



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Podsekretarz Stanu

Andrzej Massel

TK10-ec-0701-30(2)/12

Warszawa, dnia 28 czerwca 2012 r.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 29.06.12.

nr 3135 podpis. *Borusewicz*

B. Borusewicz

SEKRETARZ
Biuro Prac Senackich

wpłynęło dn. 29.06.2012

5640 podpis. *Rumeli*

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Ministrze

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Ryszarda Góreckiego na 13 posiedzeniu Senatu w dniu 30 maja 2012 roku znak: BPS/043-13-482/12 z dnia 04 czerwca br. i pytań dotyczących infrastruktury kolejowej, uprzejmie wyjaśniam poniższe kwestie:

1) W jakim stopniu zostały wykorzystane środki unijne przeznaczone na remont kolei w Polsce?

Środki z budżetu UE przeznaczone dotychczas na kolej w Polsce pochodziły z różnych funduszy, tj. PHARE, ISPA/Fundusz Spójności 2000-2006, SPO-T, TEN-T, POIiŚ.

W ramach środków przyznanych na projekty kolejowe w PHARE wykorzystano przyznaną alokację (117,15 mln EUR) na poziomie 99,58%, tj. wartość refundacji z KE wyniosła 116,66 mln EUR.

Środki pochodzące z Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport w celu wsparcia projektów kolejowych były wdrażane w ramach priorytetu 1. *Zrównoważony galeziowo rozwój transportu* (działanie 1.1 *Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach*). Kwota przyznanego dofinansowania wyniosła 365,39 mln EUR i została wykorzystana w 100%.

W ramach Funduszu Spójności 2000-2006 na projekty związane z modernizacją infrastruktury kolejowej przyznano 1 126,29 mln EUR, która została w całości zakontraktowana, tzn. środki FS zostały rozdysponowane na projekty w 100%. Obecnie trwa procedura ich zamykania z KE i dopiero po ostatecznym rozliczeniu będziemy dysponować informacjami, w jakim stopniu alokacja zostanie wykorzystana.

Z Funduszu TEN-T dofinansowanie uzyskało 11 projektów kolejowych obejmujących przygotowanie dokumentacji projektowej (9 projektów), wdrażanie systemu ECTS na linii kolejowej (1 projekt) oraz zakup i instalacja urządzeń pokładowych ETCS w lokomotywach (1 projekt). Wartość przyznanego przez KE dofinansowania wynosi 43,59 mln EUR, zaś dotychczas wykorzystano kwotę 14 mln EUR. Niewykorzystanie pełnego grantu przyznanego przez UE wynika z faktu, iż część projektów nie została jeszcze rozliczona lub realizacja dopiero się rozpoczęła. Aktualnie nie ma zagrożenia wykorzystania zatwierdzonego dofinansowania.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko jest realizowany w latach 2007-2015. Na projekty kolejowe w ramach działania 7.1 *Rozwój transportu kolejowego POIiŚ* przyznano z budżetu UE kwotę 4 930,81 mln EUR. Dotychczas w ramach tej alokacji zawarto 19 umów o dofinansowanie projektów kolejowych o wartości 17 487,88 mln PLN brutto, w tym dofinansowanie UE – 8 425,79 mln PLN. Pozostała kwota zostanie przeznaczona na projekty, które zostały wskazane jako „wdrażalne” w obecnej perspektywie finansowej przez członków powołanego na wniosek Komisji Europejskiej tzw. *Task Force*. Obecnie prowadzone są dodatkowe analizy w zakresie pełnego wykorzystania przyznaných środków z budżetu UE. Zgodnie z deklaracją Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej środki pierwotnie przyznane na wsparcie projektów w zakresie transportu przyjaznego środowisku POIiŚ nie ulegną zmianie.

2) Co stało się z pieniędzmi, których nie wykorzystano?

Dotychczas wykorzystano w całości przyznane dla Polskie środki z budżetu UE. Nadal trwa rozliczanie projektów z Funduszu Spójności, zatem nie można określić, jaka kwota nie zostanie wykorzystana. Projekty realizowane przy udziale funduszu TEN-T oraz POIiŚ nie zostały jeszcze zakończone. Zakłada się pełne wykorzystanie wszystkich środków przyznaných Polsce na rozwój infrastruktury kolejowej.

3) Czy istnieje plan rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce na kolejne lata, szczególnie na lata 2013-2020? Jeśli tak, to gdzie mogą pozyskać informacje szczegółowe w nim zawarte?

MTBiGM dysponuje konkretnymi planami na lata 2013-2020. Szczególną rolę należy przypisać dokumentowi strategicznemu „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”, przyjęty Uchwałą Nr 277 Rady Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 r. Jest to dokument kierunkowy dla sektora kolejowego, precyzyjnie wyznaczający główne cele o charakterze strategicznym. Formuluje on również priorytety i działania, umożliwiające osiągnięcie zakładanych efektów (na podstawie wybranego scenariusza). Założenia przyjęte w tym dokumencie wiążą się z zapewnieniem bezpiecznego i wydajnego systemu transportu

kolejowego dla swobodnego przemieszczania się osób i towarów. Dotyczy to przede wszystkim wdrożenia interoperacyjności systemów kolejowych, zapewnienia bezpieczeństwa, zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne, jak również zwiększenia dostępności transportu kolejowego dla wszystkich grup użytkowników.

