioskodawcy musieli udowodnić, że zgłoszona inwestycja jest zgodna z tą ideą.

Interesujące i warte przybliżenia jest kryterium, w którym można było zdobyć każdorazowo najwięcej punktów, opisujące relację rezultatu do ceny – wielkości zainwestowanych środków z RPO.

W przypadku Działania 4.1. Energia odnawialna i zarządzanie energią beneficjenci musieli liczyć się z oceną kosztów inwestycji w relacji do ilości wytworzonej energii.

Działanie 4.2. Gospodarka odpadami – oceniany był stosunek kosztów do liczby osób objętych selektywną zbiórką odpadów.

Działanie 4.3. Zaopatrzenie w wodę i oczyszczanie ścieków – badano relację kosztów projektu do liczby osób przyłączonych do sieci wodociągowej albo/i liczby osób przyłączonych do sieci kanalizacyjnych.

Działanie 4.4. Ochrona powietrza – w załączniku 3. do URPO WZ. Tabela wskaźników Produktu i Rezultatu na poziomie działań w ramach RPO WZ z dnia 11.09.2011., w działaniu tym sformułowano wyłącznie produkty, ale żadnego rezultatu. Trudno powiedzieć na jakiej podstawie dokonywano oceny i naliczano punkty.

Poddziałania 4.5.1 Promowanie bioróżnorodności i ochrona przyrody (w tym NATURA 2000) w ogóle nie uwzględniono we wspomnianym załączniku. Nie ustalono ani produktów ani rezultatów. Ustalono wyłącznie produkty i rezultaty ogólnie dla Działania 4.5. Ochrona przyrody i zapobieganie zagrożeniom i dotyczyły one wyłącznie zapobiegania zagrożeniom. Oceniając wnioski z działania 4.5. brano pod uwagę relację zainwestowanych środków do liczby osób zabezpieczonych przed powodzią albo liczba osób zabezpieczonych przed pożarami lasów i innymi zagrożeniami. Trudno powiedzieć jak w tej sytuacji punktowane były projekty. Jedyną konkluzją jaka się nasuwa to, że projekty dotyczące ochrony przyrody przy takiej formie punktacji były dyskryminowane.

Poddziałanie 5.3. Ścieżki rowerowe – sprawdzano relację kosztów poniesionych ze środków RPO do osiągniętych rezultatów: liczby osób korzystających z systemu informacji turystycznej / liczby utworzonych miejsc pracy. Trzeba zaznaczyć, że rezultaty tu wskazano wspólnie dla Działania 5.1 Infrastruktura turystyczna, 5.3 Ścieżki rowerowe, 5.4 Promocja, ochrona i waloryzacja dziedzictwa przyrodniczego. Rezultaty sformułowano zbyt ogólnikowo, przez co odbiegały od istoty rezultatu wiążącego się z budową/modernizacją ścieżek rowerowych. Nijak tu nie można przełożyć liczby utworzonych miejsc pracy czy systemu informacji turystycznej.

W Załączniku 5. do URPO WZ. Kryteria wyboru projektów (zatwierdzone przez Zachodniopomorski Komitet Monitorujący) z dnia 4 kwietnia 2013 r. sformułowano wszystkie kryteria oceny jakim podlegały wnioski dotacyjne. Te, które nie były w bezpośredni sposób związane z ochroną środowiska czy wdrażaniem idei zrównoważonego rozwoju również były weryfikowane pod względem wartościowości i wpływu na środowisko. Już w kryteriach formalnych wnioskodawcy musieli udowodnić zgodność projektu z politykami horyzontalnymi UE, a jedną z nich jest zrównoważony rozwój. Tym samym wnioskodawcy musieli tak planować inwestycje, aby przyczyniały się one do zrównoważonego rozwoju i potrafić to udowodnić.

Ponadto na tym etapie oceny badana była zgodność z zasadami postępowania dotyczącego Oceny Oddziaływania na Środowisko, Dyrektywą Siedliskową oraz Dyrektywą Ptasią. Również kryterium zgodności projektu z obowiązującymi przepisami prawa krajowego oraz wspólnotowego nie powinno pozostawiać miejsca na nadużycia dotyczące korzystania ze środowiska.

W kryteriach oceny merytoryczno – finansowej powtórnie badana była realizacja polityk horyzontalnych (z zasadą zrównoważonego rozwoju) jako kryterium punktowane. W Poddziałaniu 1.1.2 Inwestycje w małe i średnie przedsiębiorstwa badano posiadanie przez przedsiębiorcę certyfikatów zarządzania jakością oraz zarządzania środowiskowego (jako kryterium punktowane) – wyłącznie w inwestycjach w MSP.

W zachodniopomorskim funkcjonują procedury prewencyjne inne niż ooś w odniesieniu do projektów zgłaszanych do RPO. Są wdrażane już na etapie oceny projektu. Wnioski o dotacje, które spełniły kryteria oceny formalnej trafiły do Komisji Oceniającej Projekty (KOP). W ramach tej Komisji pracowały cztery zespoły, w tym Zespół ds. oceny środowiskowej. W Zespole pracowali niezależni eksperci, którzy dokonywali analizy i oceny aplikacji na podstawie kryteriów zawartych w Uszczegółowieniu RPO WZ, dokumentacji konkursowej oraz w Kartach Oceny. Karty środowiskowe składały się z kryteriów dostępowych, ocenianych w systemie 0/1, co oznacza, że niespełnienie chociażby jednego z nich powoduje odrzucenie Wniosku.

Załączniki środowiskowe składane przez wnioskodawcę razem z Wnioskiem o dofinansowanie członkowie Zespołu ds. oceny środowiskowej weryfikowali pod kątem ich kompletności, a także zgodności z prawem krajowym oraz unijnym.

Urząd Marszałkowski jako Instytucja Zarządzająca RPO weryfikowała zgodności projektów z Ramową Dyrektywą Wodną. Wynikiem tych działań będzie ekspertyza przedstawiająca wyniki, wnioski i rekomendacje dla przyszłych wnioskodawców. Celem ekspertyzy jest prezentacja skali projektów stojących w sprzeczności z zapisami Ramowej Dyrektywy Wodnej. Wskazane zostaną obszary niezgodności oraz sformułowane będą działania naprawcze.

Podsumowując:

(+) Sposób oceny ogólnie można ocenić pozytywnie: ocena jakościowa projektów na ogół opierała się na ogół na dobranych prawidłowo i jasno zdefiniowanych kryteriach.

(+)W zachodniopomorskim funkcjonują procedury prewencyjne inne niż ooś (dodatkowe) w odniesieniu do projektów zgłaszanych do RPO.

(-) za nieobiektywne należy uznać kryterium „Wpływ na realizację celów ‘strategii rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2015’ oraz cele poddziałania RPO WZ.”, pozwalające Zarządowi Województwa uznaniowo dysponować punktami.

(-) W Działaniu 4.4. Ochrona powietrza sformułowano wyłącznie produkty, ale żadnego rezultatu. Trudno powiedzieć na jakiej podstawie dokonywano oceny i naliczano punkty.

(-) W Poddziałaniu 4.5.1 Promowanie bioróżnorodności i ochrona przyrody (w tym NATURA 2000) w ogóle nie ustalono produktów ani rezultatów. Ustalono wyłącznie produkty i rezultaty ogólnie dla Działania 4.5. i dotyczyły one wyłącznie zapobiegania zagrożeniom. Trudno powiedzieć jak w tej sytuacji punktowane były projekty. Jedyna konkluzja jaka się nasuwa to, że projekty dotyczące ochrony przyrody przy takiej formie punktacji były dyskryminowane.

5. Projekty kluczowe a zrównoważony rozwój

Wśród projektów mogących pozytywnie wpływać na środowisko z listy indykatywnej zachodniopomorskiego RPO³⁵, poczynając od Osi priorytetowej 2. Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej, wymienić można następujące inwestycje:

1. Obwodnice miejskie:

- Śródmieścia Szczecina - etap V - budowa ulicy od ul. Duńskiej - Krasieńskiego do ul. Arkońskiej. Alokacja RPO to 50 932 721, 41 PLN.

- Budowa i przebudowa dróg stanowiących zewnętrzny pierścień układu komunikacyjnego miasta Koszalina – I etap odcinek od ulicy Gnieźnieńskiej do ulicy Szczecińskiej. Alokacja RPO to 23 654 992,11 PLN.

- Przebudowa centralnego układu komunikacyjnego śródmieścia w Świnoujściu. Nowy układ komunikacyjny odciąża historyczne śródmieście Świnoujścia wobec wzrastającego natężenia ruchu drogowego. Powstał nowoczesny i bezpieczny układ komunikacyjny dla ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów (rozbudowano i przebudowano między innymi chodniki, ścieżki rowerowe, parkingi oraz przystanki w centrum miasta. Alokacja z RPO to 5 987 550,00 PLN.

Inwestycje te poprawią jakość życia w mieście. Przyczynią się do zmniejszenia ruchu samochodowego, w tym przede wszystkim ruchu tranzytowego, a co za tym idzie do podniesienia jakości powietrza, zmniejszenia hałasu, poprawy bezpieczeństwa na drodze, co ma znaczenie dla ruchu rowerowego i pieszego.

2. Inwestycje w modernizację linii kolejowych:

- Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz - Kalisz Pomorski – Ulikowo, alokacja RPO 14 819 186,00 PLN.

- Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg zraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów, alokacja 41 314 095,00 PLN.

Inwestycje te poprawią jakość usług świadczonych przez PKP, co jest podstawowym czynnikiem zwiększenia popytu na te usługi i przekłada się bezpośrednio na ograniczenie ruchu samochodowego w województwie.

3. Budowa linii napowietrznej 110 kV pomiędzy GPZ w m. Mirosławiec i Czaplunek. Inwestycja ta zaplanowana została z myślą o rozwoju elektrowni wiatrowych. Alokacja 7 999 200,00 PLN.

4. Zaopatrzenie w gaz ziemny podmiotów funkcjonujących w północnej części gminy Pełczyce. Inwestycja – szczególnie z punktu widzenia beneficjentów końcowych - pozwala na zmianę sposobu ogrzewania z tradycyjnej opałowej (bądź elektrycznej) na gazową. Wpłyne to przede wszystkim na poprawę jakości powietrza.

³⁵ Załącznik 4. do URPO WZ. Indyktywne lista projektów indywidualnych w ramach RPO WZ z dnia 4 kwietnia 2013 r.

5. Wzmocnienie potencjału transportowego Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Szczecinku poprzez zakup nowych autobusów. Prawie połowa taboru autobusowego w Szczecinku liczyła sobie powyżej 20 lat. Zakup nowych autobusów poprawi komfort jazdy pasażerów, co zachęci ich do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Znaczne środki w zachodniopomorskim przeznaczono na modernizację, rozbudowę i doposażenie infrastruktury służby zdrowia. Wsparcie zagwarantowano również szeregu inicjatyw związanych z infrastrukturą kultury i dziedzictwa historycznego oraz turystyki. Na priorytetowe traktowanie liczyć mogły również inwestycje związane z infrastrukturą specjalnych stref ekonomicznych w tym budowa dróg komunikujących strefy te z istniejącymi drogami.

W zachodniopomorskim RPO na liście projektów priorytetowych nie zidentyfikowano ani jednego zadania związanego z czynną ochroną przyrody, nie wspominając już o edukacji ekologicznej.

Podsumowując:

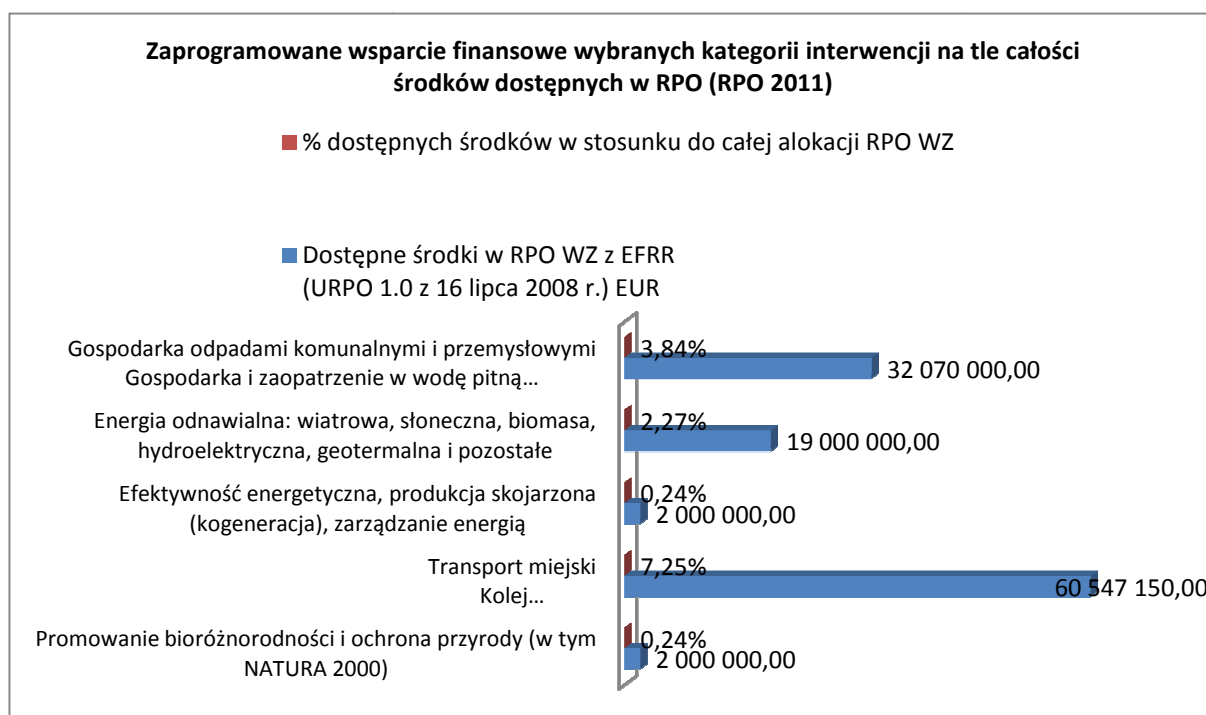
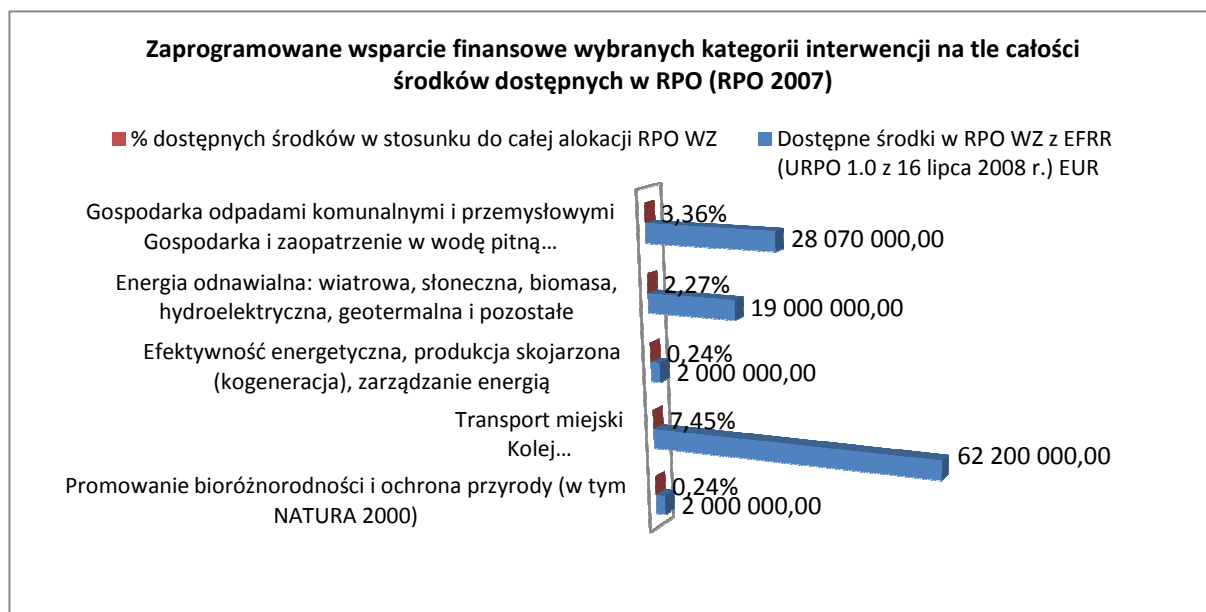
(+) Na liście znalazły się inwestycje kolejowe.

6. Alokacje środków finansowych a zrównoważony rozwój

6.1 Zaprogramowane wsparcie finansowe obszarów: ochrony przyrody i edukacji ekologicznej, transportu przyjaznego środowisku (kolejowy, miejski), efektywności energetycznej, odnawialnych źródeł energii, gospodarki ściekowej i gospodarki odpadami w stosunku do całości środków dostępnych w RPO

Pierwotnie na projekty wdrażające zasadę zrównoważonego rozwoju w zachodniopomorskim alokowano 22 654 000 zł. Najwięcej przypadło na transport miejski, kolej i ścieżki rowerowe. Najmniej zaplanowano na promowanie bioróżnorodności i ochronę przyrody (w tym NATURA 2000) oraz efektywność energetyczną, produkcję skojarzoną (kogeneracja), zarządzanie energią. Gospodarka odpadami komunalnymi i przemysłowymi, gospodarka i zaopatrzenie w wodę pitną i oczyszczanie ścieków dysponowały niemalże połową tego, co Zarząd Województwa planował wydać na transport miejski i kolej. Niska alokacja dla ochrony przyrody, wysoka dla rozwijania różnych form transportu pokazuje jasno trend panujący w zachodniopomorskim RPO: dużą presję na rozwój gospodarczy, rozbudowę infrastruktury. Nawet ochrona przyrody miała się do tego przyczyniać (pamiętając omówienia celów i działań). Analizując alokacje na rzecz zrównoważonego rozwoju z roku 2007 oraz 2011 stwierdzić można, że w zasadzie wartości się nie zmieniały. Tylko w dwóch przypadkach planowane kwoty nieco się zmieniły. Jednak zmiana ta w odniesieniu do całości budżetu była ułamkowa.

6.1a

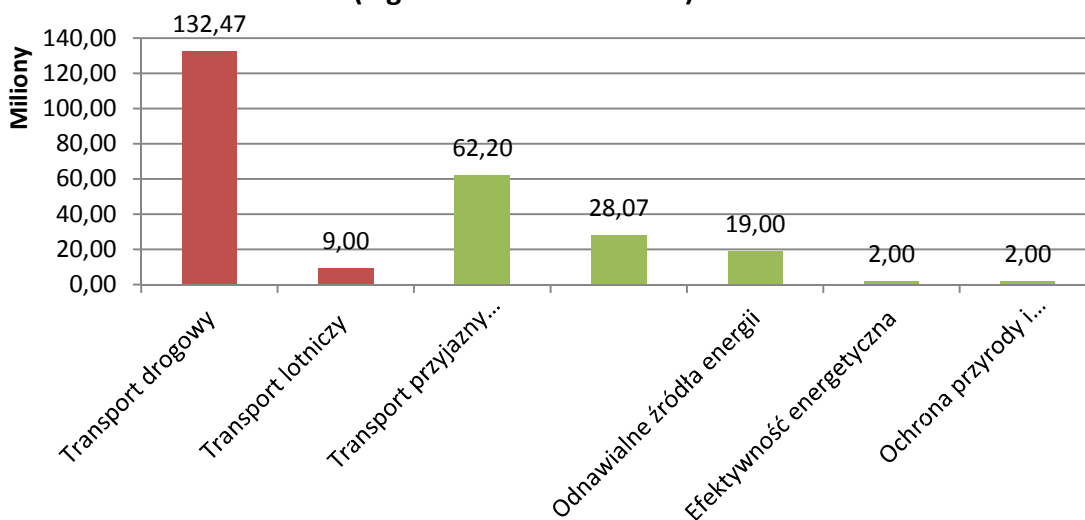


6.2 Zaprogramowane wsparcie finansowe obszarów: ochrony przyrody i edukacji ekologicznej, transportu przyjaznego środowisku (kolejowy, miejski), efektywności energetycznej, odnawialnych źródeł energii, gospodarki ściekowej i gospodarki odpadami na tle alokacji dla sektorów: transport drogowy i lotniczy

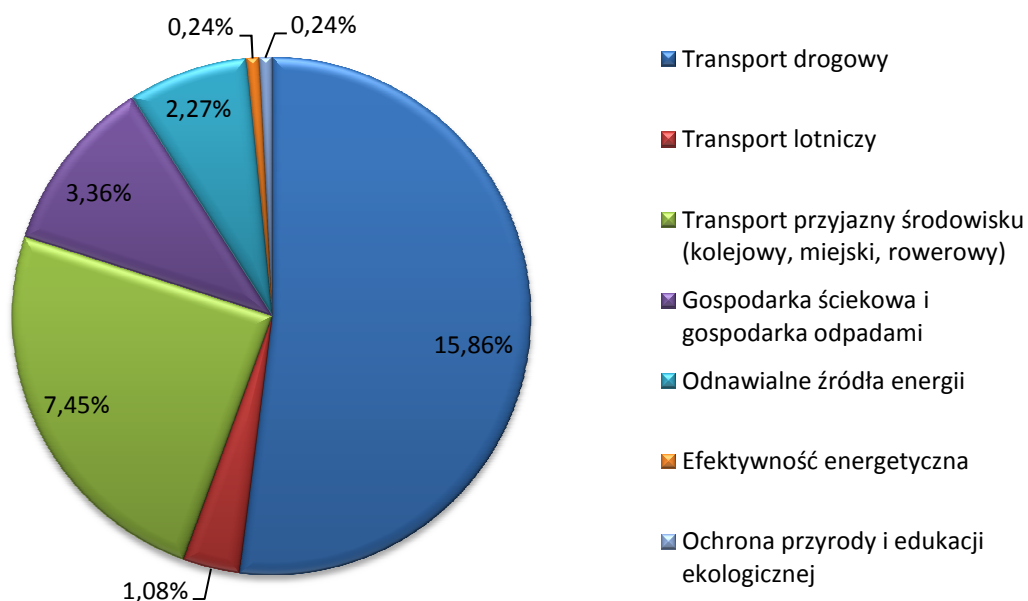
W zachodniopomorskim środki alokowane na transport lotniczy były bardzo skromne, choć i tak większe niż zarezerwowane na efektywność energetyczną czy ochronę przyrody. Najwięcej środków zarezerwowano na transport drogowy - więcej niż łącznie pozostałe porównywane kategorie interwencji. W porównaniu lat 2008 – 2011 nie widać znaczących zmian alokacji.

6.2.a Zaprogramowane wsparcie finansowe wybranych kategorii interwencji na tle środków zaplanowanych na wsparcie transportu drogowego i lotniczego (RPO 2007)

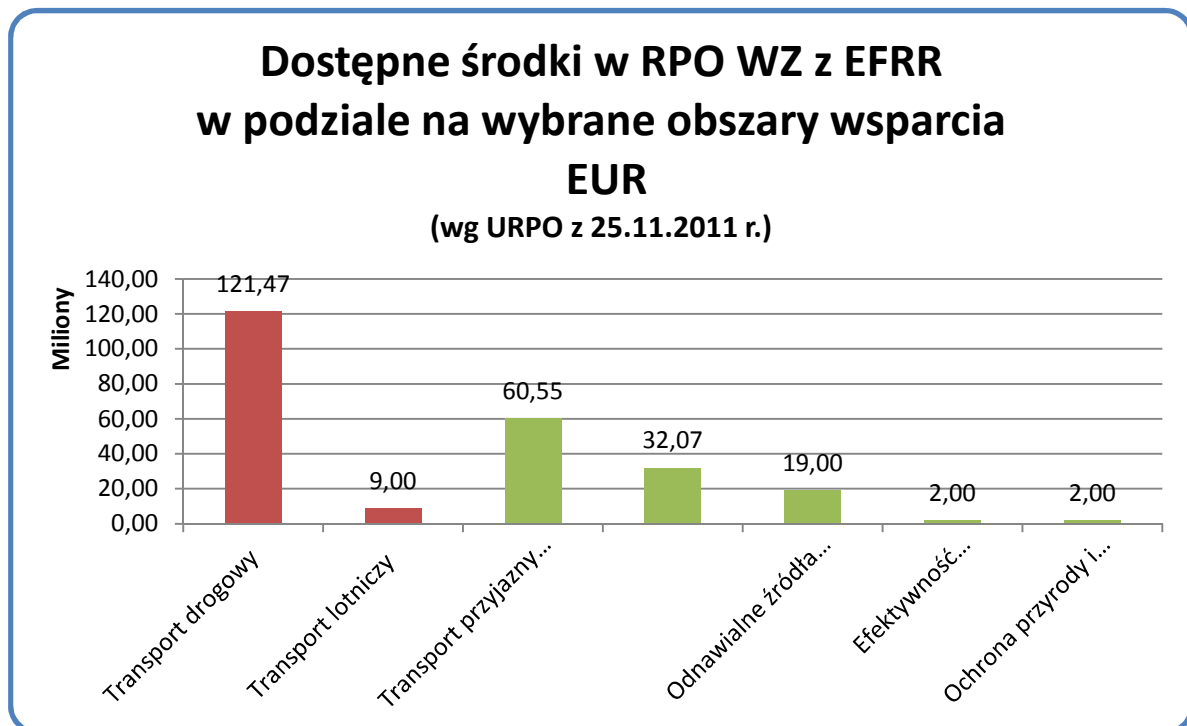
Dostępne środki w RPO WZ z EFRR w podziale na wybrane obszary wsparcia EUR (wg URPO z 16.07.2008 r.)



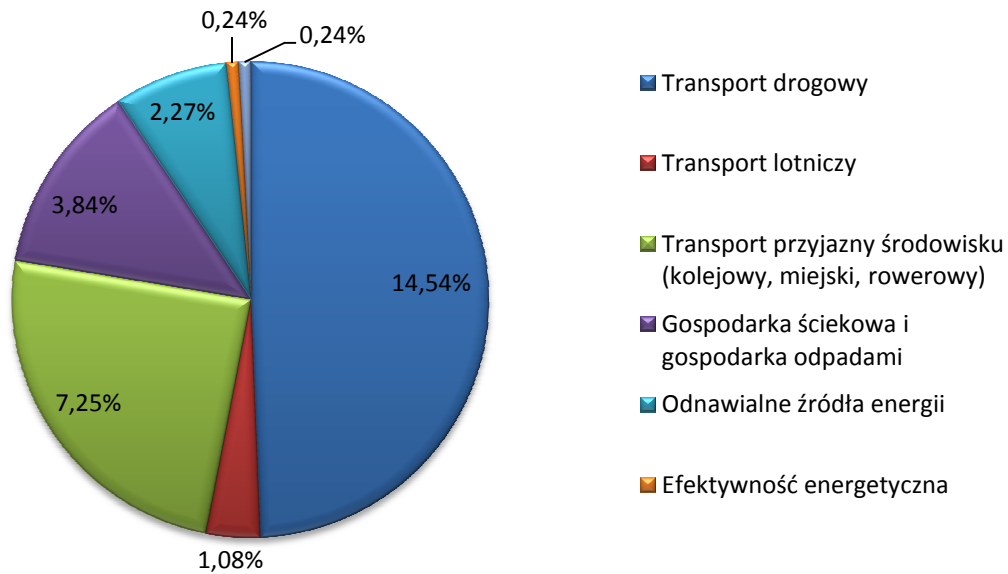
Udział wybranych obszarów wsparcia w alokacji RPO WZ (wg URPO z 18.07.2008 r.)



6.2b Zaprogramowane wsparcie finansowe wybranych kategorii interwencji na tle środków zaplanowanych na wsparcie transportu drogowego i lotniczego (RPO 2011)



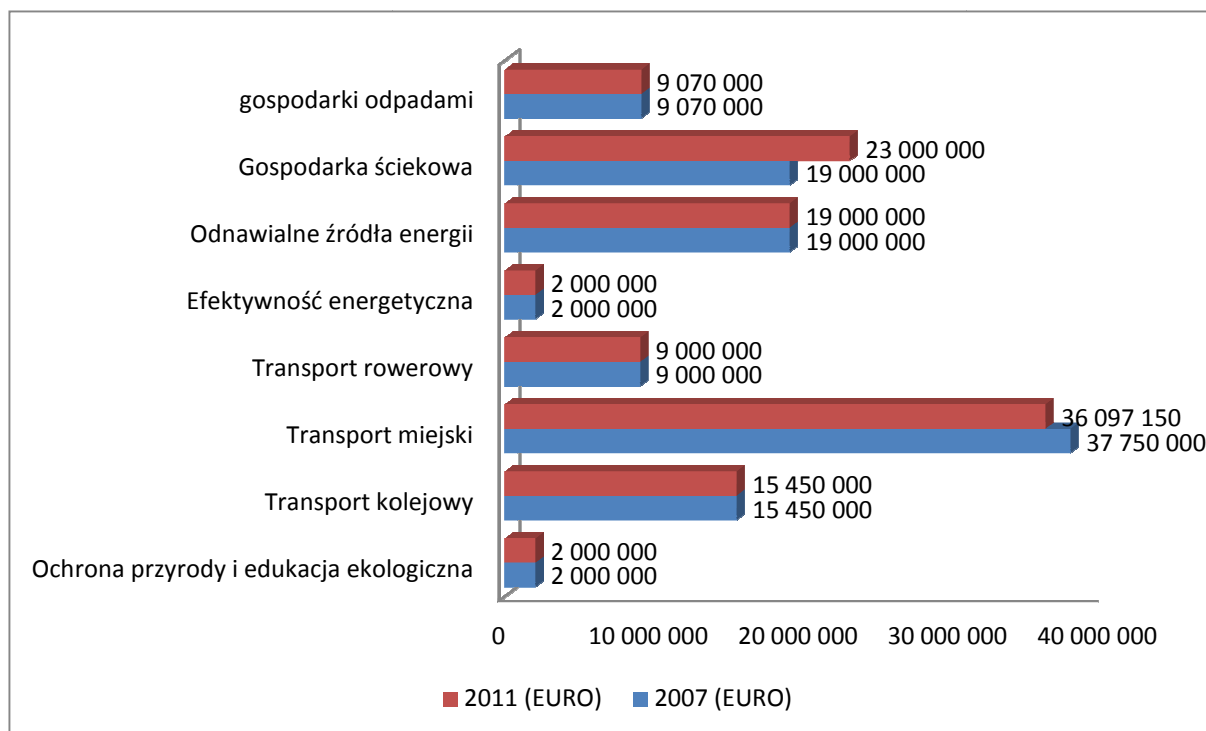
Udział wybranych obszarów wsparcia w alokacji RPO WZ (wg URPO z 25.11.2011 r.)



6.3 Zmiany alokacji dla obszarów: ochrony przyrody i edukacji ekologicznej, transportu przyjaznego środowisku (kolejowy, miejski, rowerowy), efektywności energetycznej, odnawialnych źródeł energii, gospodarki ściekowej i gospodarki odpadami.

Alokacje prośrodowiskowe w porównaniu lat 2007 i 2011 nie przedstawiają wielkich różnic. 4 mln do 2011 zyskała gospodarka ściekowa w porównaniu do 2011 r. i była to największa zmiana w alokacjach. W tym samym okresie o kilkaset tysięcy mniej wydano na transport miejski niż pierwotnie zakładano. Pozostałe kategorie kosztów pozostały niezmienione.

6.3 Zmiany w alokacjach dla wybranych kategorii interwencji pomiędzy latami 2007 a 2011



6.4 Wskaźniki wdrażania RPO a zrównoważony rozwój

W zachodniopomorskim ustalono trzy wskaźniki realizacji celu:

- Liczba nowo utworzonych miejsc pracy brutto.
- Powierzchnia uzbrojonych terenów pod inwestycje.
- Powierzchnia obszarów poddanych rewitalizacji.

Żaden z tych wskaźników nie może być miarą dla realizacji zasady zrównoważonego rozwoju w jakimkolwiek z obszarów. Przez cały okres trwania Programu wskaźniki nie uległy zmianie.

W odniesieniu do działań zachodniopomorskiego RPO dokonano jednej zmiany wskaźnika rezultatu. Dotyczyła ona odnawialnych źródeł energii. Zmiana została zaakceptowana na etapie renegotjacji Programu przez Komisję Europejską (decyzja KE z 21.12.2011 r.). Przed zmianą wskaźnik „Potencjalna wytworzona moc zainstalowana” posiadał wartość 16 MWh. Po zmianie wskaźnik brzmiał następująco: „Ilość wytworzonej energii 17 000 MWh”. Z wyjaśnień Urzędu Marszałkowskiego dotyczącego tak znacznej rozbieżności pomiędzy wartościami wskaźnika przed i po zmianie wynika że: „Powyższa zmiana wynika z rozbieżności dokumentów KE (dwa dokumenty o tym samym tytule), które stanowiły podstawę do konstruowania wskaźników oraz ich wartości (różnica jednostek miary przedmiotowego wskaźnika)”. Zmianę tę należy odebrać jako poprawkę zwyczajnej pomyłki, niż programową, przemyślaną zmianę koncepcji efektów RPO.

Oprócz kluczowych wskaźników Instytucja Zarządzająca przygotowała pulę wskaźników środowiskowych mierzących wpływ projektów na środowisko naturalne. Wskaźniki są dostosowywane do potrzeb poszczególnych konkursów. Wybór i opisanie wskaźnika nie było obowiązkowe jednak zadeklarowanie zmniejszenia wpływu na środowisko naturalne (określenie jego wartości docelowej) oznacza dla wnioskodawców wyższą ocenę w kryterium odnoszącego się do realizacji polityk horyzontalnych.

Podsumowując:

(-) Wskaźniki realizacji celu sformułowano tak, że Żaden z nich nie mógł być miarą dla realizacji zasady zrównoważonego rozwoju w jakimkolwiek z obszarów.

(+ / -) Analizując alokacje na rzecz zrównoważonego rozwoju z roku 2007 oraz 2011 stwierdzić można, że w zasadzie wartości się nie zmieniały.

(-) Na projekty wdrażające zasadę zrównoważonego rozwoju w zachodniopomorskim alokowano znaczną kwotę 22 654 000 zł. Najwięcej przypadło na transport miejski, kolej i ścieżki rowerowe.

(-) Środki alokowane na transport lotniczy były bardzo skromne, choć i tak większe niż zarezerwowane na efektywność energetyczną czy ochronę przyrody.

7. Stan wdrażania, ocena barier i rzeczywistej dostępności wsparcia dla obszarów: ochrony przyrody i edukacji ekologicznej, transportu przyjaznego środowisku (kolejowy, miejski), efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii oraz działań wspierających zrównoważony rozwój

W zachodniopomorskim środki na projekty z zakresu ochrony przyrody i edukacji ekologicznej, efektywności energetycznej, odnawialnych źródeł energii, gospodarki ściekowej i gospodarki odpadami w całości rozdysponowano w drodze konkursów. Natomiast w obszarze dotyczącym transportu przyjaznego środowisku wsparło dwa projekty kluczowe, które skonsumowały całą alokację. Projekty dotyczyły transportu kolejowego. W przypadku transportu miejskiego tylko jeden projekt zakwalifikowano jako kluczowy. W zakresie transportu miejskiego do projektów kluczowych również zakwalifikowano tylko jeden projekt. Jego wartość dofinansowania stanowiła jednak tylko nieznaczną część całości alokacji w Poddziałaniu 2.1.6 Zintegrowany system transportu publicznego.

Do pierwszego półrocza 2012 r. przeprowadzono 58 naborów wniosków o dofinansowanie projektów w procedurze konkursowej. Łącznie, do końca I półrocza 2012 r. alokacja na ogłoszone nabory wyniosła 1 660 634 635,98 PLN, co stanowi 45,01% alokacji przeznaczonej na Program³⁶.

W zachodniopomorskim RPO działania mogące przyczynić się do zrównoważonego rozwoju regionu nie skupiały się wokół Osi 4. Infrastruktura ochrony środowiska, ale można było je znaleźć również w innych osiach priorytetowych.

W Działaniu 2.1 Zintegrowany system transportowy województwa, inwestorzy mogli starać się o środki na budowę ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, infrastruktury pozwalającej zwiększyć bezpieczeństwo zwierząt. Działania te nie konkurowały z budową dróg, mostów, itp., ponieważ ujmowane były jako inwestycje towarzyszące nadrzędnym inwestycjom drogowym (np. budowie czy przebudowie dróg). W 2008 r. wartość nakładów na inicjatywy przyjazne środowisku nie mogła przekroczyć 10% wartości całej inwestycji. W roku 2009 zrezygnowano z tego ograniczenia. Trudno tu mówić o konkurowaniu dwóch wartości – prośrodowiskowych i tradycyjnych, bardziej o uznaniowości - wyłącznie od woli i koncepcji beneficjenta zależało, czy obok drogi powiatowej łączącej dwie wsie powstanie ścieżka rowerowa. W

³⁶ Zachodniopomorski Urząd Marszałkowski, Sprawozdanie okresowe z realizacji RPO WZ - I półrocze 2012, str. 5.

trybie naborów konkursowych, który dotyczył dróg powiatowych i gminnych jedynymi możliwymi beneficjentami były powiaty i gminy. W przypadku konkursów dla projektów systemowych (drogi wojewódzkie) o środki mógł starać się wskazany beneficjent Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich. Ograniczenie beneficjentów do tak wąskiego grona w przypadku inwestycji drogowych nie budzi obiekcji.

O budowę, rozbudowę i odbudowę tras rowerowych, szlaków pieszych, mogli się również starać beneficjenci Osi priorytetowej 6 Rozwój Funkcji Metropolitalnych, w Poddziałaniu 6.1.1 Infrastruktura turystyki na obszarze metropolitalnym. Jednak konkurowały tu ze sobą bardzo różne działania: od infrastruktury turystyki wodnej, uzdrowiskowej (w tym architektura zdrojowa), po infrastrukturę baz noclegowych.

Oczywiście w zachodniopomorskim RPO znajdowały się działania prośrodowiskowe, które nie musiały konkurować z tymi obciążającymi środowisko. W przypadku: poddziałania 2.1.6. Zintegrowany system transportu publicznego, Działanie 4.3 Zaopatrzenie w wodę i oczyszczanie ścieków, Działanie 5.3 Ścieżki rowerowe, Działanie 6.3 Ścieżki rowerowe na obszarze metropolitalnym, Działanie 6.4 Zintegrowany system transportu publicznego na obszarze metropolitalnym oraz w szeregu innych konkursów działania i poddziałania RPO zostały tak zaprojektowane, że inicjatywy przyjazne środowisku były jedynymi przedmiotami konkursów.

Zachodniopomorskie RPO w zależności od przedmiotu interwencji wymieniało długą listę beneficjentów mogących starać się o środki. Przy zaawansowanych, kosztownych inwestycjach infrastrukturalnych najczęściej były to wyłącznie samorządy lub bezpośrednio wskazane instytucje - jak Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w przypadku budowy, przebudowy, modernizacji dróg wojewódzkich. O środki na inwestycje o mniejszym ciężarze finansowym mogła starać się cała gama beneficjentów: samorządy, jednostki rządowe, organizacje społeczne, Lasy Państwowe, przedsiębiorstwa (oprócz mikro, małych i średnich), Parki Narodowe i Krajobrazowe oraz partnerstwa wszystkich tych podmiotów.

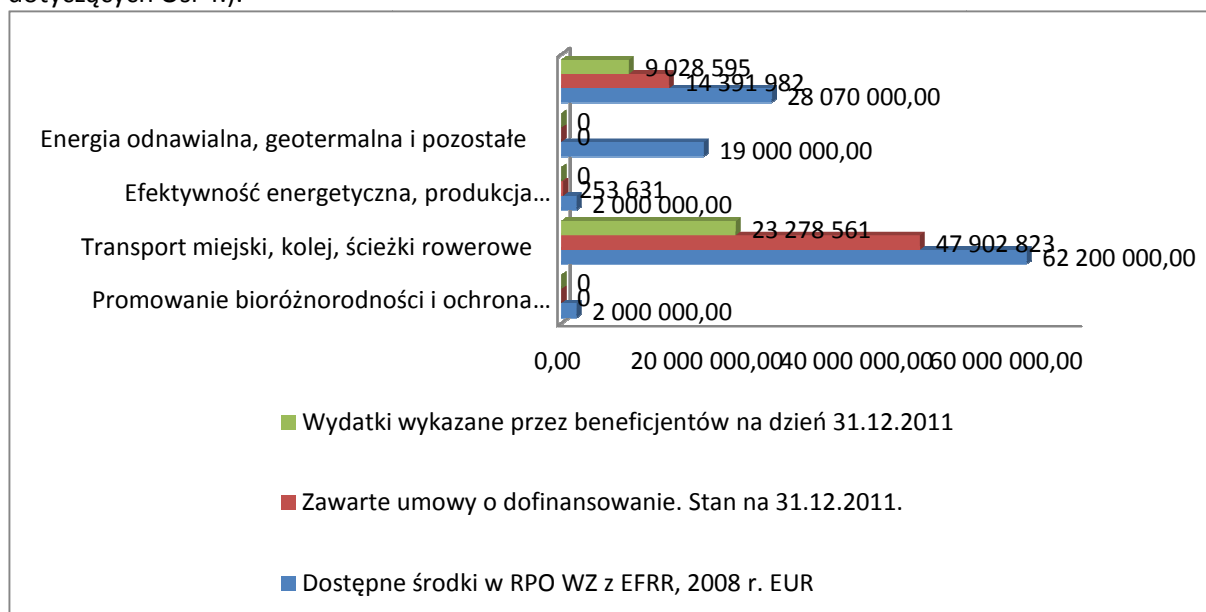
Zgodnie ze Sprawozdanie okresowe z realizacji RPO WZ - I półrocze 2012 największymi beneficjentami zachodniopomorskiego RPO (na podstawie wartości dofinansowania podpisanych umów) okazały się instytucje kultury (56 250 000 PLN), następnie JST, ich stowarzyszenia lub związki. Na trzecim miejscu ulokowali się przedsiębiorcy. Organizacje społeczne znalazły się na szóstym miejscu z przedsięwzięciami wartości 2 870 000 PLN.

Wszystkie typy działań wskazywane w Uszczegółowieniu RPO znajdowały odzwierciedlenie w ogłoszanych konkursach.

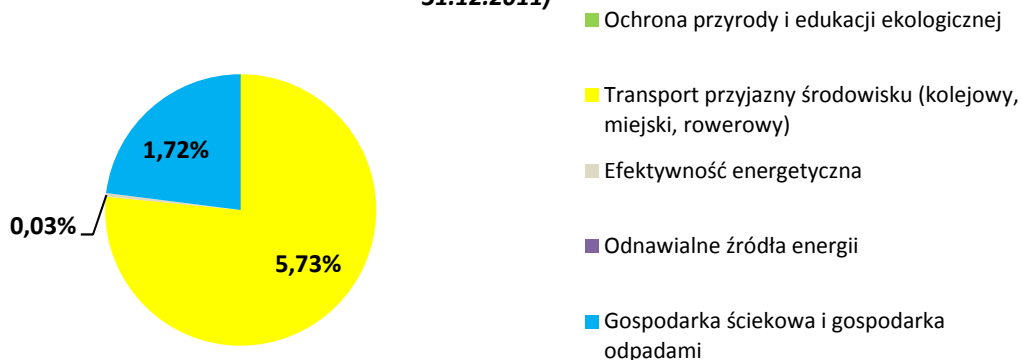
18. 7a Stan wdrażania w wybranych kategoriach interwencji (sprawozdanie 2011 versus założenia RPO 2007)

Rok 2011 to „najgorętszy” okres dla regionalnych funduszy europejskich. W roku tym przekroczyliśmy półmetek okresu finansowania, w zasadzie w każdej części województwa wyrastały tabliczki z informacjami o prowadzonych inwestycjach z RPO. Z raportu Sprawozdanie roczne z realizacji RPO

WZ - 2011³⁷ wynika, że procentowo najmniej podpisanych umów lub decyzji o dofinansowaniu ma Oś 4. Infrastruktura ochrony środowiska. Natomiast najwięcej zawartych umów i największy poziom zatwierdzonych wydatków zarejestrowano w Osi 7. Rozwój infrastruktury społecznej i ochrony zdrowia. Sytuację tą dobrze obrazują poniższe wykresy (choć nie ma wśród danych tych, dotyczących Osi 4.).

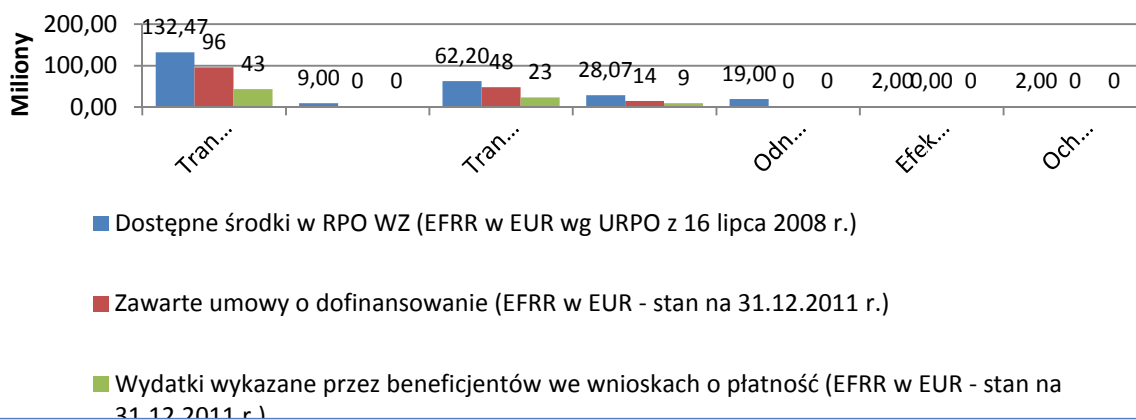


Poziom zakontraktowanych środków w wybranych obszarach wsparcia w stosunku do alokacji na Program (dofinansowanie z EFRR; stan na 31.12.2011)

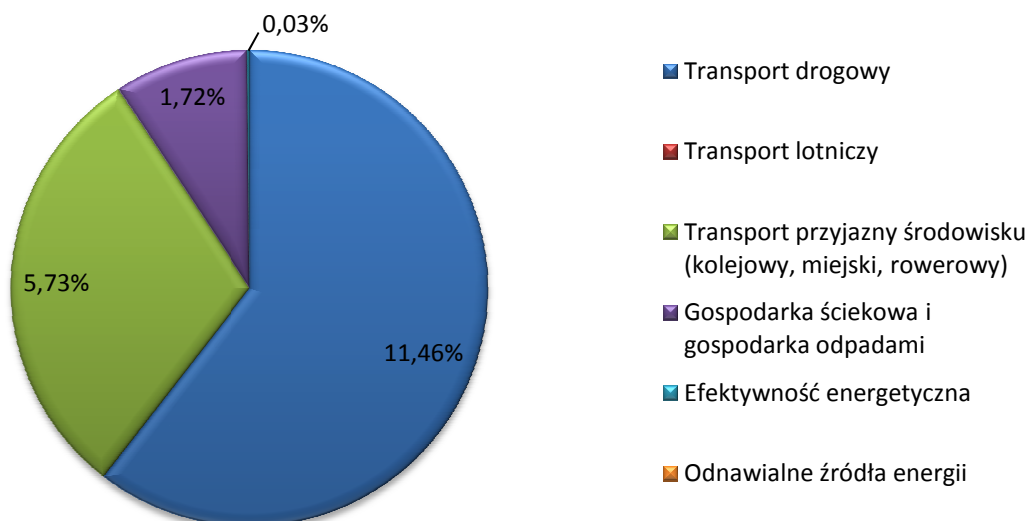


³⁷ Sprawozdanie roczne za rok 2011 z realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, Szczecin 2012, str.5

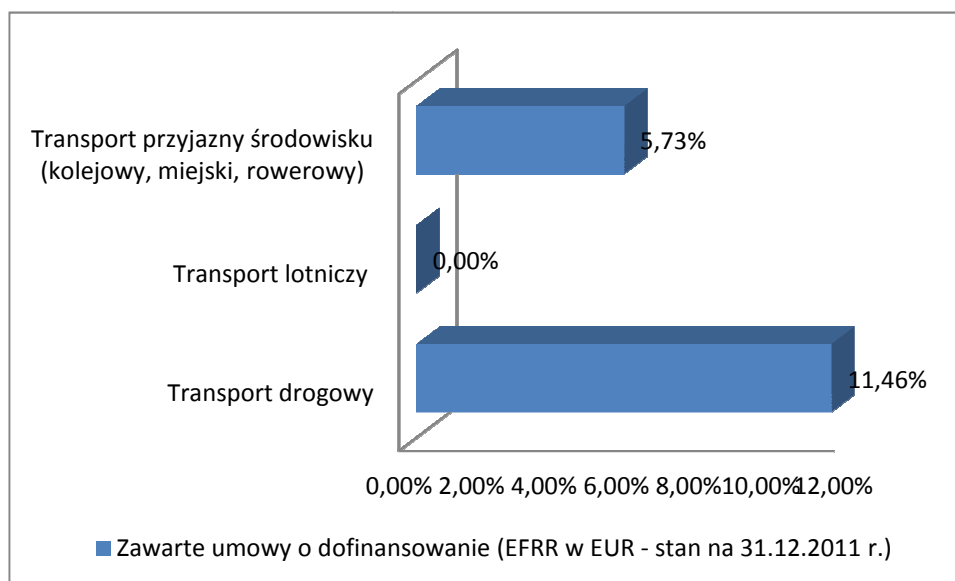
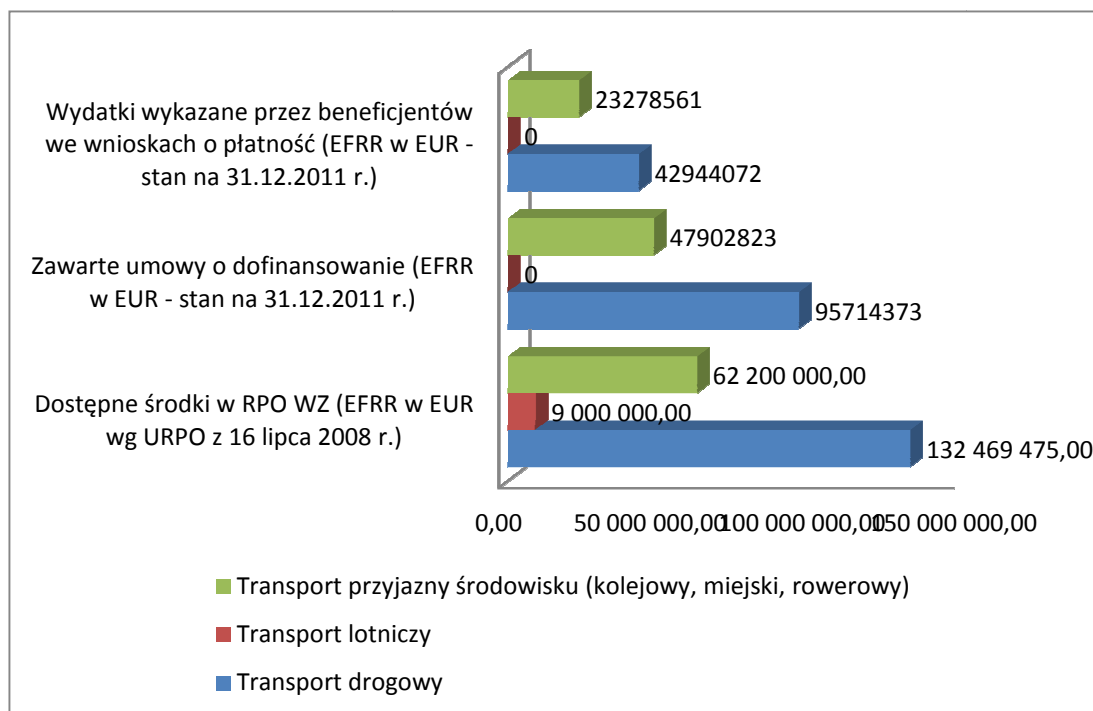
Zaplanowane, zakontraktowane i przedstawione do rozliczenia środki z EFRR w wybranych obszarach interwencji



Zawarte umowy o dofinansowanie (EFRR w EUR - stan na 31.12.2011 r.)



Wykres ilustrujący stan wdrażania w wybranych kategoriach interwencji, na tle środków wydatkowanych na inwestycje „obciążające” środowisko. Sprawozdanie 2011 r. versus założenia RPO 2011 r.



Podsumowując:

(+) Na listach indykacyjnych znalazły się projekty przyjazne środowisku, głównie transportowe: kolejowe i dotyczące komunikacji miejskiej.

(+) W Działaniu 2.1 inwestorzy uznaniowo zdecydowali, czy obok inwestycji tradycyjnych umieścić komplementarnie te przyjazne środowisku.

(+ / -) W Poddziałaniu 6.1.1 konkurowały tu ze sobą bardzo różne działania: od rozbudowę i odbudowę tras rowerowych, szlaków pieszych, po infrastrukturę turystyki wodnej, uzdrowskiej (w tym architektura zdrojowa) i infrastrukturę baz noclegowych.

(+) W poddziałaniu 2.1.6., Działaniu 4.3, Działaniu 5.3, Działanie 6.3, Działanie 6.4, znajdowały się działania prośrodowiskowe, które nie musiały konkurować z tymi obciążającymi środowisko.

(-) W 2011 r. procentowo najmniej podpisanych umów lub decyzji o dofinansowaniu miała Oś 4. Infrastruktura ochrony środowiska.

8. Podsumowanie i wnioski do programowania na lata 2014-2020

RPO w zachodniopomorskim niewątpliwie jest motorem wielu pozytywnych zmian. Istotne jest więc, aby projekty, które otrzymują dofinansowanie były wartościowe i odpowiadały realnym potrzebom obywateli. Jednak najważniejsze jest, aby Instytucja Wdrażająca potrafiła postawić znak równości pomiędzy wartościami „zrównoważony” i „rozwój”. Obecnie ciężar położony jest na „rozwój”, a „zrównoważony” stanowi niejako narzucony, obowiązkowy dodatek. Świadczyć o tym może kilka przesłanek:

- Brak wskaźnika mierzącego zrównoważony rozwój przy wdrażaniu RPO. Obecnie wskaźniki celu głównego i celów szczegółowych RPO w żaden sposób nie odnoszą się do zrównoważonego rozwoju.
- Brak sformułowanych produktów i rezultatów dla działań związanych z ochroną przyrody czy edukacją ekologiczną. Dla wnioskodawców ma to o tyle poważne skutki, że jedno z kryteriów oceny (gdzie można zdobyć największą ilość punktów) odnosi się do relacji przedstawiającej nakłady do osiągniętych rezultatów. Być może właśnie ta sytuacja jest przyczyną najmniejszej ilości podpisanych umów lub decyzji o dofinansowaniu w Osi4. Infrastruktura ochrony środowiska.
- Identyfikacja sytuacji w zakresie budowy ścieżek rowerowych. Dla nich rezultatem jest: Liczba osób korzystających z systemu informacji turystycznej oraz Liczba utworzonych miejsc pracy.
- Brak zdiagnozowanych obszarów interwencji w zakresie ochrony przyrody.

Rekomendacje:

Dlatego w przyszłym okresie finansowania, aby zrównoważony rozwój stanowił faktycznie wdrażaną wartość, konieczne jest sformułowanie wskaźników dla celu głównego i celów szczegółowych odnoszących się do zrównoważonego rozwoju oraz właściwe sformułowanie rezultatów dla działań związanych z ochroną środowiska.