



■ **Wszystkie drogi prowadzą do *Smart City***
– w ideę miasta inteligentnego wpisuje się zrównoważony transport

- Szkolenia skrojone na miarę
- Bioróżnorodność pod parasolem ochronnym



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



W NUMERZE:

- 4 PRZESIĄDŹ SIĘ NA AUTOBUS**
– rozmowa z Wojciechem Łebieńskim, dyrektorem Wydziału Wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego UMWZ
- 6 WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO SMART CITY**
– idea rozwoju miasta będąca odpowiedzią na narastające problemy aglomeracji
- 11 WIĘCEJ INNOWACJI W MŚP**
– 52,64 mln zł to pula środków przewidzianych w grudniowym naborze dla działania 1.5
- 12 SZKOLENIA SKROJONE NA MIARĘ**
– w nowej perspektywie finansowej przedsiębiorca sam wybiera szkolenia spośród ofert umieszczonych w Bazie Usług Rozwojowych
- 19 BIORÓŻNORODNOŚĆ POD PARASOLEM OCHRONNYM**
– na projekty wzmacniające mechanizmy ochrony przyrody w regionie przeznaczono w sumie 25 mln euro
- 18 JAK SKORZYSTAĆ NA OCHRONIE ŚRODOWISKA**
– III Forum Ekologiczne w Kołobrzegu
- 21 WIATR ZMIAN W ZAMÓWIENIACH PUBLICZNYCH**
– nowe przepisy Prawa zamówień publicznych

Biuletyn Informacyjny RPOWZ
wydawany na zlecenie
Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Zachodniopomorskiego
ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin



Program Regionalny
dla rozwoju
Pomorza Zachodniego

Gabinet Marszałka
pl. Hołdu Pruskiego 8
70-550 Szczecin
tel. 91 44 19 195
e-mail: nwolska@wzp.pl
www.rpo.wzp.pl

Realizacja:
Smartlink Sp. z o.o. (www.smartlink.pl)
Redakcja:
Jerzy Gontarz, Iwona Gutowska (Smartlink)
Współpraca z redakcją:
Arkadiusz Mazepa, Marcin Szmyt,
Natasza Wolska (UMWZ)
Projekt graficzny i skład:
Maciej Pachowicz
Korekta: Dariusz Stryniak
Fotografia na okładce: Transport publiczny
w Szczecinie, fot. Damian Róż

Dane zawarte w biuletynie –
stan na 9 listopada 2016 r.

Egzemplarz bezpłatny

II Konwent Marszałków na Pomorzu

Obrady II Konwentu Marszałków RP pod przewodnictwem Województwa Zachodniopomorskiego zdominowała problematyka obszarów wiejskich. Konwent Marszałków przyjął stanowisko, w którym sprzeciwia się zapowiadanym przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi zmianom we wdrażaniu Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020 (PROW). Potrzeby i oczekiwania społeczności lokalnych najlepiej znają samorządy, dlatego zdaniem marszałków celem zmian (m.in. odebranie nadzoru nad Lokalnymi Grupami Działania) jest ograniczenie wpływu regionów i centralizacja dystrybucji środków unijnych. Zwrócono również uwagę, że przełamanie barier rozwojowych na obszarach popegeerowskich przekracza możliwości samorządów lokalnych. Podejmowane działania powinny mieć charakter ponadregionalny, systemowy i długofalowy, dlatego Konwent zwraca się do rządu o przyjęcie Krajowego Programu Rewitalizacji Środowisk Popegeerowskich. Zaniechanie działań zmniejsza szanse rozwojowe znacznej części

Polski. Marszałkowie zaproponowali również dwa warianty przesunięcia środków dostępnych w ramach PROW, by móc je efektywniej wykorzystać. Dyskutowano również o przyszłości obszarów wiejskich po 2020 r. w przygotowywanym przez rząd Planie na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Wydarzeniem kończącym Konwent była debata „Rzeczpospolitej” w ramach cyklu „Polska Regionów” dotycząca odnawialnych źródeł energii. Więcej informacji na stronie: konwent.wzp.pl.



II Konwent Marszałków RP odbył się
28-30 września w Luboradzy

Fot. archiwum UMWZ

Bezpieczniejsze Pomorze Zachodnie

Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie i Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe WZ otrzymają odpowiednio 460 tys. zł i 1 mln 400 tys. zł ze środków RPOWZ na realizację projektów, dzięki którym skróci się czas akcji ratowniczej i łatwiej będzie można

prognozować wystąpienie zagrożeń wywołanych zmianami klimatu. WOPR do końca przyszłego roku opracuje i wdroży innowacyjny System Wczesnego Ostrzegania i Przeciwdziałania Skutkom Powodzi. Pozwoli to na znaczne skrócenie czasu reakcji służb, a także zwiększenie szans na uratowanie życia. Zachodniopomorska policja kupi specjalistyczny sprzęt, który będzie wykorzystywany m.in. przy występowaniu takich zagrożeń, jak: powódzie, osuwiska, wichury, zamiecie śnieżne czy pożary lasów. Z nowych urządzeń skorzystają jednostki terenowe w Szczecinie, Koszalinie, Świnoujściu, Goleniowie, Stargardzie i Gryfinie. Realizacja projektu to nie tylko prognozowanie niebezpieczeństw poprzez monitoring i przetwarzanie danych, ale też sprawniejsza koordynacja działań służb podczas wystąpienia konkretnego zagrożenia.



Fot. archiwum UMWZ

Konferencję dotyczącą projektów, które uzyskały
dofinansowanie z RPOWZ 2014-2020 na poprawę
bezpieczeństwa, zorganizowano 6 października

Centrum Nauki na Łasztowni

21 października br. marszałek województwa, przedstawiciel Muzeum Narodowego w Szczecinie oraz rektorzy sześciu szkół wyższych z regionu (Akademii Morskiej, Akademii Sztuki, Politechniki Koszalińskiej, Uniwersytetu Szczecińskiego, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego) podpisali list intencyjny w sprawie utworzenia Centrum Nauki w Szczecinie. Centrum będzie multimedialną placówką naukowo-edukacyjną promującą tradycje morskie Pomorza Zachodniego. W obiekcie znajdzie się stała wystawa zawierająca interaktywne elementy, dzięki czemu zwiedzający będą mogli samodzielnie przeprowadzać eksperymenty oraz aktywnie w nich uczestniczyć. Będą tu również prezentowane najnowsze osiągnięcia

naukowe zachodniopomorskich uczelni. Muzeum, które z zewnątrz będzie przypominać kadłub statku, stanie nad Odrą na wyspie Łasztownia. Koszt inwestycji, której współfinansowanie zaplanowano w ramach RPOWZ, to 16,5 mln euro. Całość prac ma się zakończyć w 2020 r.



Wizualizacja Centrum Nauki autorstwa
architekta Piotra Płaskowickiego

Fot. archiwum UMWZ

INTELIĞENTNE MIASTO

Ponad połowa ludności Unii Europejskiej to mieszkańcy miast. Do niedawna władze miast dysponowały dość ograniczonym zasobem instrumentów wspierających rozwój obszarów miejskich. Wiele się w tym zakresie jednak zmienia. Przykładowo, wprowadzenie koncepcji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych do programów regionalnych na lata 2014-2020 pozwoliło dużym ośrodkom miejskim w większym stopniu decydować o kierunkach inwestowania funduszy unijnych na ich obszarze. Kolejnym elementem wzmocnienia samorządności miast jest przyjęty w tym roku Pakt Amsterdamski – Urban Agenda. To nowa polityka kreowania rozwoju miast, wymagająca partnerstwa wszystkich organów władz publicznych, samorządu i organizacji pozarządowych i wprowadzająca 12 tematów, kluczowych dla organizmów miejskich.

Zrównoważone użytkowanie gruntów i rozwiązania oparte na środowisku naturalnym, gospodarka o obiegu zamkniętym, przystosowanie do zmian klimatycznych, przemiany energetyczne, mobilność miejska, jakość powietrza – to obszary tematyczne ściśle powiązane z ochroną środowiska w miastach. Dostrzegamy te trendy w naszym Programie Regionalnym, w którym zabezpieczyliśmy środki na poprawę ochrony powietrza czy mobilność miejską. Konkurs w ramach działania 2.1 „Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu”, w którym do rozdysponowania było 63 mln zł, pozwoli na realizację projektów przyczyniających się do wzrostu atrakcyjności transportu miejskiego. Dzięki temu więcej osób zacznie się przesiadać z własnego auta do autobusów i tramwajów. Ograniczenie ruchu drogowego w centrach wpłynie na wzrost bezpieczeństwa na drogach oraz poprawę jakości powietrza. Rozwiązania te przyczyniają się także do budowy „Smart City”, o czym warto poczytać w tym wydaniu biuletynu.

W grudniu br. rozpocznie się kolejny nabór wniosków w ramach działania 1.5 „Inwestycje przedsiębiorstw wspierające rozwój regionalnych specjalizacji oraz inteligentnych specjalizacji”. Przedsiębiorcy planujący inwestycje w innowacje dowiedzą się, na jakie przedsięwzięcia będą mogli pozyskać dotacje. Budżet przeznaczony na ten nabór to 52,6 mln zł. W pierwszym konkursie, który był ograniczony do dwóch branż (chemia oraz przemysł metalowo-maszynowy), złożono ponad 130 projektów. Po dwukrotnym zwiększeniu alokacji wsparcie przyznano 23 najwyższej ocenionym projektom.

Zapraszam do lektury!

Olgięd Geblewicz
Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego

Zapraszamy do zapoznania się z cyfrową wersją biuletynu wzbogaconą o filmy i galerie zdjęć.

Biuletyn można przeglądać również za pomocą urządzeń mobilnych.

Wejdź na stronę <http://biuletynrpo.wzp.pl/> lub skorzystaj z kodu QR.





PRZESIĄDŹ SIĘ NA AUTOBUS

Zachęcanie mieszkańców miast do korzystania ze środków transportu publicznego powinno przyczynić się do poprawy jakości powietrza i do ograniczenia ruchu samochodowego – mówi Wojciech Łebiński, dyrektor Wydziału Wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego UMWZ.



Fot. Marcin Omelańczuk

Komisji Europejskiej zależy na promocii alternatywnych dla transportu indywidualnego form przemieszczania się w miastach, w tym przede wszystkim komunikacją publiczną. Ma być ona powszechnie dostępna, bezpieczna, efektywna i przyjazna środowisku.

W trakcie negocjacji z Komisją Europejską dotyczących Regionalnego Programu Operacyjnego dla naszego województwa położono duży nacisk na działania prowadzące do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. W naszym Programie Regionalnym cała II oś priorytetowa została podporządkowana celowi tematycznemu 4. „Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach”. Cztery pierwsze działania w tej osi wpisują się w priorytet inwestycyjny 4e „Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, wspieranie zrównoważonego transportu miej-

skiego oraz podejmowanie odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygujących”. To ostatnie określenie dotyczy działań zmierzających do zahamowania zmian klimatu, takich jak ograniczanie emisji gazów cieplarnianych do atmosfery poprzez redukcję spalania paliw kopalnych, podnoszenie efektywności energetycznej czy oszczędzanie energii. W efekcie chodzi zatem o niwelowanie przyczyn powstawania globalnego ocieplenia.

Jak wpływa na to transport?

W opublikowanej przez Komisję Europejską „Białej księdze transportu” wyraźnie wskazano na zagrożenia wynikające z jednej strony z uzależnienia naszego kontynentu od ropy naftowej, a z drugiej – z dużego udziału transportu w emisji gazów cieplarnianych. W 2010 r. wszystkie kraje Unii Europejskiej zaimportowały ropę naftową o wartości ok. 210 mld euro. Paliwo to staje się zasobem coraz bardziej deficytowym i bez zmian tendencji w tym zakresie za jego sprowadzanie będziemy płacić coraz więcej.

Emisja dwutlenku węgla i tlenków azotu przyczynia się z kolei do pogorszenia jakości powietrza oraz do efektu cieplarnianego, czyli wzrostu średnich temperatur na świecie. Transport miejski odpowiada mniej więcej za jedną czwartą emisji dwutlenku węgla z transportu ogółem. Poza tym rosnący ruch samochodowy pociąga za sobą inne negatywne zjawiska. W miastach zdarza się 69% wypadków drogowych. Straty wynikające z korków oblicza się na miliardy euro rocznie. Dlatego warto robić wszystko, by ograniczyć indywidualny transport samochodowy.

A drogą do tego mogą być działania nakierowane na popularyzację transportu publicznego.

Tak. Zachęcanie mieszkańców miast do korzystania ze środków transportu publicznego powinno przyczynić się do poprawy jakości powietrza w miastach i do ograniczenia ruchu, a więc i do wzrostu bezpieczeństwa. Oczywiście, nie da się tego zrobić szybko. Działania nastawione na niską emisję to początek długofalowego procesu. Powinno dojść do stopniowej eliminacji z transportu miejskiego aut o napędzie konwencjonalnym. To zaś przyczyni się do zmniejszenia uzależnienia od ropy naftowej, ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz redukcji zanieczyszczenia lokalnego powietrza i hałasu.

Jaki powinien być bezpośredni efekt realizacji działania 2.1 Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu? Niedawno zakończył się pierwszy konkurs dla projektodawców z całego województwa.

W ramach tego konkursu Zarząd Województwa zaplanował wspieranie działań nakierowanych na wzrost atrakcyjności transportu miejskiego oraz ograniczenie ruchu drogowego w centrach miast. Bezpośrednim celem jest zredukowanie spadku liczby osób korzystających z transportu publicznego. Jego usprawnienie i uatrakcyjnienie powinno doprowadzić do sytuacji, w której więcej osób będzie rezygnować z aut i na przykład przesiadać się do pociągu, autobusu czy tramwaju, by dojechać do centrum.

W tym konkursie możliwa jest realizacja dwóch typów inwestycji: budowa, przebudowa obiektów lub infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego oraz zakup lub modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu miejskiego. Jeśli chodzi o środki transportu, priorytetowo traktujemy zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych, np. elektrycznych, hybrydowych, na biopaliwo czy wodór. W pewnych przypadkach możliwy jest zakup pojazdów z silnikami diesla, ale muszą one spełniać normę emisji spalin EURO VI. Ponadto z dokumentów strategicznych albo z analizy kosztów i korzyści odnoszących się do zrównoważonej mobilności miejskiej musi wynikać, że zakup takich pojazdów będzie bardziej korzystny pod względem ekonomicznym i ekologicznym niż zakup środków transportu o alternatywnych systemach napędowych.

USPRAWNIENIE I UATRAKCYJNIENIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO POWINNO DOPROWADZIĆ DO SYTUACJI, W KTÓREJ WIĘCEJ OSÓB BĘDZIE REZYGNOWAĆ Z AUT I NA PRZYKŁAD PRZESIADAĆ SIĘ DO POCIĄGU, AUTOBUSU CZY TRAMWAJU, BY DOJECHAĆ DO CENTRUM

A jak wpisują się w te cele inwestycje dotyczące infrastruktury systemu transportu?

Atrakcyjniejszy transport to nie tylko wygodniejsze i ekologiczne pojazdy, ale także cała infrastruktura drogowa i przesiadkowa. Dlatego w ramach działania 2.1 wspierane będą takie inwestycje, jak: budowa czy przebudowa centrów przesiadkowych, tworzenie inteligentnych systemów transportu, powstawanie obiektów typu „park&ride” oraz „bike&ride”. W to działanie wpisuje się także tworzenie i modernizowanie dróg dla rowerów oraz ciągów komunikacji miejskiej, które będą łączyć poszczególne dzielnice miast z centrami przesiadkowymi. Chodzi o tworzenie alternatywnych tras dojazdu do centrów miast dla transportu indywidualnego. Wyzwaniem powinno być przede wszystkim zachęcenie mieszkańców i przyjezdnych do przesiadania się na autobus lub tramwaj, bo tak jest taniej, szybciej i wygodniej.

BIAŁA KSIĘGA TRANSPORTU

Księgę tę Komisja Europejska określa jako „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa Unii Europejskiej. Mobilność jest ważna dla rynku wewnętrznego oraz dla jakości życia obywateli. Umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. Transport musi być jednak zrównoważony.

Unia Europejska wezwała do drastycznej redukcji emisji gazów cieplarnianych, mając na celu ograniczenie wzrostu temperatury globalnej do maksymalnie 2 st. Celsjusza i spowolnienie zmiany klimatu, a społeczność międzynarodowa potwierdziła taką konieczność. Aby osiągnąć ten cel – biorąc pod uwagę niezbędne redukcje w krajach rozwiniętych ogółem – UE musi do 2050 r. zredukować emisję o 80-95% w porównaniu z poziomem z 1990 r. Z analizy Komisji Europejskiej wynika, że chociaż w innych sektorach gospodarki można uzyskać większe ograniczenia, w sektorze transportu niezbędne jest zmniejszenie emisji tych gazów do 2050 r. o co najmniej 60% w porównaniu z poziomem z 1990 r. Odpowiada to obniżeniu emisji o 70% w porównaniu z rokiem 2008.

Konkurs zakończył się 30 września. Ile projektów złożono?

Wpłynęło do nas 13 wniosków o dofinansowanie projektów na łączną kwotę niemal 90 mln zł. Na konkurs alokowano nieco ponad 63,3 mln zł. Obecnie trwa ocena wniosków. Wyniki konkursu powinniśmy poznać na początku 2017 r.

Warto zaznaczyć, iż ciągle trwa nabór wniosków w działaniach dedykowanych Strategiom ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Koszalińsko-Kołobrzeszko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (działania 2.2 i 2.3). Obowiązuje w tym przypadku procedura pozakonkursowa, a nabór wniosków odbywa się w sposób ciągły.

Jak te działania wpisują się w ideę Smart City?

Tworzenie atrakcyjnego, multimodalnego transportu przyczynia się do tego, by w mieście lepiej się żyło i pracowało. Wszystkie rozwiązania, które wpływają na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, odkorkowanie ulic, tworzenie przyjaznych systemów typu „park&ride”, wpisują się w budowę Smart City. Sprawne i dogodne połączenia komunikacyjne, możliwość łatwego przesiadania się, szybka informacja o utrudnieniach drogowych – tego oczekują mieszkańcy. Działania związane ze zrównoważoną multimodalną mobilnością miejską uwzględniają aspekty dotyczące ochrony środowiska, zrównoważonego rozwoju i bezpieczeństwa. To już się dzieje – większa dostępność rowerów miejskich czy możliwość łatwego przewożenia jednośladów pociągami i tramwajami zachęca do rezygnacji z samochodu, a to z kolei wpływa na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza.

Rozmawiał Jerzy Gontarz



WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO SMART CITY

Zrównoważony transport to jeden z elementów konstytuujących *Smart City*, czyli miasto inteligentne. To nowa idea rozwoju miast – bez ulicznych korków, spalin i hałasu. Miasta Pomorza Zachodniego, przy wsparciu unijnych funduszy, mają szansę zrobić duży krok, by stać się *Smart Cities*.

Współczesne aglomeracje mierzą się z wieloma problemami, które jeszcze kilkadziesiąt lat temu nie wydawały się tak nabrzmiałe: z zanieczyszczeniem powietrza, nasilonym ruchem, zakorkowanymi ulicami, brakiem miejsc parkingowych. W tej sytuacji nie wystarczą kolejne remonty ulic, nowe skrzyżowania i przejścia dla pieszych. Potrzebne jest zupełnie nowe spojrzenie. Koncepcja *Smart City* to odpowiedź na narastające problemy miast i ich mieszkańców.

Smart City – próba definicji

Przymiotnik *smart* w ostatnich latach robi zawrotną karierę, także w jego polskim tłumaczeniu – pracujemy na inteligentnych komputerach, korzystamy ze smartfonów, mieszkamy w inteligentnych domach wybudowanych w inteligentnych miastach. Inteligentny oznacza tutaj: naszpikowany nowoczesną elektroniką. W przypadku *Smart City* chodzi o coś znacznie więcej niż tylko technologię. To koncepcja rozwoju współczesnych miast odnosząca się do wielu obszarów ich funkcjonowania. Jeden z czołowych teoretyków i propagatorów tej idei, prof. Nicos Komninos z Uniwersytetu Arystotelesa w Salonikach podkreśla, że technologia jest jedynie narzędziem do osiągnięcia innych celów: lepszej jakości życia, poprawy poziomu bezpieczeństwa, ochrony przyrody, efektywniejszej organizacji transportu publicznego. W artykule skupimy się na dwóch ostatnich – środowisku i transporcie.

PRZEPIS NA INTELIGENTNE MIASTO

Inteligentne zarządzanie (Smart Governance): odpowiednie zarządzanie miastem, procedury współdziałania, system IT



Gospodarka (Smart Economy): warunki dla innowacyjności i wysokiej produktywności, elastyczny rynek pracy



Środowisko (Smart Environment): optymalizacja zużycia energii, energia odnawialna



Jakość życia (Smart Living): infrastruktura, bezpieczeństwo, wypoczynek



Ludzie (Smart People): inicjatorzy zmian w mieście



Transport i komunikacja (Smart Mobility): sprawny transport i komunikacja za pomocą technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT)



Źródło: www.smart-cities.eu

W JAKIM STOPNIU JESTEŚ ZADOWOLONY/A Z WYBRANYCH ASPEKTÓW ŻYCIA W MIEŚCIE?

Ocena w skali 1-6, gdzie 6 oznacza maksymalny stopień zadowolenia, a 1 brak zadowolenia.



Źródło: Smart City Raport 2016 AMS

Smart City czy Sustainable City?

W wizjach futurologów sprzed kilkadziesiąt lat aglomeracje przyszłości pełne były szkła i aluminium. W rzeczywistości współczesne miasta próbują uwolnić się od stali, asfaltu i betonu. *Smart City* ma być *green* (zielone), *eco* (ekologiczne) i *sustainable* (zrównoważone). Badania przeprowadzone na potrzeby *Smart City Raport 2016* pokazują, że mieszkańcy miast nie chcą rezygnować z tego, co daje natura – parków, czystego powietrza i ciszy. Anketowani uznali zmniejszenie emisji spalin za istotniejsze dla poprawy jakości życia w mieście niż dostępność darmowych stref Wi-Fi. To właśnie potrzeba „bycia blisko natury” spowodowała rozwój przedmieść. Tak zwane *boomburbs* czy *edge cities* cechuje niska gęstość zaludnienia, luźna, przestrzenna struktura, brak śródmieścia i miejskiej formy. Taki model życia – domek pod miastem i codzienne dojazdy do pracy w centrum – ma jednak swoje wady. Zagroza nie tylko zasobom przyrodniczym, ale także niszczy więzi wspólnotowe. Dlatego miasta muszą zmieniać się w taki sposób, by mieszkańcy znaleźli w ich granicach to, czego szukają za rogatkami.

Europejskie miasta bez smogu

Miasta odpowiadają za 70% światowej emisji dwutlenku węgla, jednocześnie pochłaniając 80% globalnej produkcji energii. Stąd też gospodarka niskoemisyjna, do której zmierza cała Unia Europejska, musi zostać wdrożona przede wszystkim na terenach zurbanizowanych. W Polsce do 2020 r. w przedsięwzięcia sprzyjające tworzeniu gospodarki niskoemisyjnej zainwestujemy ponad 9 mld euro. W Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego na ten cel przewidziano niemal 218 mln euro. Z tej puli zostaną dofinansowane różnorodne przedsięwzięcia, których wspólnym mianownikiem jest ekologiczny, a zarazem prorozwojowy charakter. Jednym z założeń II osi priorytetowej *Gospodarka niskoemisyjna* RPOWZ jest obniżenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez transport oraz energetykę. Cel ten wpisuje się w priorytety Unii Europejskiej w zakresie transportu miejskiego, które zostały określone w Białej Księdze Transportowej. Komisja Europejska chce promować alternatywne dla transportu indywidualnego formy przemieszczania się w miastach, w tym przede wszystkim komunikację publiczną. Ma być ona powszechnie dostępna, bezpieczna, efektywna i przyjazna środowisku.

Taka wizja transportu w naturalny sposób wpisuje się w ideę miasta inteligentnego. Abstrahując od kwestii ekologicznych, według Krzysztofa Nawratka, uznanego teoretyka miasta, indywidualny transport jest skrajnie antymiejski. Gdy mieszkańcy poruszają się pieszo bądź zbiorowymi środkami transportu, zachodzi możliwość interakcji między nimi. Wokół niej konstruuje się wspólnota. Przemieszczanie się po mieście własnym autem powoduje wyłączenie się z tej wspólnoty. To jeden z przejawów indywidualizacji – procesu, który destrukcyjnie wpływa na podmiotowość miasta. Jednakże zmiana zachowań komunikacyjnych nie jest prosta. Wymaga szerokiego wachlarza działań – począwszy od miękkich inicjatyw promujących alternatywne formy komunikacji, a kończąc na twardych inwestycjach w infrastrukturę.

Wzorem dla miast Pomorza Zachodniego może być Umeå. Ta szwedzka miejscowość w 2014 r. zajęła trzecie miejsce w rankingu *European Smart Cities*. Klasyfikację regularnie od kilku lat przygotowuje zespół Vienna University of Technology. Metodologia badań opiera się na miastach średniej wielkości, liczących od 100 tys. do 500 tys. mieszkańców. W tym samym roku miasto zostało nominowane do nagrody *European Green Capital Award* za politykę ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju. W swojej wizji inteligentnego miasta Umeå postawiła na ograniczenie emisji dwutlenku węgla i energooszczędność. Jednym z działań było *Zrównoważone Alidhem* – projekt odbudowy spalonego budynku z instalacją baterii fotowoltaicznych. Spadek zużycia energii o 50%, efektywniejsze wykorzystanie ciepłej wody oraz wyższa izolacyjność zostały docenione i nagrodzone w kategorii „mieszkanie” w konkursie *Sustainable Energy Europe* w 2013 r.

Zrównoważony kierunek rozwoju obrały też największe miasta w województwie zachodniopomorskim. Wzmocnienie miejskich obszarów funkcjonalnych – Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego – przewiduje Program Regionalny. Unijne wsparcie ukierunkowane jest na konkretne zadania, a największy strumień środków przeznaczonych na Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) popłynie właśnie na mobilność miejską. Mniejsze ośrodki też mogą liczyć na dofinansowanie zrównoważonego

**dr Maciej Kowalewski, socjolog
miasta, Uniwersytet Szczeciński:**

Tworzenie miasta inteligentnego może oznaczać nowe formy usług, organizacji lub też całkowicie zmienne podejście do miejskich instytucji. Ale nie można sobie wyobrazić miasta „smart” bez aktywnych i zaangażowanych obywateli. Moim zdaniem „Smart City” oparte jest przede wszystkim na kolektywnym procesie kreowania, wdrażania i oceniania innowacji. Nowe technologie wcale nie są niezbędne do budowania miasta inteligentnego, dopasowującego się do aktualnych wyzwań. Dobrym przykładem są gminne rozwiązania w ramach programu „Region dla rodziny” w naszym województwie. Bezpłatne zajęcia edukacyjne dla rodziców, dopłaty do żłobków i przedszkoli, stypendia, ulgi, bony rodzinne itd. – to właśnie moim zdaniem są przykłady inteligentnych rozwiązań odpowiadających na lokalne problemy społeczne. Bardzo często kreatywne rozwiązania wyrastają z oddolnych potrzeb usprawnienia miejskiej administracji. I warto się w te głosy wsłuchiwać.



Fot. Marcin Omeńczak

i energooszczędnego transportu. Przykładem jest Szczecinek, dla którego obecna perspektywa finansowa stwarza możliwości, by stać się *Smart City* w skali mikro.

Szczecin – metropolia dobrze skomunikowana

Liczący ponad 400 tys. mieszkańców Szczecin we wspomnianym wcześniej rankingu *European Smart Cities* znalazł się na 56. miejscu (w 2014 r.). Jako jedyne z polskich miast poprawił swoją pozycję (o 6 miejsc w górę) od pierwszej edycji z 2007 r. Według autorów rankingu główne atuty Szczecina to jego mieszkańcy i środowisko naturalne. Szczecinianie są otwarci, w swoim mieście czują się bezpiecznie, miejski transport jest zrównoważony, co z kolei przekłada się na niską emisję spalin.

Szczecin jest też największym ośrodkiem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM), który powstał, by wzmocnić związki pomiędzy stolicą województwa a obszarami przyległymi. Jednym z celów nawiązania ścisłej współpracy sąsiedzkiej pod szczecińską banderą było zintegrowanie sieci transportowej i łączności. Początkowo główne działania jednostek samorządowych skupionych w SOM, w ramach Strategii ZIT, nastawione były na realizację twardych inwestycji infrastrukturalnych (finansowanych m.in. z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko). Teraz czas na wsparcie transportu alternatywnego. Systematycznie rośnie liczba rozwiązań sprzyjających rozwojowi transportu multimodalnego: nowe, wydzielone torowiska, pasy autobusowe, zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe czy sztandarowy projekt – budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, która docelowo stać się ma główną ośią komunikacyjną na terenie SOM. Wysiłek inwestycyjny nie zmienia faktu, że szczecińska metropolia, podobnie jak wiele innych dużych miast, wciąż boryka się z dwoma problemami: rosnącą liczbą zarejestrowanych samochodów osobowych

(już ponad 550 aut na 1000 mieszkańców) oraz odpływem pasażerów z transportu zbiorowego. Oba zjawiska tworzą system naczyń połączonych – duży ruch samochodów i wynikający z niego niski poziom bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu (rowerzystów i pieszych) jest słabą zachętą do korzystania z alternatywnych form transportu.

Inteligentne miasto to takie, które zorientowane jest przede wszystkim na transport publiczny. W Szczecinie pierwszy krok w tę stronę został już zrobiony. Miasto dysponuje inteligentnym systemem transportowym umożliwiającym zarządzanie ruchem. W ramach systemu powstała sieć ulicznych kamer, tablice z informacjami dla kierowców (pięć kolorowych ekranów diodowych) i internetowy portal dla użytkowników dróg. Tablice LED wyświetlają trasy i prognozowany czas przejazdu. Gdy pojawia się korek, ikonka na tablicy zmienia kolor z zielonego na czerwony. System automatycznie liczy pojazdy jadące daną trasą, odczytuje tablice rejestracyjne i oblicza, w jakim czasie auto pokonało dany odcinek. Mieszkańcy mają możliwość podglądu na komputerze lub w smartfonie w czasie rzeczywistym pozycji interesującego ich tramwaju czy autobusu, mogą też sprawdzić aktualne nasilenie ruchu w mieście. Innym usprawnieniem jest Szczecińska Karta Aglomeracyjna łącząca funkcje biletu komunikacji miejskiej, elektronicznej portmonetki i karty dostępu do roweru miejskiego. Z czasem system obejmie wszystkie zainteresowane gminy leżące w SOM. – Nasze wysiłki idą w tym kierunku, by transport publiczny na obszarze SOM był dla pasażera intuicyjny i łatwy, jak nigdy wcześniej, zarówno na etapie planowania (planery podróży, przyjazna taryfa), jak i podróżowania (dogodne wejście do pojazdu, komfortowa jazda, bezproblemowe przesiadki) – mówi Magdalena Maik, koordynator ds. ZIT SOM.