Obecnie wdrażany jest również przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 7 listopada 2011 r. „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015” (WPIK), będący dokumentem o charakterze operacyjnym. Obejmuje on 118 priorytetowych projektów, na co w latach 2011–2013 zarezerwowano środki w wysokości 19,229 mld zł, z czego 9,363 mld zł pokryte zostanie z funduszy Unii Europejskiej, 7,438 mld zł z publicznych środków krajowych oraz 2,428 mld zł ze środków własnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (w tym z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego) i innych środków prywatnych. Całkowity koszt inwestycji do 2015 roku wyniesie ok. 37,974 mld zł. Dokument zawiera w szczególności harmonogram przygotowania i realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych podejmowanych na sieci infrastrukturalnej zarządzanej przez PKP PLK S.A. i obejmujących budowę, modernizację i rewitalizację linii kolejowych oraz odrębnie prace przygotowawcze. Obecnie program jest aktualizowany tak, aby maksymalnie wykorzystać w nim dostępną alokację środków UE.

WPIK został osadzony w ramach systemu transportowego kraju. Oznacza to uwzględnienie powiązań międzygałęziowych oraz działań dotyczących wyrównania dysproporcji rozwojowych, w tym poprawę połączeń kolejowych na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego. Celem jest tu komplementarność z innymi programami w dziedzinie transportu, a także zapewnienie spójności wewnętrznej kraju. Implementacja zapisów wpłynie również na poprawę międzynarodowej wymiany handlowej, stworzy dodatkowe warunki dla przyciągania kapitału i zwiększania mobilności.

Analogiczne programy zostaną stworzone na kolejne lata, co wynika z wymogów budowania programów wieloletnich na podstawie zapisów ustawy o finansach publicznych.

Diagnoza potrzeb transportowych społeczeństwa i podmiotów gospodarczych oraz ogólne kierunki i wytyczne dotyczące planów w zakresie rozwoju kraju, w tym infrastruktury transportu, są zawarte w obowiązujących dokumentach strategicznych państwa m.in.:

- Polska 2030. Wyzwania rozwojowe, zaprezentowanym 17 czerwca 2009 r.,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, uchwalona w dniu 13 grudnia 2011 r.

Dalsze omówienie i usystematyzowane strategii rządu w tym zakresie nastąpi w aktualnie przygotowanych przez rząd dokumentach strategicznych. W nowym systemie

zarządzania rozwojem do głównych dokumentów strategicznych, w oparciu o które prowadzona jest polityka rozwoju, należą:

- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (DSRK) – w przygotowaniu projekt *Strategii Polska 2030* określającej główne trendy, wyzwania oraz koncepcję rozwoju kraju w perspektywie długookresowej,
- Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju (ŚSRK) – w przygotowaniu projekt *Strategii Rozwoju Kraju 2020*, stanowiący aktualizację obecnie obowiązującej Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015.

Realizacji celów rozwojowych ŚSRK służyć będzie 9 strategii zintegrowanych, będących dokumentami nowej generacji, w tym (w zakresie infrastruktury transportu):

- *Strategia Rozwoju Transportu* (w opracowaniu),
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020*, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 roku.

Aktualnie MTBiGM wspólnie z MRR analizuje możliwości inwestycyjne w zakresie transportu na nową perspektywę finansową 2014-2020. Stworzenie propozycji listy zadań możliwe będzie po zakończeniu prac nad regulacjami UE.

4) Jakie nakłady finansowe ministerstwo przewiduje przeznaczyć na rozwój infrastruktury kolejowej w Polsce w latach 2013-2020?

Biorąc pod uwagę cele strategiczne wyznaczone przez *Długookresową Strategię Rozwoju Kraju do 2030 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, *Średniookresową Strategię Rozwoju Kraju do 2020 r.*, *Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* należy skoncentrować środki na działaniach, których realizacja została rozpoczęta w okresie 2007-2013.

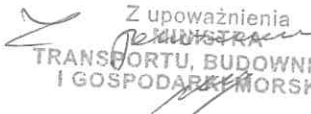
Kontynuacja realizacji działań rozpoczętych w okresie 2007-2013 pozwoli na wypełnienie celów krajowych dokumentów strategicznych, w tym w szczególności celów SRT zmierzających do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga bezwzględnie integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego śródlądowego), rozumianych, jako zintegrowany system transportowy.

Mając świadomość, że potrzeby inwestycyjne w obszarze infrastruktury transportu kolejowego są bardzo duże, w okresie 2014-2020 silny nacisk położony zostanie właśnie na rozwój infrastruktury transportu kolejowego, czego wyrazem będzie zwiększenie proporcji

wydatków ze środków UE w porównaniu do inwestycji w infrastrukturę drogową. Planowane inwestycje obejmą modernizacje głównych linii kolejowych oraz kompleksowe rewitalizacje polegające na przywróceniu parametrów konstrukcyjnych infrastruktury torowej oraz obiektów inżynierskich

Niemniej, z uwagi na brak zakończenia negocjacji na szczeblu UE w zakresie wielkości środków oraz zasad obowiązujących w ramach nowej perspektywy finansowej UE, jak również bardzo wczesny etap dyskusji na szczeblu krajowym, brak jest możliwości wskazania wielkości środków UE, jaka mogłaby zostać przeznaczona na rozwój infrastruktury transportu kolejowego. Mając jednak na uwadze konieczność zapewnienia niezbędnego wkładu krajowego, prowadzenie ze środków krajowych szeregu zadań poza głównymi liniami kolejowymi oraz wzrost środków na utrzymanie istniejącej infrastruktury, przewiduje się, że potrzeby finansowe będą znaczne.

Z upoważnienia

TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARSTWA MORSKIEJ

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu