

Anna Seweryn

Inwestycje kolejowe z funduszy unijnych

1 maja 2004 r. Polska oficjalnie stała się członkiem Unii Europejskiej. Już wówczas nikt nie miał wątpliwości, że podpisanie traktatu akcesyjnego wpłynie w ogromnym stopniu na stan polskiej gospodarki oraz transportu. Liczono oczywiście na to, że będzie to wpływ korzystny. Tak też się stało – pomoc finansowa pochodząca ze środków unijnych pozwoliła na rozwój wielu gałęzi infrastruktury. Zmiany zapowiadano również na rynku kolejowym.

Pierwsze unijne środki na rozwój infrastruktury kolejowej Polska wykorzystwała już w II połowie lat 90. XX w. Rozpoczęto wówczas istotne przedsięwzięcia, takie, jak modernizacja odcinka trasy z Warszawy do Poznania. Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej wartość inwestycji wzrosła z poziomu ok. 0,5 mld rocznie do 3,6 mld w bieżącym roku. W latach 2004–2006 PKP PLK S.A. otrzymała granty UE na realizację 10 projektów: 3 z nich związane były z infrastrukturalnymi robotami kolejowymi, zaś 7 stanowiło przygotowanie dokumentacji projektowej dla robót kolejowych przewidzianych do realizacji w okresie budżetowania 2007–2013. W latach 2004–2008 wykonanie nakładów na infrastrukturę kolejową wyniosło natomiast ok. 9 mld zł. W 2008 r. inwestycje pochłonęły ok. 3,4 mld zł, z czego ok. 30% stanowiły środki pochodzące z UE. Zadania inwestycyjne wykonano w 90%, należy jednak podkreślić, że fundusze unijne wykorzystane zostały w 100%.

Szacuje się, że do 2030 r. powinno zostać zmodernizowanych 5 tys. km linii kolejowych. Zagadnienie to zostało poruszone podczas Walnego Zgromadzenia Europejskiego Stowarzyszenia Przemysłu Kolejowego (UNIFE), które odbyło się w dniach 17–19 czerwca 2009 r. w Warszawie. Organizatorzy Zgromadzenia przyznali także, że Polska należy do krajów najaktywniej przystępujących do przekształcania i modernizacji transportu szynowego. W trakcie spotkania omówiony został także *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Znaczenie *Master Planu* podkreślił podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt podczas otwarcia II edycji międzynarodowej konferencji *Rail Port 2009: Nowe rozwiązania logistyczne dla konkurencyjnej kolei towarowej w Europie*, która miała miejsce w maju tego roku. „Polska jako pierwszy z krajów przyjętych do Unii Europejskiej przed pięcioma laty, opracowała i przyjęła dokument tej rangi co *Master Plan* dla transportu kolejowego do 2030 r.” – powiedział wiceminister.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – zagadnienia ogólne

Zgodnie z rozporządzeniem Rady nr 1083/2006, ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, przyjęte zostały 6 października 2006 r. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności (SWW), które określają ramy

dla interwencji funduszy w latach 2007–2013. Na podstawie SWW każdy kraj członkowski, będący beneficjentem funduszy, przygotowuje Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO). Na podstawie tego dokumentu przygotowano programy operacyjne będące podstawowym instrumentem realizacji zapisanych w NSRO priorytetów. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, zgodnie z Narodowymi Strategicznymi Ramami Odniesienia (NSRO), zatwierdzonymi 7 maja 2007 r. przez Komisję Europejską, stanowi jeden z programów operacyjnych stanowiących podstawowe narzędzie do osiągnięcia założonych w nich celów, przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Program jest również ważnym instrumentem realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej, a wydatki na cele priorytetowe UE stanowią w ramach programu 66,23% wszystkich wydatków ze środków unijnych. Łączna wielkość środków finansowych zaangażowanych w realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 wynosi 37,6 mld euro, z czego wkład unijny to 27,9 mld euro, natomiast wkład krajowy – 9,7 mld euro. Ponad 19 mld euro przeznaczonych zostanie na rozwój infrastruktury transportu, prawie 5 mld – na cele związane z ochroną środowiska, a 1,7 mld – z energetyką. Należy podkreślić fakt, że cechą charakterystyczną programu jest integralne ujęcie problematyki podstawowej infrastruktury, obejmującej infrastrukturę techniczną, a także zasadnicze elementy infrastruktury społecznej. Główny jego cel stanowi podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej poszczególnych regionów Polski poprzez rozwój infrastruktury technicznej, przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej.