Na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przewidziano znaczące wsparcie w ramach działania 2.2 RPOWZ *Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany*

klimatu w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – prawie 50 mln euro. Nabór wniosków ogłoszono w trybie pozakonkursowym. W sumie dofinansowanych zostanie 20 projektów w trzech obszarach określonych w Strategii ZIT:

1. transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym – węzły i parkingi przesiadkowe, tabor, inteligentne systemy transportowe (m.in. zakup 20 autobusów niskoemisyjnych dla gminy Szczecin i 15 dla gminy Police; budowa punktu przesiadkowego z zapleczem parkingowym na stacji kolejowej w Reptowie; budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Stargardzie)
2. zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym – infrastruktura rowerowa (m.in. budowa drogi rowerowej łączącej gminę Stare Czarnowo ze Szczecinem; budowa układu dróg rowerowych w Świnoujściu)
3. przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym – działania dotyczące oświetlenia ulicznego (budowa i modernizacja energooszczędnego oświetlenia ulicznego na terenie gminy Stepnica).

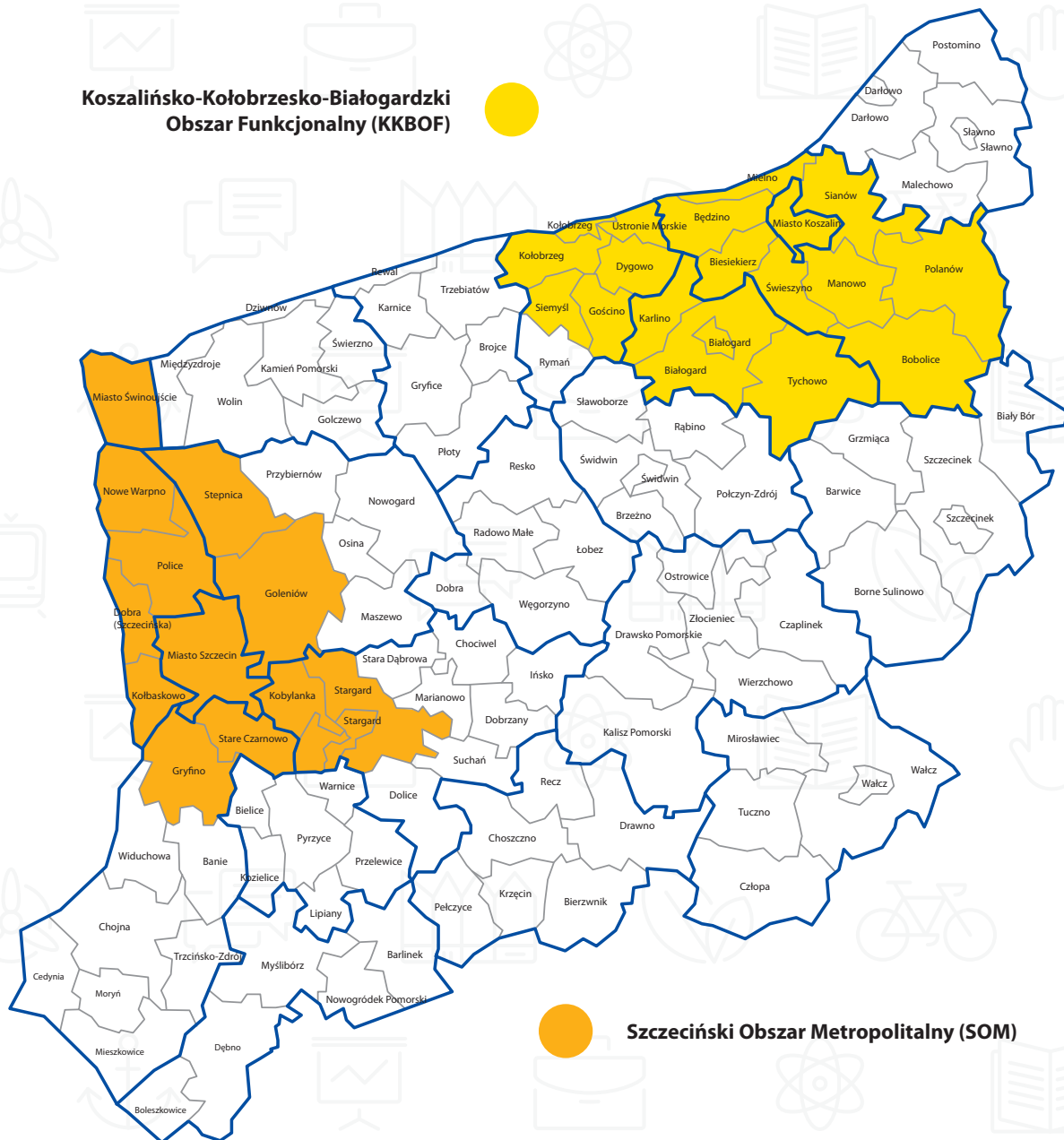
– Najlepsze efekty przyniosą przedsięwzięcia zintegrowane, których pochodną będzie zmiana zachowań mieszkańców. Celem samym w sobie nie jest modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego, lecz zwiększenie efektywności miejskiej i podmiejskiej komunikacji – podkreśla Magdalena Maik. Obszar SOM czeka również szereg inwestycji usprawniających infrastrukturę energetyczną, zwłaszcza w budynkach użyteczności publicznej i wielorodzinnych. Powinny one przynieść oszczędności w kosztach ogrzewania i zmniejszenie strat energii. Na te działania SOM otrzyma – już w trybie konkursowym – łącznie 15 mln euro z RPOWZ oraz 9,6 mln euro z komplementarnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Koszalin – na drodze do lepszej komunikacji

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF) tworzy kilkanaście gmin. Połączyła je nie tylko geografia, ale też wspólny problem transportowy – słabe skomunikowanie lokalne



W Szczecinie systematycznie rośnie liczba rozwiązań sprzyjających rozwojowi transportu multimodalnego



Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM)

Źródło: som.szczecin.pl

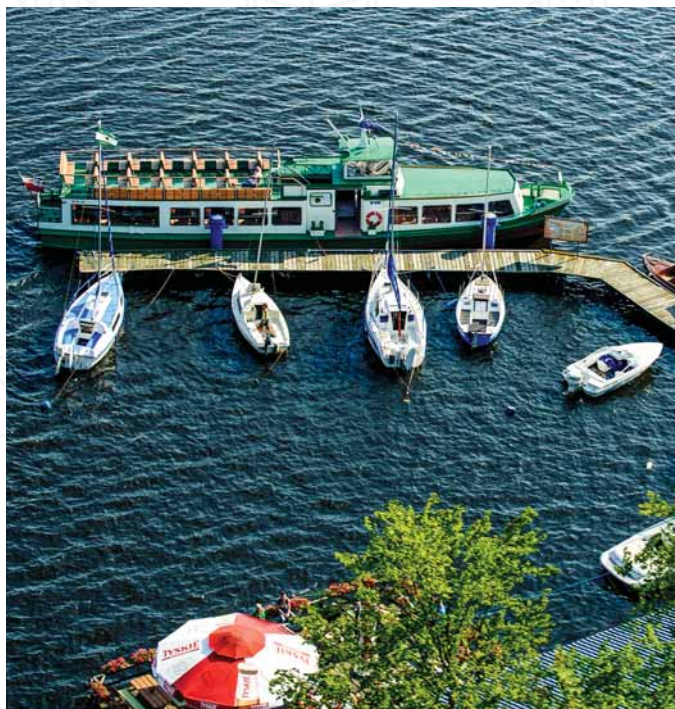
i „park&ride”, inteligentnych systemów transportowych – wymienia Renata Szott z Urzędu Miejskiego w Koszalinie. Modernizację lub budowę nowych dróg rowerowych planują gminy: Miasto Białogard, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg i Miasto Kołobrzeg, Miasto Koszalin, Manowo, Mielno, Polanów, Sianów, Siemysł, Świeszyno oraz Tychowo. Nie zabraknie także inwestycji związanych z wymianą lub zakupem taboru niskoemisyjnego dla spółek komunikacyjnych w Koszalinie, Kołobrzegu, Białogardzie i Gościnie.

Czy Szczecinek, czterdziestotysięczne miasto na wschodnich rubieżach województwa zachodniopomorskiego, może stać w jednym rzędzie z miastami, takimi jak Luksemburg, Barcelona czy Hamburg? – Zdecydowanie tak. Nasz transport miejski zasługuje na etykietę *smart* – mówi z przekonaniem burmistrz Szczecinka Jerzy Hardie-Douglas. O zintegrowanym, a jednocześnie zdwywersyfikowanym systemie przemieszczania się zaczęto myśleć już osiem lat temu. – Szczecinek stał się wtedy uczestnikiem projektu *Civitas Plus Renaissance* realizowanego przez konsorcjum miast europejskich. Zostaliśmy, obok włoskiej Perugii i angielskiego Bath, jednym z tzw. miast wiodących. Wspólnym mianownikiem



Fot. Marcin Wilk

W Szczecinku funkcjonuje „Filfri Bikes”, czyli bezobsługowy system publicznego roweru oraz tramwaj wodny



dla partnerów było posiadania historycznych centrów, a zadaniem programu – zmniejszenie uciążliwości przemieszczania się po tychże centrach. *Civitas* zmusił nas do przemyśleń na temat zalet i wad działającego już w mieście systemu komunikacyjnego – wspomina burmistrz Szczecinka.

Poszukiwanie nowych rozwiązań komunikacyjnych z równoczesnym ograniczaniem ruchu samochodowego musiało uwzględnić specyfikę położenia miasta. Szczecinek leży na przesmyku między dwoma jeziorami, przy czym jedno z nich – Trzesiecko – jest jeziorem śródmiejskim o kształcie bumerangu, a miasto zaczyna się na jego południowo-wschodnim krańcu, rozpościera wzdłuż całego wschodnio-północnego brzegu akwenu i kończy na zatoce położonej na północnym zachodzie. – Zauważyliśmy, że przy odrobinie dobrej woli można przemieścić się z jednego krańca miasta na drugi drogą wodną. Stworzyliśmy więc sieć przystanków i wdrożyliśmy ideę tramwaju wodnego obsługiwanego przez dwa kupione w Bawarii statki. Flotę uzupełniły zakupione w Holandii w ramach *Civitasu* trzy zabytkowe taksówki wodne – wyjaśnia Jerzy Hardie-Douglas.

Wkrótce pojawiły się kolejne pomysły dywersyfikacji transportu. W 2010 r. w Szczecinku uruchomiono wypożyczalnię rowerów, jeszcze zanim rozpoczął się boom na miejski cykling. – Ta inicjatywa przeniosła Szczecinek w europejski wymiar komunikacji miejskiej. O takich rozwiązaniach myślały wówczas tylko duże miasta Polski. Do tej pory Szczecinek jest jednym z nielicznych mniejszych miast, gdzie funkcjonuje *Filfri Bikes*, czyli bezobsługowy system publicznego roweru stworzony przez szczecinecką firmę Comdrev. Po sześciu latach – system bardziej usprawniony i poszerzony o nowe punkty wypożyczania – ciągle jest rozwijany o kolejne udogodnienia – mówi Jolanta Mikołajewska z Wydziału Rozwoju Urzędu Miasta w Szczecinku.

W ostatnich ośmiu latach na realizację działań z zakresu transportu i mobilności miejskiej Szczecinek pozyskał środki zewnętrzne w wysokości ok. 15 mln zł (m.in. z 7. Programu Ramowego UE, RPOWZ 2007-2013 czy Narodowego Programu Przebudowy Dróg

Lokalnych). Pozwoliło to na realizację szeregu inwestycji drogowych polegających zarówno na przebudowie ulic, jak i usprawnieniu innych aspektów komunikacyjnych, np. doświetlono przejścia dla pieszych.

Szczecinek osiągnął sukces. Jak bowiem zauważa socjolog miasta Maciej Kowalewski: – Organizowanie miejskich systemów w przypadku mniejszych miejscowości jest, paradoksalnie, dużym wyzwaniem. Trzeba przemyśleć optymalizację infrastruktury pod kątem potrzeb mieszkańców, którzy korzystają z małych i średnich miast zupełnie inaczej niż użytkownicy miast dużych.

Szczecinek ma apetyt na więcej, kolejne plany wiąże z nową perspektywą finansową. W ramach *Kontraktu Samorządowego dla Powiatu Szczecineckiego*, dofinansowanego z RPOWZ, samorząd chce zrealizować projekty, które umożliwią m.in.:

- modernizację oświetlenia miejskiego
- uzupełnienie sieci dróg rowerowych prowadzących do miejsc pracy i szkół (13 odcinków dróg rowerowych o łącznej długości ok. 7 km)
- rozbudowę dynamicznego systemu informacji pasażerskiej wraz z modernizacją głównych przystanków autobusowych
- zakup dziesięciu fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów elektrycznych.

Miasto nie ustaje też w staraniach, by do 2020 r. powstała obwodnica, która pozwoli ominąć Szczecinek podróżującym drogą krajową nr 11 z południa Polski w kierunku Kołobrzegu. Samorząd stara się również o dołączenie do konsorcjum miast europejskich realizujących program badawczo-rozwojowy, którego celem jest stworzenie sieci małych miejskich aut elektrycznych. – Ciągłe poszukujemy nowatorskich rozwiązań. Jesteśmy po prostu skazani na *Smart City* – podsumowuje burmistrz Jerzy Hardie-Douglas. To jednak nie wyrok, lecz szansa dla miasta i jego mieszkańców.

Waldemar Wierzyński



WIĘCEJ INNOWACJI W MŚP

Już 1 grudnia 2016 r. rozpocznie się kolejny nabór w ramach działania 1.5 *Inwestycje przedsiębiorstw wspierające rozwój regionalnych specjalizacji oraz inteligentnych specjalizacji*. Tym razem obejmie on projekty ze wszystkich ośmiu obszarów inteligentnych specjalizacji, z pewnymi wyjątkami. Pula środków to 52,64 mln zł.

Pierwszy nabór wniosków (przeprowadzany od 18 stycznia do 18 marca 2016 r.) był ograniczony do dwóch branż silnie reprezentowanych w wyznaczonych wstępnie przez Zarząd Województwa specjalizacjach regionalnych. – Przedsięwzięcia musiały się wpisywać w dwa obszary tematyczne: chemia oraz przemysł metalowo-maszynowy. Przedsiębiorcy złożyli 132 projekty, z których 68 spełniło kryteria wyboru projektów. Początkowo na konkurs zarezerwowano kwotę 30 mln zł. Dofinansowanie przyznano 12 najwyższej ocenionym projektom, które uzyskały minimum 88,5 punktu na 99 możliwych do zdobycia. Zarząd Województwa postanowił jednak zwiększyć alokację do prawie 60 mln zł i dzięki temu dotacje przyznano kolejnym 11 projektom na liście – wszystkim powyżej 85 punktów – mówi Wojciech Łebiński, dyrektor Wydziału Wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego UMWZ.

Nowy konkurs, ogłoszony 31 października br., obejmie wszystkie obszary wymienione w przyjętym uchwałą Zarządu Województwa Wykazie Inteligentnych Specjalizacji Pomorza Zachodniego (dokument komplementarny w stosunku do Regionalnej Strategii Rozwoju Inteligentnych Specjalizacji Województwa Zachodniopomorskiego 2020+). – Z obecnego konkursu wyłączone są jednak działalności, których dotyczyły projekty składane w pierwszym naborze – zaznacza Wojciech Łebiński.

Podmiotami uprawnionymi do ubiegania się o dofinansowanie są firmy z sektora MŚP, czyli mikroprzedsiębiorstwa, małe oraz średnie przedsiębiorstwa (precyzyjną definicję i sposób określenia wielkości przedsiębiorstwa podano w regulaminie, podpunkt 1.3 Podmioty uprawnione do ubiegania się o dofinansowanie). Na wsparcie mogą liczyć projekty, które przyczyniają się do zwiększenia zastosowania innowacji w sektorze MŚP i wzmacniają inteligentne specjalizacje Pomorza Zachodniego.

Nabór dotyczy następujących inteligentnych specjalizacji:

- wielkogabarytowe konstrukcje wodne i lądowe
- zaawansowane wyroby metalowe
- produkty drzewno-mieblarskie
- opakowania przyjazne środowisku
- produkty inżynierii chemicznej i materiałowej
- nowoczesne przetwórstwo rolno-spożywcze
- multimodalny transport i logistyka
- produkty oparte na technologiach informacyjnych.

Zamieszczony w regulaminie konkursu katalog podklas PKD precyzuje, jakich działalności powinny dotyczyć projekty. Wyłączone są te kody działalności, które były dopuszczane do wsparcia w pierwszym konkursie w ramach działania 1.5. Należy również zwrócić uwagę na

**NA WSPARCIE MOGĄ LICZYĆ
PROJEKTY, KTÓRE PRZYZYNIAJĄ SIĘ
DO ZWIĘKSZENIA ZASTOSOWANIA
INNOWACJI W SEKTORZE MŚP
I WZMACNIAJĄ INTELIGENTNE
SPECJALIZACJE POMORZA ZACHODNIEGO**

wyłączenia w zależności od charakteru działalności, z którą związany jest projekt – szczegółowo o tym w podrozdziale 1.2.1 regulaminu.

Jakie najważniejsze wydatki mogą być dofinansowane w projektach? Inwestycje w grunty, budynki, budowle, nowoczesne maszyny i urządzenia, linie produkcyjne, wartości niematerialne i prawne, a także wydatki na wprowadzanie nowych rozwiązań technologicznych prowadzące do:

- wykreowania nowego lub zasadniczo ulepszanego produktu czy usługi
- zwiększenia efektywności produkcji przedsiębiorstwa
- zasadniczej zmiany procesu produkcyjnego.

W tym konkursie na dofinansowanie projektów przeznaczono 52,64 mln zł. Maksymalny poziom dofinansowania projektu ze środków EFRR wynosi:

- 55% całkowitych wydatków kwalifikowalnych w przypadku mikro- i małych przedsiębiorstw
- 45% całkowitych wydatków kwalifikowalnych w przypadku średnich przedsiębiorstw.

Maksymalna kwota dofinansowania projektu wynosi 4 mln zł, a minimalną wartość wydatków kwalifikowalnych w ramach jednego przedsięwzięcia wyznaczono na poziomie 400 tys. zł. Wnioski będzie można składać od 1 grudnia 2016 r. do 31 stycznia 2017 r.

Warto zwrócić uwagę na kryteria oceny projektów (stanowią one załącznik do regulaminu konkursu). Niektóre z nich, np. konkurencyjność wnioskodawcy na poziomie ponadregionalnym, są wysoko punktowane. Pamiętajmy, że w pierwszym konkursie wsparcie otrzymały projekty z oceną przekraczającą 85 punktów. Teraz może być podobnie.

(JG)



SZKOLENIA SKROJONE NA MIARĘ

Firmy, które dobrze radzą sobie na konkurencyjnym rynku, mają solidne fundamenty. To nie tylko stabilne finanse, nowoczesne technologie czy sprawny marketing, ale także biegli w swoim fachu pracownicy. Kompetentna i wykwalifikowana załoga może być ważnym źródłem przewagi konkurencyjnej. Dlatego warto w nią inwestować. Teraz będzie to prostsze – w nowej perspektywie finansowej przedsiębiorcy sami decydują, z jakich szkoleń chcą skorzystać. Ta zmiana to prawdziwa rewolucja.

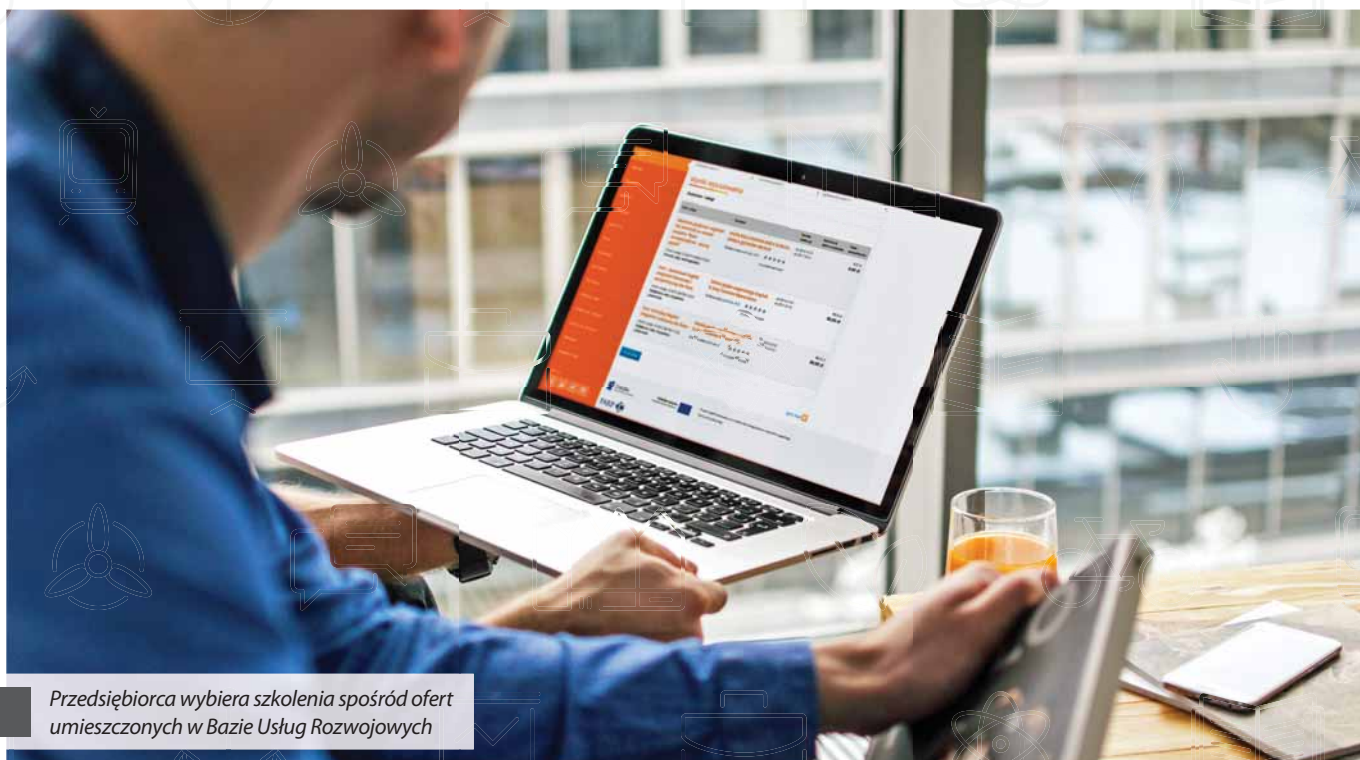
Inwestycje w kadry

Kilka kilometrów od Szczecina, w Pilchowie, budowana jest hala firmy EB Akcesoria Meblowe. Nowa siedziba to również nowi pracownicy – a tych trzeba przeszkolić. Sprawna obsługa magazynu wymaga znajomości specjalistycznych programów komputerowych, potrzebne będą także kursy dla operatorów wtryskarek. Bliskość granicy to też szansa na podbój zagranicznych rynków zbytu. Eksport wymaga jednak nie tylko wysokiej jakości produktów, ale i znajomości języków obcych. Pracownikom biurowym firmy EB Akcesoria Meblowe dobre posługiwanie się językiem niemieckim i angielskim przyda się w codziennej pracy i na międzynarodowych targach. To właśnie na nich zawiera się wiele ważnych kontraktów handlowych. Stąd też w planach szkoleniowych spółki znalazły się kursy językowe. Kolejne, bo podszczecińska firma od lat inwestuje w pracowników, w dużej mierze przy wsparciu funduszy unijnych. – Większość szkoleń odbywała się

na terenie firmy, chociażby z obsługi wtryskarek, specjalistycznych programów komputerowych czy nauki języków obcych, ale część była wyjazdowa, zwłaszcza gdy uczestniczyły w nich tylko pojedyncze osoby. Tak było taniej i efektywniej – wyjaśnia Edward Banaszak, właściciel firmy.

Nowa perspektywa – nowe podejście

W gospodarce wolnorynkowej przetrwać mogą tylko te przedsiębiorstwa, które stawiają na rozwój. Każdego dnia startują w wyścigu – o klienta, o pozycję na rynku, o jakość swoich usług i produktów. Większe szanse na wygraną mają przedsiębiorcy, którzy inwestują – także w pracowników. Koszty szkoleń, kursów czy doradztwa dla swoich kadr zachodniopomorskie firmy w dużej mierze pokrywały z Funduszy Europejskich. W poprzedniej perspektywie było to wsparcie współfinansowane z Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki.



Przedsiębiorca wybiera szkolenia spośród ofert umieszczonych w Bazie Usług Rozwojowych

SCHEMAT WSPARCIA W RAMACH PODMIOTOWEGO SYSTEMU FINANSOWANIA

WUP wyłania Operatora Podmiotowego Systemu Finansowania w konkursie

Operator przygotowuje system wdrażania wsparcia

We współpracy z Operatorem następuje identyfikacja potrzeb przedsiębiorcy

Przedsiębiorca zgłasza się do Operatora poprzez formularz rekrutacyjny



Źródło: WUP Szczecin

Operator dokonuje oceny wykonanej usługi i refundacji kosztów poniesionych przez przedsiębiorcę (50% kosztów usługi, a w określonych przypadkach do maksymalnie 80%)

Wybór usługi rozwojowej w Bazie Usług Rozwojowych. Przedsiębiorca opłaca 100% usługi

Następuje podpisanie umowy pomiędzy Operatorem a przedsiębiorcą

– Charakterystyczne dla minionego okresu było to, że programy szkoleniowe projektowane były bezpośrednio przez różne podmioty zajmujące się organizacją tego rodzaju przedsięwzięć. To one składały wnioski o dofinansowanie na realizację projektów i rekrutowały do nich przedsiębiorstwa. Często zatem firmy nie miały wpływu na rodzaj szkolenia, jaki był im oferowany – mówi Marta Bujko-Gryczyńska z Wydziału Zarządzania EFS Wojewódzkiego Urzędu Pracy (WUP) w Szczecinie. W perspektywie 2014-2020 odwrócono te relacje i decydujący głos zyskali przedsiębiorcy – sami wybierają rodzaj i zakres szkolenia dostosowany do potrzeb ich firmy. Ta zmiana pociągnęła za sobą kolejne. Wszystkie złożyły się na nowy system wsparcia rozwojowego – Podmiotowy System Finansowania.

Podmiotowy System Finansowania

Podmiotowy System Finansowania (PSF) umożliwia wsparcie w ramach działania 6.1 RPOWZ *Usługi rozwojowe skierowane do przedsiębiorców i pracowników przedsiębiorstw na podstawie systemu popytowego*. Całkowita pula środków przeznaczonych na rozwój

kwalifikacji i kompetencji pracowników firm Pomorza Zachodniego wynosi 54 mln zł. Centralnym podmiotem systemu jest przedsiębiorca, który sam decyduje o usługach rozwojowych, z jakich skorzysta jego firma i pracownicy. Natomiast formalności konieczne do uzyskania wsparcia pomoże załatwić pośrednik. Taką rolę w kontaktach między przedsiębiorcą a Wojewódzkim Urzędem Pracy będzie pełnić Operator PSF (wyłoniony w konkursie przez WUP). To na jego barkach spocznie niemal cała strona formalna. Operator będzie odpowiedzialny m.in. za rekrutację przedsiębiorstw, przekazanie im dofinansowania oraz jego rozliczenie. Co istotne, nie ocenia on w żaden sposób oferty szkoleniowej wybranej przez przedsiębiorcę. – System nie może ograniczać rodzajów, typów, obszarów tematycznych, miejsca realizacji, zakresu usług rozwojowych i metod, na które odbiorca wsparcia chce uzyskać dofinansowanie. Nie dokonuje się też analizy efektywności kosztowej usług, na które zdecydował się przedsiębiorca. Choć trzeba pamiętać, że dofinansowanie usługi następuje tylko do wysokości limitu określonego w umowie wsparcia – zaznacza Marta Bujko-Gryczyńska. Jeśli przedsiębiorca ma problem z samodzielnym wyborem określonej usługi lub potrzebuje doradztwa w tym zakresie, może oczywiście zwrócić się o pomoc do Operatora.

USŁUGI ROZWOJOWE, NA KTÓRE MOŻNA OTRZYMAĆ WSPARCIE W RAMACH DZIAŁANIA 6.1 RPOWZ

Usługi szkoleniowe:
szkolenia otwarte,
zamknięte, wewnętrzne,
zewnętrzne

Usługi rozwojowe o charakterze zawodowym:
kwalifikacyjne kursy zawodowe, kursy umiejętności zawodowych, inne kursy umożliwiające uzyskiwanie i uzupełnianie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji

Inne usługi rozwojowe:
usługi doradcze, coaching,
mentoring, falicytacja, studia podyplomowe, projekt zmiany

Usługi e-learningowe:
szkolenia synchroniczne (odbywające się w czasie rzeczywistym), szkolenia asynchroniczne (niewymagające jednoczesnej obecności ucznia i szkolącego, kontakt odbywa się np. via poczta elektroniczna)



Źródło: WUP Szczecin

Przedsiębiorcy sami będą mogli zgłaszać się do Operatora w regionie, choć do jego zadań należeć też będzie przeprowadzenie rekrutacji (mobilni doradcy będą zachęcać firmy z regionu do skorzystania ze wsparcia). Zainteresowany przedsiębiorca wypełni jedynie formularz rekrutacyjny – może to zrobić online – a następnie podpisze umowę o dofinansowanie szkolenia. Formularz rekrutacyjny będzie zawierać podstawowe informacje o firmie, m.in.: dane teleadresowe, rodzaj prowadzonej działalności, wielkość firmy. Po dokonaniu rejestracji przedsiębiorca otrzyma indywidualny numer identyfikacyjny (tzw. ID wsparcia), który umożliwi mu zapisanie się na wybrane usługi rozwojowe. Tego wyboru przedsiębiorca dokona w Bazie Usług Rozwojowych – prostej w obsłudze wyszukiwarce internetowej.

Baza Usług Rozwojowych – jest z czego wybierać

Przedsiębiorca wybiera szkolenia spośród ofert umieszczonych w Bazie Usług Rozwojowych. Portal ten – działający pod adresem uslugirozwojowe.parp.gov.pl – prowadzi Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości. – To bardzo proste narzędzie, podobne np. do wyszukiwarek połączeń lotniczych czy towarów na portalach aukcyjnych. Wystarczy wpisać, czego ma dotyczyć szkolenie, gdzie ma się odbyć, określić przedział cenowy i nacisnąć „szukaj”.

Istnieje też możliwość wyszukiwania ofert według słów kluczowych – wyjaśnia Rafał Kamiński, zastępca dyrektora Departamentu Usług Rozwojowych w Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości. System pokaże tylko te oferty, które spełniają założone wymagania. Baza Usług Rozwojowych jest jedynym miejscem, gdzie można szukać ofert szkoleniowych w ramach wsparcia uzyskanego z RPOWZ. Jeśli przedsiębiorca nie znajdzie tam odpowiedniego szkolenia, może skorzystać z tzw. giełdy usług. To nowe narzędzie, które umożliwia przygotowanie oferty szkoleniowej uwzględniającej specyficzne oczekiwania i potrzeby firmy. Wszystkie oferowane w Bazie usługi są zweryfikowane pod względem jakości, a wiarygodność instytucji szkoleniowych sprawdza PARP. Dodatkowo każdy, kto skorzystał ze szkolenia lub doradztwa, ocenia usługę, dzieląc się swoimi rekomendacjami z innymi użytkownikami portalu.

Dla kogo, ile i kiedy?

Na dofinansowanie usług rozwojowych mogą liczyć mikroprzedsiębiorcy (w tym osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na własny rachunek), małe i średnie przedsiębiorstwa. W ramach RPOWZ 2014-2020 maksymalna wartość wsparcia dla jednej firmy w ramach jednej umowy wynosi:

- 15 tys. zł dla mikroprzedsiębiorcy
- 75 tys. zł w przypadku małego przedsiębiorstwa
- 400 tys. zł dla średniego przedsiębiorstwa.

W ramach przysługującego limitu to przedsiębiorca decyduje, ilu pracowników i na jakie szkolenia skieruje. Firma pokrywa 50% kosztów szkolenia. W określonych sytuacjach można jednak otrzymać wyższą refundację:

- maksymalnie 70% w przypadku przedsiębiorców, którzy uzyskali wsparcie w postaci analizy potrzeb rozwojowych w ramach działania 2.2 PO WER
- maksymalnie 70%, gdy szkolenie prowadzi do zdobycia kwalifikacji potwierdzonych odpowiednim certyfikatem
- maksymalnie 80%, gdy usługa rozwojowa kierowana jest do:
 - » przedsiębiorstw prowadzących działalność w obszarze inteligentnych specjalizacji województwa zachodniopomorskiego

- » przedsiębiorstw działających w obszarze Specjalnej Strefy Włączenia
- » przedsiębiorstw wysokiego wzrostu
- » pracowników powyżej 50. roku życia i/lub o niskich kwalifikacjach.

Przedsiębiorca opłaca usługę szkoleniową z własnej kieszeni, a po jej rozliczeniu przez Operatora otrzyma refundację w ustalonej wysokości. Rekrutacja będzie prowadzona w sposób ciągły do wyczerpania puli środków przeznaczonych na wsparcie usług rozwojowych.

Więcej korzyści, mniej formalności

Podmiotowy System Finansowania to prawdziwa rewolucja w działaniach wspierających rozwój przedsiębiorstw. Przystawienie się na podejście popytowe, w którym przedsiębiorca samodzielnie decyduje o wyborze oferty szkoleniowej, odpowiada na zapotrzebowanie małego i średniego biznesu. – Jest to ogromne przedsięwzięcie o bardzo dużym znaczeniu dla rozwoju potencjału zachodniopomorskich firm. Środki te mają zachęcić przedsiębiorców do inwestowania w wiedzę i kwalifikacje swoich pracowników, co w efekcie ma się przełożyć na wzrost konkurencyjności naszych podmiotów gospodarczych. Wszystkie formalności dla przedsiębiorców zostaną ograniczone do niezbędnego minimum, tak aby maksymalnie uprościć proces ubiegania się o wsparcie oraz jego realizację – podkreśla Agnieszka Idziniak, wicedyrektor WUP ds. EFS.

Edwarda Banaszaka, właściciela firmy EB Akcesoria Meblowe, cieszą wprowadzone zmiany. Jak każdy przedsiębiorca ceni proste i funkcjonalne rozwiązania: – My sami najlepiej wiemy, czego nam trzeba. Nasza branża rozwija się bardzo szybko, wchodzą nowe technologie, nowe tworzywa, nowe rozwiązania. Trzeba się na tym dobrze znać, żeby wiedzieć, w którym kierunku warto się rozwijać – wyjaśnia. Jego firma nie jest duża, zatrudnia 34 osoby. Ale, jak mówi właściciel, jest samowystarczalna, a to oznacza, że zajmuje się każdym etapem produkcji – od roboczego szkicu konstruktora, do wysłania gotowego produktu do klienta. Potrzebne są więc szkolenia z obsługi programu komputerowego PSI, kursu operatora elektrodrażarek wglębnych oraz drutowych czy kursu na prawo jazdy kat. C. Oznaczało to dotychczas czasochłonne poszukiwania kursów doszkalających, co nie zawsze kończyło się sukcesem. Teraz wystarczy usiąść przed komputerem i w jednym miejscu – Bazie Usług Rozwojowych – znaleźć odpowiednią ofertę. Potem zostaje już tylko rejestracja u Operatora, podpisanie umowy i można wysłać pracowników na szkolenia. To spore ułatwienie – mniej dokumentów do wypełniania, więcej czasu na zajęcie się sprawami firmy. W biznesie efektywne działania i zaoszczędzony czas są na wagę złota. Podobnie jak dobrze wyszkolony pracownik.

Waldemar Wierzyński

KALENDARIUM DZIAŁANIA 6.1 RPOWZ

Ogłoszenie konkursu na wybór Operatora PSF

31 sierpnia 2016 r.

Nabór wniosków

**30 września –
31 października 2016 r.**

Rozstrzygnięcie konkursu

28 lutego 2017 r.
(termin orientacyjny –
może ulec zmianie)



BIORÓŻNORODNOŚĆ POD PARASOLEM OCHRONNYM

Krajobraz i przyrodę Pomorza Zachodniego doceniają turyści, którzy co roku masowo odwiedzają tę część Polski. Jednak ten naturalny skarb, także na skutek presji turystycznej, potrzebuje intensywnego wsparcia. Wzmocnienie różnorodności biologicznej, zachowanie walorów krajobrazowych i ukierunkowanie ruchu turystycznego – to działania, na jakie można uzyskać dofinansowanie w ramach RPOWZ.

Każdego dnia z naszej planety znika co najmniej 20 gatunków zwierząt lub roślin. Jak szacują przyrodnicy, za 30 lat to tempo wzrośnie jeszcze pięciokrotnie. Zmiany w przyrodzie są procesem naturalnym, jedne gatunki wymierają, inne się wzmacniają. Jednak obecna skala przeobrażeń i zanieczyszczenia przyrody przez człowieka doprowadza do ubożenia różnorodności biologicznej. A ta jest jak papierek lakmusowy, wskazując, niestety nie najlepszą kondycję naszej planety.

Bioróżnorodność pod lupą

W myśl ustaleń zawartych w „Konwencji o różnorodności biologicznej” podpisanej przez 196 państw w 1992 r. podczas Szczytu Ziemi w Rio de Janeiro różnorodność biologiczna to zróżnicowanie wszystkich żywych organizmów występujących na Ziemi w ekosystemach lądowych, morskich i słodkowodnych oraz w zespołach ekologicznych, których są częścią. W Konwencji określono zasady ochrony, pomnażania oraz korzystania z zasobów przyrody. Polska ratyfikowała ją w 1995 r., zobowiązując się do:

- rozpoznawania i monitorowania różnorodności biologicznej oraz istniejących i potencjalnych zagrożeń
- usuwania lub ograniczania tych zagrożeń
- zachowania i/lub wzbogacania istniejących oraz odtwarzania zanikłych elementów różnorodności biologicznej
- integracji działań na rzecz ochrony bioróżnorodności z działaniami ważnych dla tej ochrony sektorów gospodarki, administracji i społeczeństwa.

Europejskie Czerwone Listy Gatunków Zagrożonych i inne źródła wskazują, że różnorodność gatunkowa na wielu obszarach kontynentu została silnie zubożona w stosunku do innych regionów świata o podobnych warunkach naturalnych. Świadomość zagrożeń i troska o ochronę dziedzictwa przyrodniczego zaowocowała podjęciem szeregu inicjatyw o zasięgu ogólnoeuropejskim. Jedną z najważniejszych jest Paneuropejska Strategia Ochrony Różnorodności Biologicznej i Krajobrazowej przyjęta w 1995 r. w Sofii. Inny ważny dokument to program Natura 2000, którego zadaniem jest ochrona typów siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków. Polska – jako kraj członkowski – zobligowana została do wdrażania unijnych instrumentów prawnych służących utrzymaniu bioróżnorodności.

KATEGORIE ZAGROŻENIA GATUNKÓW WG CZERWONEJ KSIĘGI GATUNKÓW ZAGROŻONYCH

wymarłe	niewystępujące
wymarłe na wolności	niewystępujące w stanie dzikim, żyjące w hodowlach lub ogrodach zoologicznych
krytycznie zagrożone zagrożone narażone	zagrożone wyginięciem
bliskie zagrożenia	bliskie zagrożenia, ale jeszcze niekwalifikujące się do uznania za zagrożone wyginięciem
najmniejszej troski	gatunki pospolite, szeroko rozprzestrzenione

Żubry dokarmione funduszami

Cele dotyczące ochrony przyrody wytyczone strategicznymi programami na poziomie krajowym i w Unii Europejskiej wdrażane są w regionach dzięki programom operacyjnym. W poprzedniej perspektywie finansowej w województwie zachodniopomorskim zrealizowano szereg przedsięwzięć skupiających się na ochronie gatunków zagrożonych wyginięciem. Jednym z nich była „Budowa zagrody pokazowej żubrów w gminie Mirosławiec”. Dziką Zagrodą, bo tak została nazwana, służy ochronie żubrów, których stada żyją jeszcze na terenie Nadleśnictwa Mirosławiec i Poligonu Drawskiego. Zachodniopomorskie Towarzystwo Przyrodnicze, które zainicjowało przedsięwzięcie, otrzymało na ten cel z RPOWZ 2007-2013 ponad 800 tys. zł, a wartość całej inwestycji wyniosła 1,1 mln zł.

Zagroda w Jabłonowie jest domem dla sześciu dorosłych zwierząt, a od niedawna także dla ich potomstwa. W tym sezonie urodziły się trzy cielęta – dwie krówki i jeden byczek. – Dwóch przedstawicieli młodego pokolenia za rok zostanie wypuszczonych na wolność i zasili w cenne „obce” geny dziką populację, wypełniając ważne zadanie Dzikiej Zagrody – podnoszenie różnorodności genetycznej żubrów. A żubrzyczka powiększy stado pokazowe w Zagrodzie i wraz z pozostałymi okazami będzie „pracować” na rzecz

podniesienia wiedzy i akceptacji dla żubrów – mówi Magdalena Tracz z Zachodniopomorskiego Towarzystwa Przyrodniczego. Dziś Zagroda to jednocześnie placówka edukacyjna, która popularyzuje wiedzę o tych zwierzętach i metodach ich ochrony. Odwiedzający (m.in. uczniowie z regionalnych szkół przyjeżdżający tu na tzw. zieloną szkołę) mają sposobność, by zobaczyć te największe ssaki lądowe Europy, a dzikie stada nie są zarazem tak narażone na kontakt z turystami. – Każdy odwiedzający jest oprowadzany przez przewodnika, który opowiada o biologii, ekologii, metodach ochrony tych zwierząt oraz o wolnych stadach w naszym województwie – tłumaczy Magdalena Tracz. Zagrodę odwiedza co roku kilkanaście tysięcy gości, dzięki czemu można skutecznie szerzyć ideę czynnej ochrony zagrożonych gatunków poprzez bezpośredni kontakt z ich przedstawicielami.

Od początku tego roku żubry mają w Dzikiej Zagrodzie sąsiadów. To trzy rysie: Róża, Orpan i Paula, które wcześniej mieszkały w polskich i niemieckim zoo. Rysie trafiły do Jabłonowa w ramach bezgotówkowej wymiany między ogrodami. Ale przygotowanie dla nich zagród wymagało nakładów finansowych – część kosztów sfinansowała lokalna firma, resztę pokryto z budżetu Zachodniopomorskiego Towarzystwa Przyrodniczego. Sprowadzenie rysia to próba odbudowania populacji tego rzadkiego w Zachodniopomorskiem drapieżnika. Towarzystwo planuje pozyskanie wsparcia na introdukcję rysia ze środków RPOWZ 2014-2020. Gatunki takie jak ryś czy żubr – rzadkie, podatne na zagrożenie albo wymagające specjalnej uwagi – są przedmiotem szczególnego zainteresowania Unii Europejskiej.

RPOWZ dla fauny i flory

Jednym z celów szczegółowych IV osi priorytetowej RPOWZ *Naturalne otoczenie człowieka* jest wzmocnienie mechanizmów ochrony przyrody regionu. Na różnorodne projekty przeznaczono w sumie 25 mln euro. Część z nich skierowana jest na zapewnienie czynnej ochrony gatunków zagrożonych. Spory obszar Pomorza Zachodniego zajmują rezerваты, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, enklawy przyrodnicze oraz obszary objęte programem Natura 2000. To właśnie tam występują gatunki

FORMY OCHRONY PRZYRODY W WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIM

- 2 parki narodowe
- 118 rezerwatów przyrody
- 7 parków krajobrazowych
- 26 obszarów chronionego krajobrazu
- 82 obszary Natura 2000
- 2261 pomników przyrody
- 9 stanowisk dokumentacyjnych
- 606 użytków ekologicznych
- 43 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Źródło: Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, www.cfop.gdos.gov.pl

roślin, zwierząt i grzybów, na ochronę których można pozyskać dofinansowanie w ramach działania 4.4 *Wsparcie nieinfrastrukturalnych form ochrony przyrody*. Zalicza się do nich chociażby pełnik europejski – roślina objęta ścisłą ochroną gatunkową, a jednocześnie jeden z największych naturalnych skarbów gminy Bobolice. Na Pomorzu największe skupisko tej rośliny znajduje się w dolinie rzeki Chocieli. Pełnik został poważnie przetrzebiony – traktowany jako roślina ozdobna był masowo zrywany na bukiety lub wykopywany do przydomowych ogródków. W 1995 r. wojewoda koszaliński powołał Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Dolina rzeki Chocieli”. Obszar ochronny swoim zasięgiem objął tutejsze łąki, na których rośnie pełnik europejski, a także dwa inne gatunki chronione – wawrzynek wilczełyko i podkolan biały.

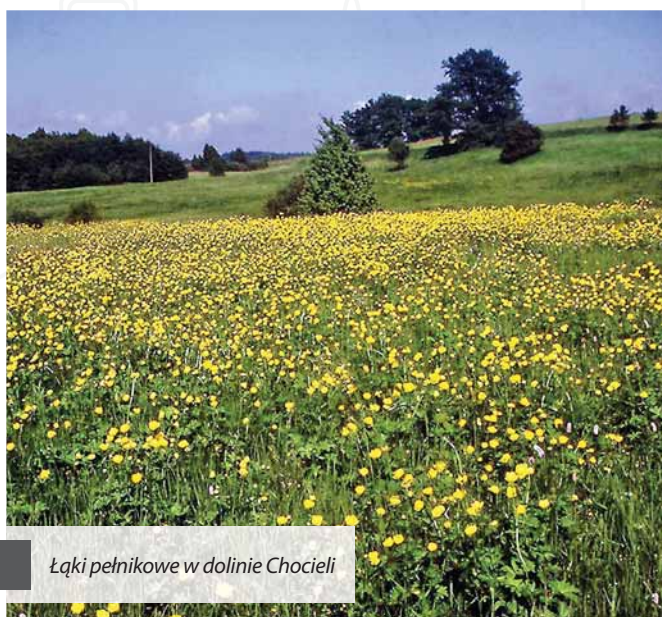


Fot. archiwum dzikiej Zagrody

Gatunki takie jak ryś czy żubr – rzadkie, podatne na zagrożenie – są przedmiotem szczególnego zainteresowania Unii Europejskiej



Nabór wniosków w konkursie w ramach działania 4.4 rozpocznie się 30 listopada br. – Obszarem wsparcia będą objęte przedsięwzięcia o charakterze nieinfrastrukturalnym skoncentrowane na wzmocnieniu ochrony *in situ* (ochrona gatunku, siedliska w miejscu ich występowania) na obszarach parków krajobrazowych i rezerwatów przyrody oraz wynikające m.in. z Planów Ochrony i Planów Działań Ochronnych. Warto zapoznać się z kryteriami wyboru projektów, szczególnie w zakresie punktacji określonej w kryteriach jakości – mówi Kinga Jacewicz, dyrektor ds. Funduszy Europejskich Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie. Najwyższą premię punktową uzyskają projekty przyczyniające się do ochrony gatunków wymienionych w Dyrektywie Ptasiej lub Dyrektywie Siedliskowej, umieszczonych na regionalnej bądź krajowej Czerwonej Liście Gatunków Zagrożonych. Są to m.in.: ptaki migrujące (np. gęś białoczelna), zwierzęta (rysie, wilki, nietoperze), rośliny (ramienica, pełnik europejski, wawrzynek wilczełyko i podkolan biały).



Fot. Zbigniew Osadowski

Łąki pełnikowe w dolinie Chocieli

Typy projektów, jakie przewidziano w tym działaniu to:

- zapewnienie ciągłości chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów wraz z ich siedliskami
- ochrona gatunków *in-situ* w ich naturalnym środowisku (parki krajobrazowe, rezerваты)
- odtwarzanie siedlisk i gatunków zdegradowanych – przywracanie właściwego stanu siedlisk i ostoi gatunku.

Dodatkowa premia punktowa przewidziana jest dla projektów, w których ponad połowa wydatków kwalifikowanych dotyczy działań ochronnych realizowanych w miejscu występowania chronionego gatunku lub siedliska. Celem interwencji ma być więc zachowanie siedlisk i gatunków oraz odtworzenie ich tam, gdzie zostały zdegradowane.

Projekty można realizować w partnerstwie. Podmiotami uprawnionymi do ubiegania się o dofinansowanie są: jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia; jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego; parki krajobrazowe i rezerваты przyrody; szkoły wyższe; organizacje pozarządowe; PGL Lasy Państwowe i jego jednostki organizacyjne; Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska oraz instytucje naukowe. Przewidywana alokacja na ochronę nieinfrastrukturalnych form przyrody to ponad 2,8 mln euro.

Wanda Skorupska, koordynator środowiskowy w Wydziale Zarządzania Strategicznego UMWZ:

Zaplanowane w obecnym RPOWZ cele są kontynuacją działań podjętych w latach 2007-2013 i polegających na czynnej ochronie przyrody, promowaniu bioróżnorodności oraz kształtowaniu podstaw ekologicznych.



Fot. Marcin Omelniczak

Turystyka łagodna dla przyrody

Bałtyk, obok gór i mazurskich jezior, to zdecydowanie najpopularniejsza destynacja. Masowa turystyka jest potwierdzeniem atrakcyjności regionu, ale zarazem ogromnym dla niego obciążeniem. Ukierunkowanie ruchu turystycznego na obszarach cennych przyrodniczo przewidziano m.in. w działaniu 4.6 RPOWZ *Wsparcie infrastrukturalnych form ochrony przyrody i krajobrazu*. W zakończonym 26 sierpnia br. naborze wniosków o dofinansowanie starają się dwa kompleksowe przedsięwzięcia – budowa infrastruktury turystycznej na terenie sześciu parków krajobrazowych województwa zachodniopomorskiego oraz „Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego”. Projekty planuje realizować jako lider Województwo Zachodniopomorskie. Pozwoli to uniknąć działań fragmentarycznych i niespójnych obszarowo.

– Projekty te mają na celu ochronę terenów bardzo atrakcyjnych przyrodniczo, a jednocześnie uspokojenie ruchu turystów i bezpieczną prezentację walorów środowiska naturalnego. Takie przemyślane, systemowe podejście do istniejącego problemu oddziaływania człowieka na obszary cenne przyrodniczo zapewni lepszą ich ochronę oraz podniesie wśród mieszkańców świadomość w zakresie zrównoważonego korzystania z zasobów przyrodniczych – podkreśla Wanda Skorupska, koordynator środowiskowy w Wydziale Zarządzania Strategicznego.

Działania 4.4 i 4.6 to tylko część szerokiego wachlarza wsparcia środowiskowego w RPOWZ 2014-2020. Na całokształt składają się inwestycje realizowane w innych ważnych z punktu widzenia przyrody obszarach, związane m.in. z: poprawą jakości powietrza (gospodarka niskoemisyjna), zmniejszeniem energochłonności budynków publicznych i mieszkaniowych (termomodernizacja), zwiększeniem ilości energii elektrycznej wytwarzanej z odnawialnych źródeł energii, działaniami dotyczącymi adaptacji do zmian klimatu i zmniejszenia skali oddziaływań z nich wynikających, ochroną zasobu wód powierzchniowych i podziemnych. Równolegle przeprowadzone zostaną projekty dotyczące edukacji ekologicznej, ochrony różnorodności biologicznej na terenach miejskich i pozamiejskich. Tylko kompleksowe podejście do ochrony przyrody sprawi, że przyszłe pokolenia będą mogły żyć w pięknym i zróżnicowanym przyrodniczo regionie, jakim jest Pomorze Zachodnie. Perspektywa działań musi zatem wykraczać poza ten umowny 2020 rok – to perspektywa naszych wnuków i prawnuków.

Monika Wierzyńska



JAK SKORZYSTAĆ NA OCHRONIE ŚRODOWISKA

Dokonałiśmy rzeczy niezwykłej, bo nauczyliśmy się czerpać zysk z ochrony środowiska – mówił Olgierd Geblewicz, marszałek województwa zachodniopomorskiego podczas otwarcia III Forum Ekologicznego w Kołobrzegu. To był czas wymiany doświadczeń, a także dyskusji o nowych koncepcjach, jak chociażby o gospodarce o obiegu zamkniętym.

Ciekawe odniesienie religijne do kwestii ekologii znalazło się w wykładzie inauguracyjnym wygłoszonym przez ks. dr. Sławomira Soczyńskiego z Uniwersytetu Papieskiego Jana Pawła II w Krakowie. – Papież Franciszek w swojej pierwszej encyklice „Laudato si”, poświęconej trosce o naszą planetę, nasz wspólny dom, wzywa do „ekologicznego nawrócenia”. Człowiek musi przestać myśleć o sobie jako podmiocie, któremu wszystko wolno, bez żadnych konsekwencji dla siebie i świata przyrody. „Nie ma ekologii bez właściwej antropologii” – te słowa oznaczają, że musimy brać odpowiedzialność za to, jak korzystamy z zasobów natury. Że musimy zachować świat przyrody dla przyszłych pokoleń w takim samym lub lepszym stanie – mówił ks. dr. Sławomir Soczyński. Według papieża ekologia musi się zacząć od odnowy człowieka.

W podobnym tonie wypowiadali się zaproszeni na forum marszałkowie województw. Wszyscy podkreślali, że o postawie ekologicznej decyduje świadomość, jak silny wpływ na środowisko ma nasza działalność i codzienne zachowania. Dlatego tak duże znaczenie odgrywa edukacja ekologiczna i kształtowanie wrażliwości na otaczający nas świat. Znalazło to wyraz w organizowanych podczas forum zabawach i pokazach dla dzieci i młodzieży. Imprezie towarzyszyła też aukcja charytatywna prowadzona przez Agnieszkę Rylik, a także tradycyjna już parada rowerowa ulicami Kołobrzegu.

RPOWZ w obszarze środowiska

Panel dyskusyjny poświęcony finansowaniu inwestycji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 stworzył okazję do okresowych podsumowań i wymiany cennych doświadczeń. RPOWZ to największe źródło wsparcia projektów środowiskowych w regionie. Zarząd Województwa poprzez Wydział Zarządzania Strategicznego kieruje całym programem. Wydział odpowiada za koordynację prac poszczególnych jednostek wdrażających, zarówno wewnątrz urzędu, jak i Instytucji Pośredniczących. Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW) w Szczecinie pełni funkcję Instytucji Pośredniczącej w ramach RPOWZ dla 20 działań związanych z ochroną środowiska i zarządza alokacją przekraczającą 195 mln euro. Z pieniędzy tych finansowane są min. inwestycje w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami, odnawialnych źródeł energii, termomodernizacji obiektów użyteczności publicznej oraz wielorodzinnych budynków mieszkaniowych czy edukacji ekologicznej.

– Najbardziej popularnym obszarem jest gospodarka niskoemisyjna, w ramach której beneficjenci mogą pozyskać dofinansowanie na instalację z odnawialnych źródeł energii. Dominują inwestycje w instalacje fotowoltaiczne – dotyczyło ich 80% projektów, które wpłynęły do Funduszu w trakcie konkursu w ramach działania 2.10 *Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł*. W wyniku oceny formalnej i merytorycznej dofinansowanie przyznano 48 projektom. Łączna kwota dofinansowania po zwiększeniu alokacji wyniosła 95,2 mln zł. Wśród beneficjentów dominują przedsiębiorcy, którzy dostrzegają korzyści wynikające z inwestycji w instalacje OZE – mówiła Kinga Jacewicz, dyrektor ds. Funduszy Europejskich WFOŚiGW.

W obecnej perspektywie finansowej zdobycie dotacji przez przedsiębiorców jest dużo trudniejsze, gdyż sporo pieniędzy skierowano na instrumenty zwrotne, które na preferencyjnych warunkach są dostępne dla każdego. Dotacje dedykowane są przede wszystkim inteligentnym specjalizacjom regionu, ale i tu – zdaniem Piotra Wolskiego z biura ds. Koordynacji Instrumentów Wsparcia w Wydziale Zarządzania Strategicznego UMWZ – jest miejsce na proekologiczne inwestycje. Dotyczy to zwłaszcza dwóch obszarów tematycznych, którymi są: opakowania przyjazne środowisku oraz inżynieria chemiczna i materiałowa. Opakowania stanowią dziś kluczowy problem w gospodarce odpadami. Na wsparcie mogą liczyć zatem rozwiązania, dzięki którym produkowane będą opakowania biodegradowalne czy łatwe w recyklingu. Jeśli chodzi o inżynierię chemiczną i materiałową, interesujące są rozwiązania wykorzystujące biomasę do celów energetycznych, zmniejszające materiał- i energochłonność, a także recykling tworzyw sztucznych.

Doświadczenie i praktyka

Czy przygotowanie aplikacji i realizacja projektu to proces skomplikowany? Na to pytanie odpowiadali uczestniczący w debacie przedstawiciele spółek wodno-kanalizacyjnych z regionu. – Podczas realizacji dużego projektu „Parsęta” (pełna nazwa: *Zintegrowana gospodarka wodno-ściekowa w dorzeczu Parsęty*, projektodawca: Związek Miast i Gmin Dorzecza Parsęty; dotacja: 230 mln zł – przyp. red.) zebraliśmy cenne doświadczenia w zakresie korzystania ze środków unijnych. Trzeba uzyskać pewność, że zapisy w dokumentacji odczytujemy tak samo, jak instytucja wdrażająca. Bez tego nie da się przygotować dobrego wniosku. Dzięki przestrzeganiu tych zasad moja firma w ciągu ostatnich 9 lat uzyskała ok. 20 mln zł wpływów w postaci dotacji i pożyczek na inwestycje wodno-ka-

nalizacyjne – wyjaśniał Andrzej Wdowiak, prezes Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji (PWik) w Szczecinku. Wyszkołeniu się w pozyskiwaniu dotacji szczecińskie PWik zawdzięcza również swój ostatni sukces – zdobycie dotacji w wysokości ponad 900 tys. zł na rozbudowę stacji uzdatniania wody w Bornem Sulimowie. Była to pierwsza podpisana umowa o dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego 2014-2020 w ramach działania 3.5 *Wsparcie rozwoju sieci wodociągowych*.

Dyrektor Kinga Jacewicz podkreślała, że obowiązkową lekturą podczas przygotowywania wniosku jest regulamin konkursu zawierający niezbędne wskazówki i wykaz załączników. – Jest możliwość uzupełnienia braków formalnych. Można nawet dostarczyć brakujący załącznik, lecz projektodawcy zapominają, że taki dokument musi zostać wydany przed terminem zakończenia naboru. Takie niuanse powodują odrzucenie wniosku – przestrzegała.

Mariusz Patyk, zastępca dyrektora ds. inwestycji i rozwoju w Zakładzie Wodociągów i Kanalizacji (ZWik) w Szczecinie, mówił o konieczności gromadzenia przez beneficjentów wkładu własnego. – Mimo iż dofinansowanie jest wysokie, to przy wielomilionowych inwestycjach jest to duże wyzwanie. Poza tym projektodawcy muszą pamiętać, że tworząc majątek, trzeba zapewnić nowym inwestycjom utrzymanie – ostrzegał Mariusz Patyk. Zwracał też uwagę na ramy czasowe realizacji projektów. W naszych warunkach trzeba brać pod uwagę długie procedury zdobywania pozwoleń.

Przedsiębiorcy ostrzegali, że harmonizacja polskiego prawa z unijnymi dyrektywami często się opóźnia, m.in. był kłopot z ustaleniem taryfy – czy amortyzacja ze środków sfinansowanych dotacjami może być wliczana do taryfy, czy nie? Opóźnienia w regulacjach krajowych mogą mieć też wpływ na tempo realizacji programów regionalnych. – Martwi mnie gospodarka odpadami. Linia demarkacyjna między programem regionalnym a krajowym jest wyznaczona w ten sposób, że jeśli na danym obszarze jest spalarnia, to wszystkie inwestycje w zakresie gospodarki odpadami są finansowane z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Moglibyśmy mieć problem z wydatkowaniem 15 mln euro zarezerwowanych na działanie 3.7. Musieliśmy przesunąć konkurs w tym

działaniu na przyszły rok, gdyż trwają konsultacje związane z linią demarkacyjną – wyjaśniała Kinga Jacewicz.

– Na razie nie ma zagrożeń dla realizacji programu. Wkład własny jest dużym obciążeniem zwłaszcza dla samorządów, które sporo inwestowały w poprzednich latach. Nigdy jednak nie było naszym celem, by na początku perspektywy zakontraktować wszystkie środki. Gdy pieniądze na rynku jest mało, widać niekorzystne fluktuacje. W tej perspektywie obowiązuje zasada n+3, jest więc więcej czasu na rozliczenie projektów i programu – uspokajał Piotr Wolski.

Bez KAWKI i RYŚIA

Podczas Forum odbyła się debata o roli samorządów w realizacji polityki środowiskowej państwa. Marszałkowie zwrócili uwagę, że mimo narzucenia samorządom obowiązku realizacji programów ochrony powietrza, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) nie kontynuuje programów nakierowanych na wzrost efektywności energetycznej i ograniczenie emisji gazów, takich jak KAWKA czy RYŚ. Wszyscy podkreślali, że pieniądze z Funduszy Europejskich nie zapewnią wystarczającego wsparcia na cele związane z przestawieniem gospodarki na niskoemisyjną. Potrzebny jest większy udział środków krajowych.

Program KAWKA ma na celu likwidację niskiej emisji. NFOŚiGW przeprowadził dotychczas trzy nabory, na które skierowano 400 mln zł, czyli cały budżet programu. Na dwie pierwsze edycje NFOŚiGW przeznaczył prawie 280 mln zł. W związku z zobowiązaniami narzuconymi dyrektywą CAFE Narodowy Fundusz planował wydatkowanie środków do 2018 r. – tak, aby możliwe było spełnienie tych zobowiązań. NFOŚiGW tłumaczy, że 20 stycznia 2016 r. zakończył się ostatni, trzeci nabór i ta edycja nadal trwa – finansowane są umowy podpisane w ramach tego programu. Nie podjęto jednak decyzji o jego kontynuacji. NFOŚiGW tłumaczy, że już wcześniej nie zakładał dalszych naborów w ramach KAWKI.

Ogólnopolski program RYŚ był nakierowany na termomodernizację budynków jednorodzinnych. Miał być wdrażany przez WFOŚiGW oraz banki. Zgodnie z harmonogramem NFOŚiGW ogłosił nabory na pośredników. W ramach ostatniego naboru 100 mln zł

przeznaczono dla WFOŚiGW, a 300 mln zł skierowano do banków. Nie zgłosił się jednak żaden bank, który byłby skłonny obsługiwać program. Wnioski w ramach programu RYŚ złożyło 10 WFOŚiGW, co oznacza, że również nie wszystkie z 16 WFOŚiGW podjęły się tej roli. Dlatego centralny urząd nie wyraził zgody na przekazanie kwot do odpowiednich wojewódzkich funduszy.

