



MINISTER  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

DRK-II-0701-4-IP/14  
Nk: 285328/14

GABINET MARSZAŁKA SENATU  
wpłynęło dn. 24. 10. 14.  
nr. 4265 podpis. Borusewicz

Warszawa, 22 października 2014 r.

SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 24. 10. 14. zał.  
nr. 6274 podpis. J.

Pan  
Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie senatora Jarosława Obremskiego w sprawie wykorzystania funduszy unijnych na inwestycje kolejowe, przekazaną pismem z 30 września 2014 r., znak: BPS/043-61-2654/14, przedstawiam następujące informacje.

1. *Jakie są priorytety MIR w zakresie inwestycji kolejowych na najbliższe lata?*

Dla perspektywy finansowej 2014-2020 przyjęto cztery zasadnicze priorytety dotyczące rozwoju linii kolejowych:

- zapewnienie stabilnego finansowania inwestycji kolejowych;
- zaoferowanie przewoźnikom kolejowym podwyższonych parametrów technicznych infrastruktury;
- przyspieszenie procesu poprawy stanu infrastruktury oraz ściślejsza koordynacja prac inwestycyjnych i utrzymaniowych;
- podniesienie parametrów użytkowych ciągów towarowych.

2. *Czy brak formalnego potwierdzenia programów operacyjnych przez Komisję Europejską jest przeszkodą w przygotowywaniu wstępnych etapów tworzenia dokumentacji inwestycji?*

Brak formalnego zatwierdzenia przez Komisję Europejską Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 nie stanowi przeszkody w przygotowaniu wstępnych etapów tworzenia dokumentacji inwestycyjnej. Wskazane jest, aby projekty przygotowywane były wcześniej aniżeli data zatwierdzenia Programu, gdyż proces ten wpływa na dojrzałość realizacji rzeczowej projektów. Należy zaznaczyć również, iż co do zasady poniesione wydatki można będzie uznać za kwalifikowalne, jeżeli zostały one poniesione od dnia 1 stycznia 2014 r. Wyjątek stanowią projekty objęte rygiem stosowania pomocy publicznej, dla których zasady kwalifikowalności ustalane są razem z warunkami wynikającymi z odpowiednich regulacji w zakresie tej pomocy przyjęte na poziomie unijnym oraz krajowym. Jednocześnie należy podkreślić, iż przygotowanie dokumentacji umożliwiającej rozpoczęcie robót budowlanych jest procesem kosztownym. Skala prowadzonych prac projektowych jest ściśle związana z dostępem środków publicznych, którymi prace te mogą być sfinansowane.

3. *Jaką strategię w celu zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego względem innych, alternatywnych form przewozów towarów przyjęto w MIR?*

W celu poprawienia sytuacji w sektorze transportu w Polsce (w tym również towarowego) określone zostały ramy strategiczne na poziomie krajowym, które tworzą w szczególności:

- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności (dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r.);
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (dokument przyjęty uchwałą Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r.);
- Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo (dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2012 r.);
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego: regiony, miasta, obszary wiejskie (dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.);
- Krajowy Program Reform na rzecz realizacji strategii Europa 2020 (dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 25 kwietnia 2012 r.).

Jest to grupa dokumentów o charakterze ogólnostrategicznym, odnoszących się do efektywności państwa, konkurencyjności i innowacyjności gospodarki, poprawy stanu infrastruktury technicznej, w tym transportowej oraz budowy spójności terytorialnej.

Rozwinięcie i uszczegółowienie najważniejszych celów strategicznych Rządu w zakresie transportu zostało przedstawione w średniookresowym strategicznym dokumencie pn. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. i określającym kierunki rozwoju transportu w ramach systemu dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju.

Celem głównym Strategii Rozwoju Transportu (SRT) jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

W odniesieniu do transportu kolejowego SRT kładzie nacisk między innymi na:

- wzmocnienie roli transportu kolejowego w systemie transportowym;
- rozwój przewozów intermodalnych;
- zwiększenie wydajności i efektywności infrastruktury kolejowej oraz dostosowaniu jej do potrzeb przewozowych;
- wdrażanie nowoczesnych rozwiązań (m.in. ERTMS, TSI, systemy konstrukcji rozkładów jazdy, systemy informacji).

W zakresie dotyczącym infrastruktury kolejowej, SRT wskazuje następujące kierunki interwencji:

- konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejących linii kolejowych tak, aby w 2030 r. większa część sieci była w stanie dobrym i aby na sieci TEN-T możliwe było kursowanie pociągów z prędkością techniczną co najmniej 100 km/h;
- rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast oraz podejmowanie działań poprawiających integrację transportu szynowego i kołowego;
- modernizacja i budowa terminali do obsługi przez kolej intermodalnych przewozów kontenerowych;
- modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych;
- rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie ERTMS na najważniejszych liniach kolejowych.

Sposób realizacji szczegółowych celów SRT, odnoszących się do transportu kolejowego określa Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.), który został przyjęty przez Radę Ministrów 24 września 2014 r. Zapewnienia on pełną realizację wymagań nałożonych na państwa członkowskie i wynikających z polityki spójności. Ich spełnienie warunkuje otrzymanie środków UE, w tym głównie środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (tzw. *warunkowość ex ante*).

Dokumentem stanowiącym narzędzie realizacji polityki Rządu w zakresie strategii rozwoju transportu kolejowego określonej w SRT oraz wskazującym harmonogram wykonania zobowiązań wynikających z przyjętych przez Radę Ministrów pozostałych dokumentów strategicznych związanych z zarządzaniem

rozwojem kraju jest przyjęty przez Radę Ministrów w 2008 r. dokument pn. „*Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*”. Obecnie trwa aktualizacja przedmiotowego dokumentu, której celem jest określenie koncepcji realizacji zadań koniecznych do podjęcia w celu zwiększenia gospodarczego znaczenia transportu kolejowego w Polsce w perspektywie do 2030 r. i będzie on miał charakter operacyjno-wdrożeniowy.

Zaktualizowany Master Plan określał będzie cele (główne i operacyjne) z zachowaniem pełnej spójności z zamierzeniami przyjętymi w SRT. Będzie również narzędziem umożliwiającym realizację SRT zarówno w odniesieniu do poprawy stanu technicznego i obecnych parametrów infrastruktury kolejowej, jak i działań o charakterze prawno-organizacyjnym (w tym legislacyjnym, finansowym i zarządczym).

2

*Zbigniew Klepacki*

MINISTER

z up.

*Zbigniew Klepacki*  
Podsekretarz Stanu