Zwiększenie atrakcyjności Polski planuje się osiągać dzięki inwestycjom realizowanym w sześciu obszarach – transportu, środowiska, energetyki, kultury, ochrony zdrowia oraz szkolnictwa wyższego. Istotne jest, iż już w pierwszych punktach szczegółowych programu podkreśla się konieczność rozwoju infrastruktury, zapewniając jednocześnie ochronę środowiska naturalnego oraz zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz alternatywnych wobec transportu drogowego środków transportu. Zgodnie z ustaleniami Rady Europejskiej w Göteborgu ważnym elementem programu będą także działania wpływające w korzystny sposób na środowisko, między innymi te wspierające ograniczenie zmian klimatycznych i zwiększenie znaczenia „zielonej” energii, usprawnienie i zwiększenie efektywności oraz bezpieczeństwa systemu transportowego (m.in. poprzez wsparcie systemów transportu publicznego i kolejowego).

Należy dodać, że nastawienie na wspieranie przedsięwzięć w ochronie środowiska lub mających związek z ekologią, także takich, które proponują proekologiczne rozwiązania techniczno-organizacyjne w transporcie regionalnym, jest cechą wspólną wszystkich funduszy ekologicznych [1].

**Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
– oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku
działanie 7.1. Rozwój transportu kolejowego**

Główny cel osi stanowi zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w ogólnym przewozie osób i ładunków. Realizacja osi priorytetowej służyć ma zwiększeniu udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego (transport kolejowy, morski, transport publiczny w obszarach metropolitalnych, intermodalny, wodny oraz śródlądowy). W ramach osi priorytetowej realizowane będą projekty budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej, znajdującej się przede wszystkim w sieci TEN-T, zgodnie z decyzją Parlamentu i Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE), jak również projekty modernizacji i zakupu taboru kolejowego, a także niezbędnego wyposażenia. Projekty indywidualne są najważniejszymi inwestycjami, które w najbliższych latach mają szansę na otrzymanie dofinansowania ze środków unijnych bez konieczności udziału w konkursie. Stanowią przedsięwzięcia o strategicznym znaczeniu, których wdrożenie w istotny sposób przyczynia się do przyspieszenia rozwoju społeczno-gospodarczego naszego kraju. Lista projektów była wielokrotnie aktualizowana, celem ostatniej – lipcowej – aktualizacji był przegląd stanu przygotowań projektów. Należy bezwzględnie pamiętać o tym, że samo umieszczenie projektu na liście nie świadczy o przyznaniu dofinansowania. W przypadku niedotrzymania przez beneficjenta terminów dotyczących kompletowania niezbędnej dokumentacji projekt może zostać nawet usunięty z listy, zaś na jego miejscu może znaleźć się inny. Zaktualizowana lista projektów indywidualnych dla POIiŚ obejmuje 386 przedsięwzięć, o łącznej orientacyjnej całkowitej wartości 206,04 mld zł. Na liście podstawowej znalazło się 318 projektów o wartości 157,4 mld zł. Natomiast 68 projektów, których łączna wartość wynosi 48,64 mld zł, stanowi listę rezerwową. Ogólna szacunkowa wartość dofinansowania z funduszy europejskich dla projektów objętych listą projektów indywidualnych wynosi 124,18 mld zł. Projekty z listy podstawowej dofinansowane będą kwotą 92,40 mld zł, zaś na przedsięwzięcia z listy rezerwowej przeznaczonych zostało 31,78 mld zł.

Wybór przewidywanych do finansowania projektów z zakresu modernizacji linii kolejowych jest przeprowadzony na podstawie analiz istniejącego stanu utrzymania linii kolejowych w Polsce oraz obecnych i prognozowanych potoków ruchu na sieci kolejowej. Ponadto pod uwagę brane jest położenie danego odcinka w sieci TEN-T lub w ciągu zidentyfikowanych w projekcie Strategii Rozwoju Transportu oraz Strategii dla sektora kolejowego do 2013 r., najważniejszych szlaków kolejowych, mających znaczący wpływ na poprawę dostępu do regionów oraz największych aglomeracji, a także połączeń międzynarodowych i międzyregionalnych. Istotnym czynnikiem jest również dojrzałość projektów do realizacji.

Wdrażanie projektów współfinansowanych z Unii Europejskiej w ramach „nowej” perspektywy 2007–2013 wymaga także zmiany zasad ich finansowania. Projekty, które generują dochód, czyli m.in. projekty kolejowe, przed określeniem kwoty dofinansowania z UE, będą musiały posiadać tzw. „lukę finansową”. Rozumie się przez to tę część projektu, która nie będzie pokryta przyszłymi dochodami beneficjenta z tytułu realizacji projektu (brane są tu pod uwagę dochody z opłat za udostępnienie torów przewoźni-

kom w kolejnych latach). Tylko ta część projektu będzie bowiem uznana za kwalifikowaną i współfinansowana ze środków unijnych. Dla sprawnej realizacji zadań konieczne jest korzystanie z zaliczkowania projektów kolejowych. Planowane jest także korzystanie z instrumentu zadłużania Funduszu Kolejowego i kredytowania komercyjnego. Obecnie w końcowej fazie przygotowań jest wydzielenie Centrum Realizacji Inwestycji opartego o specjalistów zatrudnionych w strukturach na terenie całego kraju.

Konkretne realizacje

W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT) 2004–2006 wykonana została pierwsza część prac modernizacji szlaku łączącego stację Warszawa Okęcie ze stacją Warszawa Zachodnia. Przygotowana została także dokumentacja projektowa dla budowy łącznicy na lotnisko Okęcie. Zgodnie z POIiŚ do 2015 r. zostanie zakończona budowa łącznicy na Okęcie oraz modernizacja odcinka Warszawa – Radom wraz z budową drugiego toru na odcinku Warka – Radom. Planuje się także rewitalizację odcinka biegnącego z Radomia do Kielc.

Przedakcesyjne środki unijne (PHARE, ISPA) zostały wykorzystane już w latach 90. XX w. w trakcie modernizacji II europejskiego korytarza transportowego łączącego Berlin, Poznań, Warszawę, Mińsk i Moskwę. W ostatnich latach ukończone zostały prace przy przygranicznym odcinku z Niemcami, obecnie trwają jeszcze te między Siedlcami i granicą z Białorusią. Planuje się przeznaczyć 2,8 mld zł na dokończenie prac między Poznaniem i Warszawą – będzie to możliwe dzięki środkom pochodzącym z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W przyszłym roku powinna się także zakończyć przebudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego. Zmodernizowany został już również niemal cały odcinek od Opola do granicy w Zgorzelcu i Bielawie Dolnej. Obecnie planowana jest budowa mostu granicznego na Nysie Łużyckiej oraz wdrożenie elementów nowoczesnego systemu sterowania ERTMS na odcinku łączącym granicę z Niemcami z Opolem. Przedsięwzięcia te realizowane będą w ramach POIiŚ, ich łączny koszt wynosi 2,9 mld zł.

Już w 2007 r. rozpoczęła się modernizacja północnej części magistrali E 65. Do 2012 r. zostanie zmodernizowane 40% trasy Warszawa – Gdańsk, zaś do 2015 r. do użytku oddana zostanie cała linia. Dzięki wybudowaniu ok. 100 dwupoziomowych skrzyżowań z drogami i zastosowaniu elementów systemu sterowania ERTMS, pociągi na tej trasie będą mogły osiągnąć prędkość maksymalną do 200 km/h. Wszystkie projekty realizowane na trasie Warszawa – Gdynia w latach 2007–2013 finansowane będą ze środków POIiŚ. Z tego samego źródła pochodzić będą również fundusze na przeprowadzenie prac przygotowawczych do modernizacji Centralnej Magistrali Kolejowej. Planuje się, że w przyszłości wraz z linią kolei dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa utworzy ona system, po którym pociągi będą mogły poruszać się z prędkością 300 km/h i więcej. W nocy z 27 na 28 oraz z 28 na 29 maja 2009 r. odbywały się na Centralnej Magistrali Kolejowej jazdy pomiarowe lokomotywy Europrinter ES64U4 „Husarz”, która wyprodukowana została dla PKP Intercity S.A przez firmę Siemens. Największa osiągnięta podczas jazd pomiarowych prędkość wynosiła 235 km/h. Była to największa jak do tej pory prędkość pociągu prowadzonego lokomotywą na sieci kolejowej Polski. Dotychczasowy rekord prędkość dla składu z lokomotywą wynosił 222 km/h i został osiągnięty również na CMK 18 kwietnia 1999 r.



Inwestycje w polską infrastrukturę

Źr. PKP PLK S.A.

Od 2008 r. trwają prace modernizacyjne między Wrocławiem i Poznaniem. Na remonty na tej linii przeznaczono 9,5 mld zł pochodzące z POIiŚ. Należy również wspomnieć o trasie Warszawa – Kowno – Ryga – Tallinn – Helsinki, która na liście transeuropejskich korytarzy transportowych oznaczona jest numerem 1. Na modernizację pierwszego odcinka tej trasy przeznaczone zostanie 2,5 mld zł z POIiŚ.

Oczywiście ogromna część projektów realizowanych w ramach POIiŚ ma związek z rozpoczynającymi się w 2012 r. piłkarskimi mistrzostwami Europy. Do maja tego roku muszą więc być gotowe połączenia kolejowe z lotniskami w Warszawie i Krakowie, linia Warszawa – Łódź, magistrała E 30, biegnąca od Opola

do granicy państwa, E 20 do Terespolu, E 59 łącząca Wrocław z granicą województwa dolnośląskiego oraz duża część E 65 pomiędzy Warszawą i Gdynią. Zakończenie tych prac w terminie pozwoli gościom z całej Europy na swobodne przemieszczanie się pomiędzy miastami – organizatorami meczów Euro.

□

Literatura

- [1] Grad B., Ferencztajn-Galardos E.: *Ekologiczne fundusze celowe jako instrument współfinansowania rozwiązań techniczno-organizacyjnych w transporcie regionalnym w perspektywie finansowej 2007–2013* (gruba księga) s. 91.