



Znak sprawy: DP-3.0221.553.2021

Szanowna Pani  
**Wioletta Zwara**

Sekretarz Komitetu Rady Ministrów do  
spraw Cyfryzacji

*Szanowna Pani Sekretarz,*

w odpowiedzi na pismo znak: DSR-Vab.690.7.2021 przedstawiam następujące stanowisko.

1. Zwracam się z uprzejmą prośbą o zwiększenie alokacji na sektor transportu w UP w zakresie wsparcia tego sektora w projektowanym FEnKS 2021-2027. Sektor transportu otrzymał jako jedyny mniejszą pulę środków, niż w perspektywie 2014-2020 (o 25% mniej). Dodatkowo zmniejszenie puli środków dla sektora transportu, które miało miejsce w ostatnim czasie (o 1,5 mld euro) sprawia, że różnica środków przeznaczonych na rozwój sieci komunikacyjnej i usług transportowych w stosunku do poprzedniej perspektywy wynosi już in minus 35%. Należy pamiętać, że potrzeby transportowe w Polsce są ogromne i wynikają z naszych zobowiązań międzynarodowych. Inwestycje te są kosztochłonne, ale konieczne dla kreowania możliwości rozwoju regionów i tworzenia warunków dla podnoszenia konkurencyjności naszego państwa jako miejsca do lokowania inwestycji. Dodatkowe zmniejszenie puli środków oznacza ograniczenie de facto naszych planów i potrzeb określonych w dokumentach przyjętych lub opracowywanych obecnie przez rząd. Należy nadmienić, że inwestycje transportowe realizują cele rozwojowe wskazane przez KE, w tym wpisują się w cele Europejskiego Zielonego Ładu oraz spełniają kryteria klimatyczne. Pierwotny podział alokacji na poszczególne cele przyznający sektorowi transportu 1,5 mld euro więcej, niż obecne zapisy UP uwzględniał wymogi koncentracji tematycznej i konieczność wypełnienia celów klimatycznych określonych w rozporządzeniach UE, pozostawiając nawet pole do zwiększenia puli dla sektora transportu, zwłaszcza dla sektora kolejowego, który realizuje cele klimatyczne na poziomie 100%. Środki unijne polityki spójności powinny służyć wyrównywaniu szans rozwojowych, tworzeniu podstaw do dalszego rozwoju gospodarczego, budowania spójności terytorialnej, dlatego też sektor transportu, którego oddziaływanie wykracza daleko poza tworzenie systemu komunikacyjnego powinien otrzymać wyższe wsparcie ze środków polityki spójności. Dotyczy to w szczególności drogowej sieci TEN-T, dla której polityka spójności obecnie jest jedynym pewnym unijnym źródłem finansowania tego typu inwestycji.
2. Projekty linii kolejowych o charakterze regionalnym są w perspektywie finansowej 2014-2020 finansowane ze środków RPO. W mojej opinii należy utrzymać ten schemat finansowania.
- Obecny model realizacji jest moim zdaniem najbardziej optymalnym modelem realizacji, ponieważ:
  - wkład własny jest finansowany ze środków Funduszu Kolejowego, będących w dyspozycji Ministra Infrastruktury,
  - środki UE w ramach RPO samorzędy otrzymują z UE (środki zewnętrzne),

- realizatorem projektów i wnioskodawcą jest PKP PLK S.A., nad którą nadzór ma Minister Infrastruktury,
- zmodernizowane linie w ramach RPO utrzymuje i finansuje PKP PLK S.A.
- Zgodnie z linią demarkacyjną (dokument z 4 lutego 2021 r.), wypracowaną pod przewodnictwem MFiPR wsparcie z EFRR dla kolejowych inwestycji infrastrukturalnych poza siecią TEN-T, możliwe jest jedynie na poziomie ponadregionalnym,
- Uwzględniając dostępną alokację w FEnIKS 2021-2027 oraz zobowiązania dotyczące priorytetowej realizacji projektów fazowanych/etapowanych realizacja etapu inwestycyjnego projektów dokumentacyjnych realizowanych w ramach RPO z perspektywy 2014-2020 może okazać się niemożliwa. Tym samym schemat ujęcia projektów regionalnych w puli projektów planowanych do dofinansowania z programów krajowych może skutkować brakiem możliwości ich realizacji z powodu niewystarczającej alokacji UE, co w rezultacie negatywnie wpłynie na politykę transportową regionów i dalszy rozwój połączeń kolejowych na terenie województw,
- Możliwość samodzielnego decydowania przez Samorzady Województw pełniące funkcję IZ RPO (m.in. poprzez wybór do dofinansowania środkami UE takich projektów) o dalszych kierunkach rozwoju inwestycji kolejowych na terenie swojego województwa,
- W celu zapewnienia dalszej owocnej współpracy, z korzyścią zarówno dla władz samorządowych, jak i PKP PLK S.A., a przede wszystkim mieszkańców podróżujących koleją oraz podmiotów gospodarczych powiązanych z sektorem kolejowym, zasadne jest utrzymanie dotychczasowego modelu finansowania jak i realizacji projektów liniowych na poziomie regionalnym w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, przy dofinansowaniu w ramach RPO oraz realizacji ich przez PKP PLK S.A.

Podsumowując, zastosowanie dotychczasowego modelu realizacyjnego kolejowych projektów liniowych, wykorzystywanego w perspektywie 2007-2013 i 2014-2020, pozwala nie tylko na efektywny udział Ministra Infrastruktury w realizacji polityki transportowej na poziomie regionów (poprzez wsparcie finansowe z FK, jak i wsparcie instytucjonalne oraz realizacyjne ze strony PKP PLK S.A.), ale również na kontynuację przez Samorzady Województw przyjętej w obecnej perspektywie finansowej polityki transportowej, co pozwoli na niezakłócone dokończenie projektów rozpoczętych na terenie województw.

*Z poważaniem,*

z up. Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała

Sekretarz Stanu