NFOŚiGW wyjaśnia, że nie rezygnuje z programów wsparcia nakierowanych na ochronę powietrza. Pracuje nad nowymi instrumentami, dzięki którym możliwe będzie uzyskanie jeszcze lepszych efektów ekologicz-



Fot. Marcin Bielecki/Polska Fundacja Ekologiczna

Debata o finansowaniu inwestycji ekologicznych z programu RPOWZ 2014-2020

nych. Konkretnie potrzeby w tej mierze oraz ewentualnie zakres nowych obszarów wsparcia zostaną zidentyfikowane po zakończeniu trwającego jeszcze przeglądu programów priorytetowych. Mimo to przedstawiciele zarządów województw są zaniepokojeni, że wstrzymanie finansowania z krajowych środków mocno uderza w szansę powodzenia planów gospodarki niskoemisyjnej przyjmowanych przez samorządy lokalne. Wicemarszałek Województwa Łódzkiego Artur Bagieński podkreślił, że kilka miejscowości z jego województwa znalazło się w niechlubnym rankingu 50 miast o najbardziej zanieczyszczonym powietrzu w Europie. – Polskie samorządy nie są zasobne. Realizacja programów ochrony powietrza wymaga wsparcia ze środków krajowych i europejskich – mówił Artur Bagieński.

Zachodniopomorskie w awangardzie

W lipcu 2016 r. WFOŚiGW w Szczecinie uruchomił autorski program dofinansowujący proekologiczne przedsięwzięcia realizowane przez mieszkańców regionu. Wspiera on m.in. inwestycje w domowe instalacje OZE, a także termomodernizację czy zakup ekologicznych środków transportu, w tym samochodów, skuterów i rowerów z napędem elektrycznym. Jeszcze podczas trwania Forum pojawiły się informacje o własnej inicjatywie regionu, która niejako zastąpi wstrzymane lub zakończone programy ochrony powietrza zarządzane na poziomie centralnym. W wypadku inwestycji w domowe instalacje OZE szczeciński WFOŚiGW oferuje dofinansowanie w postaci pożyczki oprocentowanej na 2%. Nie będzie ona wymagać wkładu własnego i będzie można z niej sfinansować do 100% kosztów inwestycji. Maksymalny okres spłaty to 15 lat. Pomyślna realizacja inwestycji może przynieść dodatkowy profit – umorzenie 20% kosztów pożyczki. Zdaniem Jacka Chrzanowskiego, prezesa WFOŚiGW w Szczecinie, pożyczki dla osób fizycznych świetnie uzupełniają ofertę pozostałych programów i wypełniają lukę, która powstała po zakończeniu Prosumenta.

Nowy model gospodarki

Jeden z ostatnich paneli dyskusyjnych podczas Forum był poświęcony koncepcji gospodarki o obiegu zamkniętym (ang. *Circular Economy*). Unia Europejska jest uzależniona od importu paliw i surowców kopalnych (tzw. surowce strategiczne). Ich światowe zasoby kurczą się i drożeją. Z drugiej strony powtórnie wykorzystujemy zaledwie 40% odpadów, a 60% składujemy, nie zdając sobie sprawy, ile bogactwa kryje się w produktach wyrzucanych przez nas do śmieci. – Prosty przykład: ile złota możemy mieć z różnych źródeł? W kopalni z jednej tony rudy można pozyskać 5 g złota, z tony płytek z drukowanymi układami elektronicznymi – od 200 do 250 g, natomiast z tony zużytych telefonów – od 300 do 350 g. Stąd wniosek, że miejskie składowiska odpadów kryją w sobie więcej łatwo dostępnego złota niż kopalnie – tłumaczył Piotr Barczak, koordynator polityki do spraw odpadów Europejskiego Biura Ochrony Środowiska.

Koncepcja *circular economy* to nowe podejście do cyklu życia produktów opierające się na odchodzeniu od modelu linearnego: weź – użyj – wyrzuć. Zmierzają one do przestawienia się na model cyrkularny (obieg zamknięty), w którym produkty, materiały i surowce pozostają w gospodarce tak długo, jak jest to możliwe. Tym samym skala wytwarzanych odpadów zostaje zminimalizowana, a urządzenia poddaje się wielokrotnym naprawom i z powrotem wprowadza na rynek. Produkty powinny więc lepiej pasować do *circular economy*, by do środowiska trafiało jak najmniej odpadów, które należałoby traktować w kategorii strat. Kluczowe zatem wy-

Wybrane cele gospodarki o obiegu zamkniętym:

- zmniejszenie liczby odpadów przedostających się do mórz (o 50% do 2020 r.)
- zmniejszenie liczby odpadów żywności (o 30% w 2020 r. w stosunku do prognozowanej wielkości w 2017 r.)
- zapobieganie zaplanowanemu starzeniu się produktów (ocena w 2018 r.)
- wsparcie dla ekoprojektowania
- zwiększeniu zakresu stosowania rozszerzonej odpowiedzialności producenta – powiązanie kosztów z możliwościami przetwarzania materiałów
- wprowadzenie standardów jakościowych recyklingu i dla materiałów pochodzących z recyklingu.

Spodziewane korzyści w UE do 2030 r.:

- 170 tys. nowych miejsc pracy
- 600 mld euro redukcji kosztów działalności przedsiębiorstw
- 3% wzrostu produktu krajowego brutto w całej UE
- 20% redukcji zapotrzebowania na surowce
- 500 mln ton redukcji emisji gazów cieplarnianych.

daje się takie podejście do projektowania, by maksymalnie wydłużyć życie produktów, umożliwić ich naprawę i regenerację, a następnie – powtórne użycie. I by ograniczyć powstawanie odpadów, których nie można poddać recyklingowi.

Komisja Europejska pod koniec 2015 r. zaprezentowała pakiet strategicznych rozwiązań legislacyjnych określanych wspólnym mianem jako „gospodarka o obiegu zamkniętym”. Ich celem jest zamknięcie obiegu gospodarki na wszystkich etapach cyklu życia produktów: od projektowania i produkcji, poprzez użytkowanie, powtórne użycie, gospodarowanie odpadami, wykorzystanie surowców wtórnych, po ponowne wytworzenie produktów. Chodzi o przestawienie europejskiej gospodarki na taki model, w którym zasoby wykorzystuje się w bardzo zrównoważony sposób, a cykl życia produktów jest maksymalnie wydłużony. – To nie jest projekt dotyczący gospodarki odpadami, jak często się uważa. Regulacje te zmierzają do uzyskania efektu synergii między obniżaniem kosztów gospodarki w ogóle oraz zmniejszeniem kosztów polityki klimatycznej. Aby to osiągnąć, potrzebne jest usunięcie barier istniejących w gospodarce odpadami. Szczególnie dotyczy to Polski, bo nieefektywnie wykorzystujemy odpady pochodzące z selektywnej zbiórki – mówił Tomasz Styś z Instytutu Sobieskiego.

Niektóre cele gospodarki o obiegu zamkniętym przenikają już do polityki krajowej. Zaostrzono wiele norm związanych z gospodarką odpadami (ma to odzwierciedlenie w przygotowywanych wojewódzkich planach gospodarki odpadami). Województwa musiały zaplanować inwestycje ograniczające składowanie odpadów ulegających biodegradacji. Szczególnym wyzwaniem jest osiągnięcie celów dotyczących przygotowania do ponownego użycia i recyklingu. Nowa polityka w tym zakresie powinna się przyczynić do wzrostu liczby miejsc pracy w sektorze gospodarki bioodpadami, a także w sektorze renowacji i recyklingu urządzeń.

Jerzy Gontarz

Całość artykułu dostępna w wersji online.



WIATR ZMIAN W ZAMÓWIENIACH PUBLICZNYCH

Rynek zamówień publicznych w UE odpowiada za nawet 19% unijnego PKB¹, dlatego każda zmiana regulacji w tym zakresie wymaga drobiazgowej analizy i starannej redakcji przepisów. Ostatni z unijnych pakietów reform został niedawno implementowany do polskiego porządku prawnego i teraz przychodzi czas na sprawdzenie, czy zamysł pomysłodawców dobrze przełożono na język prawa.

Reforma polskiej ustawy Prawo zamówień publicznych (Pzp) była niezbędna – w połowie kwietnia minął bowiem termin implementacji dwóch unijnych dyrektyw: nr 2014/24/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych (tzw. dyrektywa klasyczna) oraz nr 2014/25/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (tzw. dyrektywa sektorowa). Nowe przepisy Prawa zamówień publicznych weszły w życie 28 lipca br. Ekspertci są zgodni, że regulacje przynoszą prawdziwą rewolucję.

Rewolucja w kryteriach oceny ofert

Dotychczas kluczowym, a często wręcz jedynym kryterium stosowanym przy ocenie ofert była cena. Po nowelizacji waga tego kryterium nie będzie mogła przekraczać 60%. Ponadto zamawiający jako podstawowy wymóg będzie mógł obrać albo cenę lub koszt, albo cenę lub koszt i inne kryteria wymienione w art. 91 ust. 2 Pzp. Posłużenie się przez ustawodawcę alternatywą nierozłączną (spójnik „lub”) wskazuje, że zamawiający może zastosować kryterium kosztu zamiast kryterium ceny – w praktyce oznacza to możliwość uwzględnienia przy ocenie ofert kosztów związanych z eksploatacją przedmiotu zamówienia, a nawet „ekologicznych efektów zewnętrznych”, czyli emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń (art. 91 ust. 3c).

Waga kryterium ceny będzie mogła być podniesiona ponad poziom 60%, a nawet zostać zastosowana jako jedyne kryterium przy ocenie ofert tylko w jednym przypadku – kiedy zamawiający określi jednoznaczne standardy jakościowe, jakie powinien spełniać przedmiot zamówienia (art. 91 ust. 2a). Co to dokładnie oznacza? Wyjaśnienie znajdziemy w wyroku o sygn. akt KIO 2395/14, w którym Krajowa Izba Odwoławcza, powołując się na dorobek doktryny, wskazała, że „ustalone standardy jakościowe to przede wszystkim powtarzalne parametry techniczne przedmiotu świadczenia (trwałość, wytrzymałość, funkcjonalność, gabaryty itd.) bądź powtarzalne parametry technologiczne lub czynnościowe (przy usługach)”. Tym samym można stwierdzić, że kryterium ceny będzie mogło być wyłącznym np. przy zakupie materiałów biurowych czy usługi sprzątnięcia pomieszczeń.

Równie donośne są zmiany dotyczące innych kryteriów, jakie pod uwagę będzie mógł wziąć zamawiający, dokonując oceny ofert. Katalog przykładowych kryteriów został zawarty w art. 91 ust. 5, ale należy pamiętać, że posłużenie się przez ustawodawcę terminem „w szczególności” jednoznacznie wskazuje, że nie jest to katalog zamknięty. Warto zwrócić uwagę na art. 91 ust. 2 pkt 5, zgodnie z którym zamawiający będzie mógł wziąć pod uwagę organizację, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia, jeżeli mogą mieć znaczący wpływ na jakość wykonania zamówienia. Wskazanie wprost tego kryterium jest pokłosiem wykładni przepisów dokonanej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE).

Bartłomiej Kardas, zastępca dyrektora Wydziału Organizacji i Rozwoju Zasobów Ludzkich w UMWZ:

Zmiany mają na celu z jednej strony uelastyczenie procedur, zmniejszenie obciążeń biurokratycznych nakładanych na wykonawców, a z drugiej zmierzają do częściowej implementacji przepisów dyrektyw unijnych. Co najistotniejsze, zmiana przepisów wymusza na osobach odpowiedzialnych za przygotowanie i przeprowadzenie procedur zwiększone zaangażowanie w pracę nad dokumentami. Wdrożenie ustawowych rozwiązań wymaga zmiany wielu nawyków, do jakich przywykliśmy w ciągu ostatnich kilkunastu lat. W mojej ocenie zmiana podejścia do publicznych zakupów na etapie planowania postępowania, prowadzenia procedury, a przede wszystkim na etapie realizacyjnym jest warunkiem dla rzeczywistego korzystania z nowych instrumentów prawnych. Wiąże się to z profesjonalizacją procesu udzielania zamówień, a co za tym idzie – z większym niż dotychczas zaangażowaniem zasobów zamawiającego.



Fot. Marcin Ormelańczuk



Zgodnie z nią zamawiający może posłużyć się każdym kryterium, które jest właściwe (ang. *relevant*) przy danym zamówieniu, w tym m.in. kryterium podmiotowym. Warto dodać, że taką linię orzeczniczą TSUE konsekwentnie podtrzymuje od dawna, m.in. w sprawach 31/87 *Beentjes* (wyrok z 1988 r.), C-19/00 *SIAC Construction* (2001 r.), C-532/06 *Lianakis* (2008 r.), a ostatnio C-601/13 *Ambisig* (2015 r.).

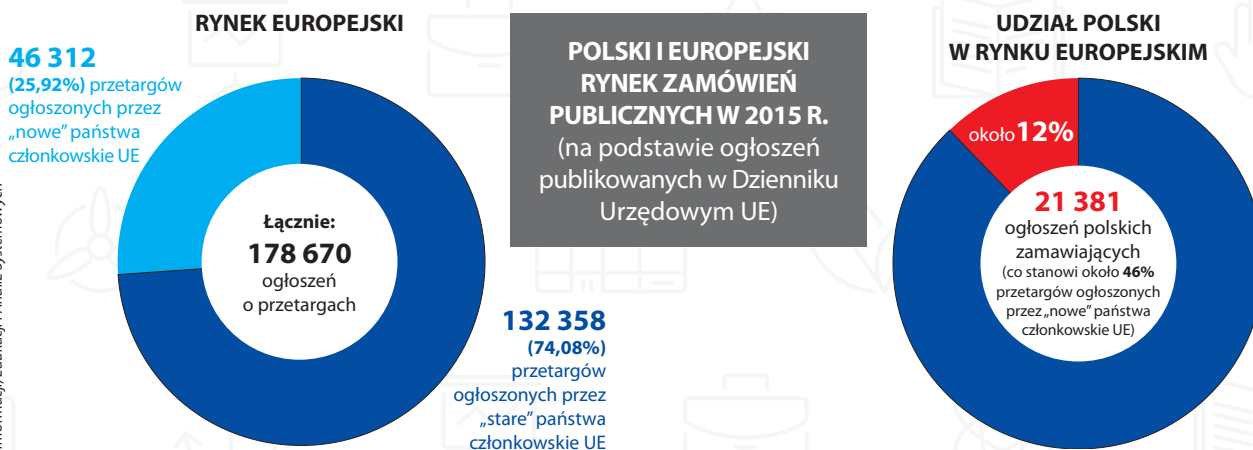
Elektronicznie znaczy wygodniej

Jedną z wprowadzonych zmian jest zobowiązanie wykonawców do składania Jednolitego Europejskiego Dokumentu Zamówienia (JEDZ) w postępowaniach, w których kwoty są równe lub przekraczają progi wskazane w rozporządzeniach delegowanych Komisji UE nr 2015/2170 oraz nr 2015/2171. Dokument ten zastępuje na początkowym etapie zwyczajowo wymagane zaświadczenia – takie rozwiązanie ma przyczynić się do uproszczenia procedury i uczynienia jej bardziej przyjazną dla wykonawców. JEDZ powinien zawierać oświadczenia o braku przesłanek do wykluczenia z postępowania oraz o spełnianiu warunków udziału w postępowaniu i być przekazywany przez wykonawców na etapie składania ofert, a w przypadku trybu wieloetapowego – wraz z wnioskiem o dopuszczenie do udziału w postępowaniu. Dopiero wykonawca, któremu udzielono zamówienia publicznego, jest zobowiązany do dostarczenia dokumentów podmiotowych. Formularz JEDZ można składać tylko w wersji elektronicznej poprzez udostępnioną przez Komisję Europejską platformę eESPD. Instrukcję jego wypełniania można z kolei znaleźć na stronie internetowej Urzędu Zamówień Publicznych (www.uzp.gov.pl).

Warto zaznaczyć, że JEDZ to tylko jeden z elementów planowanej kompleksowej zmiany sposobu składania dokumentów. Całkowita elektroniczna procedura udzielania zamówień publicznych po-

winna bowiem zakończyć się przed 18 października 2018 r. Tym samym przed administracją publiczną stało ambitne zadanie uruchomienia sprawnego systemu informatycznego, który umożliwi bezproblemowe składanie dokumentów przez internet. Czy będziemy mogli całkowicie zapomnieć o papierologii? – Elektroniczna procedura zamówień publicznych osiągnie zakładany cel, tj. przyspieszy i ułatwi procedury udzielenia zamówienia publicznego, tylko jeśli zostanie przygotowane odpowiednie zaplecze techniczne. Warto podkreślić, że to na zamawiającym ciąży obowiązek zapewnienia platformy umożliwiającej komunikację z wykonawcami w sposób niedyskryminujący, która nie będzie ograniczać dostępu wykonawców do postępowania. Dyrektywa unijna w tym zakresie kładzie nacisk na unifikację urządzeń i żądanych formatów w skali całego rynku – mówi Dawid Pieniek, kierownik ds. kontroli w Wydziale Wdrażania RPO w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego.

Przepisy znowelizowanej ustawy Prawo zamówień publicznych określają w rozdziale 2a sposób kontaktowania się zamawiającego z wykonawcami, który przewiduje rezygnację z pisemnej formy na rzecz porozumiewania się przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. – Zgodnie z zapisami ustawy z 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną, chodzi przede wszystkim o pocztę elektroniczną i o faks. Zamawiający będzie mógł też ustalić sposób przedstawienia informacji zawartych w ofertach w postaci katalogu elektronicznego lub dołączenia katalogu elektronicznego do oferty (art. 10a ust. 2 Pzp). Oferty, wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu, a także oświadczenia składane przez wykonawców, w tym JEDZ, będą musiały być podpisane bezpiecznym podpisem elektronicznym i to pod rygorem nieważności.



ści (art. 10a ust. 5 Pzp). Zamawiający będzie musiał też zadbać, by komunikacja elektroniczna odbywała się w sposób niepowodujący dyskryminacji wykonawców – wyjaśnia Dawid Pieniek.

Partnerstwo innowacyjne

Jednym z nowych elementów dla wielu porządków prawnych, nie tylko polskiego, jest tzw. partnerstwo innowacyjne. Ten tryb udzielenia zamówienia dotyczy opracowania i sprzedaży innowacyjnego produktu, usług lub robót budowlanych niedostępnych na rynku. Pod tym pojęciem należy rozumieć nowy lub znacznie udoskonalony produkt, usługę lub proces, w tym proces produkcji, budowy lub konstrukcji, nową metodę marketingową lub nową metodę organizacyjną w działalności gospodarczej, organizowaniu pracy lub relacjach zewnętrznych (art. 73a ust. 3). W przypadkach niemożności określenia dokładnych parametrów przedmiotów zamówienia zamawiający powinien podać jego minimalne wymagania. Ważnym elementem partnerstwa innowacyjnego jest podział na etapy odpowiadający fazom procesu badawczo-rozwojowego oraz uwzględnienie celów pośrednich, których osiągnięcie wiązało się będzie z otrzymaniem wynagrodzenia (art. 73h ust. 1-2). Co ważne, zamawiający może ustanowić partnerstwo innowacyjne z kilkoma partnerami, a po każdym z etapów ma prawo zakończyć partnerstwo z jednym bądź kilkoma z nich.

Choć partnerstwo innowacyjne będzie miało zapewne niewielki udział ilościowy w rynku zamówień publicznych, może mieć znaczący wpływ na jego poszczególne sektory, przede wszystkim zdrowia, zarządzania odpadami czy wojskowy. Przykładem niech będzie Gandawa, niewielkie miasto w północno-zachodniej Belgii, którego władze w 2013 r. zdecydowały o potrzebie zmiany tradycyjnych środków czyszczących używanych do sprzątania pomieszczeń szpitali i szkół na nowe, bardziej przyjazne środowisku i ludzkiemu zdrowiu. Cztery wybrane w ramach procedury firmy opracowały własne środki na bazie probiotyków, które następnie przez dwa miesiące używano do sprzątania różnych miejsc, a efekty ich zastosowania skrupulatnie odnotowywano. Po tym okresie miasto zdecydowało o wyborze najbardziej skutecznego preparatu, wprowadzając tym samym nową technologię na rynek.

Potrzebę uwzględnienia innowacyjności w procedurze zamówień publicznych Komisja Europejska zaakcentowała już w wydanym w 2006 r. komunikacie „Wykorzystanie wiedzy w praktyce: szeroko zakrojona strategia innowacyjna dla UE”. Wskazywała wówczas, że pozwoli to na znaczny wzrost jakości usług publicznych na rynkach, na których instytucje publiczne są znaczącymi nabywcami. Główny postulat podnoszenia innowacyjności gospodarek państw członkowskich UE (ostatnio np. w strategii Europa 2020) wymaga, aby sektor publiczny zamiast „zaledwie” nadążać za szybko zmieniającymi się realiami rynku, sam stał się innowatorem dokładającym cegiełkę do postępu technologicznego. Podobne instrumenty, tzw. zamówienia przedkomercyjne (ang. *pre-commercial procurement*), sprawdzili się m.in. w Stanach Zjednoczonych.

Nowelizacja prospołeczna

Omawiając zmiany w Pzp, nie można zapominać o uelastycznieniu tzw. klauzul społecznych i zatrudnieniowych. Dotychczasowe regulacje pozwalały na zastrzeżenie przez zamawiającego w ogłoszeniu o zamówieniu, że o jego udzielenie mogą ubiegać się tylko wykonawcy, u których ponad 50% zatrudnionych to osoby z niepełnosprawnościami. W praktyce przepis ten wykluczał z postę-

Dawid Pieniek, kierownik biura ds. kontroli, Wydział Wdrażania RPO w UMWZ:

Elektronizacja zamówień publicznych oznacza zagwarantowanie pełnej obsługi wszystkich czynności dokonywanych przez uczestników podczas całego trwania procedury przetargowej. Warto jednak pamiętać, że obowiązek komunikacji elektronicznej nie ma charakteru bezwzględnego. Przepis art. 10c ust. 1 Pzp pozwala bowiem w określonych przypadkach na złożenie przez wykonawców oferty na piśmie. Chodzi tu głównie o wyspecjalizowany charakter zamówienia, w którym użycie środków komunikacji elektronicznej wymagałoby narzędzi, urządzeń lub formatów plików ogólnie niedostępnych.



Fot. Marcin Omelniczak

powania podmioty, u których znaczną liczbę zatrudnionych stanowiły osoby z różnych grup marginalizowanych, w tym również osoby z niepełnosprawnościami. Dlatego znowelizowane przepisy obniżają minimalny procentowy wskaźnik do 30% (art. 22 ust. 2a), a ponadto znacznie poszerzają katalog podmiotowy. Dość powiedzieć, że katalog uregulowany w art. 22 ust. 2 pkt 1-8, już znacznie szerszy niż dotychczas, zawiera tylko przykładowe wskazania kategorii osób zaliczających się do grupy osób marginalizowanych.

Wzmocnieniu uległa również klauzula prozatrudnieniowa, przede wszystkim w art. 23 ust. 3a, który wprowadza wymóg zatrudnienia przez wykonawcę lub podwykonawcę osób realizujących zamówienie na usługi lub roboty budowlane na podstawie umowy o pracę. Dotychczas skorzystanie z takiej możliwości było pozostawione do wyboru zamawiającego.

Spodziewany efekt

Unijna nowelizacja jasno wskazuje kierunek zmian – zamówienia publiczne mają nie tylko odpowiadać na zapotrzebowanie podmiotów publicznych tu i teraz, ale także stymulować konkurencję i innowacyjność, a coraz większy nacisk kłaść na dialog wykonawcy z zamawiającym. Nie bez znaczenia jest również wymiar społeczny – zamówienia publiczne mogą być bowiem wykorzystywane jako instrument regulujący rynek pracy oraz wzmacniający integrację społeczną. Niewątpliwie wszystkie te elementy zostały uwzględnione w europejskim, a co za tym idzie również krajowym prawie. Aktualne jest jednak pytanie, czy słuszne idee stojące za reformą zostały umiejętnie przełożone na język aktów prawnych. O tym przekonamy się niebawem.

Łukasz Szoszkiewicz

¹ Udział zamówień publicznych w rynku UE zmienia się z roku na rok, wahając się w granicach 15-20%. Według ostatnich danych publikowanych przez Światową Organizację Handlu (http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2015/april/tradoc_153347.pdf) wyniósł on 19% (2011 r.). Komisja Europejska szacuje go obecnie na 16% (www.ec.europa.eu).

HARMONOGRAM NABORU WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE DLA RPOWZ 2014-2020

LISTOPAD – GRUDZIEŃ 2016 R.

Termin naboru	Działanie lub poddziałanie	Typ projektu
od 30 września do 30 listopada	2.5 Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej	Typ 1: Kompleksowa głęboka modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej
od 30 września do 30 listopada	2.7 Modernizacja energetyczna wielorodzinnych budynków mieszkaniowych	Typ 1: Kompleksowa głęboka modernizacja energetyczna wielorodzinnych budynków mieszkalnych
od 30 września do 30 listopada	8.4 Upowszechnienie edukacji przedszkolnej oraz wsparcie szkół i placówek prowadzących kształcenie ogólne oraz uczniów uczestniczących w kształceniu podstawowym, gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym w ramach Strategii ZIT (KKBOF)	Typ 1: Tworzenie nowych miejsc wychowania przedszkolnego dla dzieci w wieku 3-4 lat, w tym dostosowanych do potrzeb dzieci z niepełnosprawnościami, w istniejących lub nowo utworzonych ośrodkach wychowania przedszkolnego Typ 2: Dostosowanie istniejących miejsc wychowania przedszkolnego do potrzeb dzieci z niepełnosprawnościami lub realizacja dodatkowej oferty edukacyjnej i specjalistycznej umożliwiającej dziecku z niepełnosprawnością udział w wychowaniu przedszkolnym poprzez wyrównanie deficytu wynikającego z niepełnosprawności Typ 3: Rozszerzenie oferty ośrodka wychowania przedszkolnego o dodatkowe zajęcia zwiększające szanse edukacyjne dzieci oraz wyrównujące zdiagnozowane deficyty Typ 4: Wydłużenie godzin pracy ośrodka wychowania przedszkolnego Typ 5: Doskonalenie umiejętności i kompetencji zawodowych nauczycieli placówek wychowania przedszkolnego, niezbędnych do pracy z dziećmi w wieku przedszkolnym, w tym z dziećmi ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi Typ 6: Kształcenie uczniów i słuchaczy kompetencji kluczowych oraz właściwych postaw i umiejętności niezbędnych na rynku pracy Typ 7: Doskonalenie umiejętności i kompetencji zawodowych nauczycieli prowadzących kształcenie w zakresie stosowania metod i form organizacyjnych sprzyjających kształtowaniu i rozwijaniu u uczniów kompetencji kluczowych niezbędnych na rynku pracy oraz właściwych postaw/umiejętności Typ 8: Indywidualizacja pracy z uczniem ze szczególnymi potrzebami edukacyjnymi, w tym ucznia młodszego, i wsparcie uczniów zagrożonych przedwczesnym zakończeniem nauki szkolnej Typ 9: Tworzenie warunków dla nauczania opartego na metodzie eksperymentu Typ 10: Korzystanie z technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK)
od 30 września do 30 listopada	8.8 Wsparcie szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe oraz uczniów uczestniczących w kształceniu zawodowym i osób dorosłych uczestniczących w pozaszkolnych formach kształcenia zawodowego w ramach Strategii ZIT (KKBOF)	Typ 1: Podnoszenie umiejętności oraz uzyskiwanie kwalifikacji zawodowych przez uczniów i słuchaczy szkół lub placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe oraz osób dorosłych zainteresowanych z własnej inicjatywy zdobyciem, uzupełnieniem lub podnoszeniem kwalifikacji zawodowych Typ 2: Tworzenie w szkołach lub placówkach systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe warunków odzwierciedlających naturalne warunki pracy właściwe dla nauczanych zawodów poprzez wyposażenie pracowni lub warsztatów szkolnych placówek szkolnictwa zawodowego Typ 3: Rozwój współpracy szkół lub placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe z ich otoczeniem społeczno-gospodarczym Typ 4: Doskonalenie umiejętności i kompetencji zawodowych nauczycieli zawodu i instruktorów praktycznej nauki zawodu, związanych z nauczaniem zawodem Typ 5: Tworzenie i rozwój ukierunkowanych branżowo centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego (CKZIU) Typ 6: Rozwój doradztwa zawodowego w szkołach i placówkach kształcenia zawodowego
od 31 października do 30 listopada	2.11 Zwiększenie potencjału sieci energetycznej do odbioru energii z odnawialnych źródeł energii	Typ 1: Zwiększenie potencjału sieci energetycznej do odbioru energii z odnawialnych źródeł energii
od 30 listopada do 30 grudnia	3.5 Wsparcie rozwoju sieci wodociągowych	Typ 1: Budowa i modernizacja sieci wodociągowych Typ 2: Inteligentne systemy zarządzania sieciami wodociągowymi
od 30 listopada do 30 grudnia	3.6 Wsparcie rozwoju systemów oczyszczania ścieków	Typ 1: Budowa lub modernizacja oczyszczalni ścieków Typ 2: Budowa indywidualnych systemów oczyszczania ścieków Typ 3: Budowa i modernizacja sieci kanalizacyjnych
od 30 listopada do 30 grudnia	4.4 Wsparcie nieinfrastrukturalnych form ochrony przyrody	Typ 1: Zapewnienie ciągłości istnienia chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów wraz z ich siedliskami Typ 2: Ochrona gatunków in-situ Typ 3: Odtwarzanie siedlisk i gatunków zdegradowanych
od 1 grudnia do 31 stycznia 2017	1.5 Inwestycje przedsiębiorstw wspierające rozwój regionalnych specjalizacji oraz inteligentnych specjalizacji	Typ 1: Innowacyjne inwestycje przedsiębiorstw
od 1 grudnia do 2 stycznia 2017	7.1 Programy na rzecz integracji osób i rodzin zagrożonych ubóstwem i/lub wykluczeniem społecznym ukierunkowane na aktywizację społeczno-zawodową wykorzystującą instrumenty aktywizacji edukacyjnej, społecznej, zawodowej	Typ 2: Rozwój form aktywnej integracji oraz upowszechnianie aktywnej integracji i pracy socjalnej przez ośrodki pomocy społecznej oraz powiatowe centra pomocy rodzinie z wykorzystaniem usług aktywnej integracji
od 14 grudnia do 12 stycznia 2017	8.2 Wsparcie szkół i placówek prowadzących kształcenie ogólne oraz uczniów uczestniczących w kształceniu podstawowym, gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym	Typ 1: Kształcenie uczniów i słuchaczy kompetencji kluczowych oraz właściwych postaw i umiejętności niezbędnych na rynku pracy Typ 2: Doskonalenie umiejętności i kompetencji zawodowych nauczycieli prowadzących kształcenie w zakresie stosowania metod i form organizacyjnych sprzyjających kształtowaniu i rozwijaniu u uczniów kompetencji kluczowych niezbędnych na rynku pracy oraz właściwych postaw/umiejętności Typ 3: Indywidualizacja pracy z uczniem ze szczególnymi potrzebami edukacyjnymi, w tym ucznia młodszego, i wsparcie uczniów zagrożonych przedwczesnym zakończeniem nauki szkolnej Typ 4: Tworzenie warunków dla nauczania opartego na metodzie eksperymentu Typ 5: Korzystanie z technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK)

PUNKTY INFORMACYJNE FUNDUSZY EUROPEJSKICH

INFOLINIA: **800 34 55 34**



www.rpo.wzp.pl

