

VIII Forum Przedsiębiorców Małopolski: Drogi rozwoju.

*Infrastruktura i transport kołem
zamachowym polskiej gospodarki*

Kraków, 23 października 2017 r.



Programowanie rozwoju - transport

SOR

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju - najważniejszy dokument wskazujący kierunki rozwoju Polski w perspektywie średniookresowej. Wiodącą zasadą Strategii jest zrównoważony rozwój całego kraju w wymiarze gospodarczym, społecznym, środowiskowym i terytorialnym, z którego efektów skorzystają wszyscy obywatele.

STRATEGIA
KRAJOWA

Strategia Rozwoju Transportu - wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce. Na poziomie regionalnym (wojewódzkim i niższym) - strategię rozwoju transportu lub strategię rozwoju województw/niższych jednostek administracyjnych zawierające części poświęcone transportowi na danym obszarze.

STRATEGIE
SEKTOROWE

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 określa kierunki działań i priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w Polsce;
Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. i Szczegółowy Plan Realizacji zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych w poszczególnych latach realizacji Programu.

STRATEGICZNE
PROJEKTY

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu - przyjęty przez Radę Ministrów w październiku 2014 r., zawiera listę krajowych projektów inwestycyjnych m.in. w sektorze drogowym i kolejowym. Ujęcie inwestycji w tym dokumencie stanowi podstawowy warunek do ubiegania się o sfinansowanie ze środków UE w trybie pozakonkursowym.



Wyzwania na perspektywę 2014-2020

DOKOŃCZENIE BUDOWY
BRAKUJĄCYCH ELEMENTÓW
INFRASTRUKTURY
TRANSPORTOWEJ

SKONCENTROWANIE
INWESTYCJI NA
SIECI TEN-T

SPÓJNA SIEĆ DROGOWA
I KOLEJOWA O ZNACZENIU
EUROPEJSKIM

2007-2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

W latach 2007-2013 przeprowadziliśmy program inwestycyjny, budując nową i modernizując istniejącą infrastrukturę transportową.

Jesteśmy w połowie drogi

*W okresie 2014-2020 do dyspozycji mamy środki unijne z **PO Infrastruktura i Środowisko** oraz z Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Poza tym uzupełniające wsparcie dla infrastruktury transportowej znajduje się w PO Polska Wschodnia oraz w 16 RPO*

*Program Operacyjny Infrastruktura
i Środowisko 2014-2020*



Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Obecnie najważniejszym polskim programem finansowania unijnego dla inwestycji infrastrukturalnych jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, będący następcą Programu w latach 2007-2013.

Jego fundusze zasilają następujące obszary:

Energia



Środowisko



Transport



Zdrowie



Kultura





Obszary wsparcia i rodzaje projektów możliwych do realizacji w ramach POIiŚ

I. Zmniejszenie **emisyjności gospodarki**

- wytwarzanie energii z odnawialnych źródeł energii (OZE);
- poprawa efektywności energetycznej i wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach, sektorze publicznym i mieszkaniowym;
- promowanie strategii niskoemisyjnych; rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji.

II. Ochrona **środowiska**, w tym adaptacja do zmian klimatu

- rozwój infrastruktury środowiskowej;
- dostosowanie do zmian klimatu;
- ochrona i zahamowanie spadku różnorodności biologicznej;
- poprawa jakości środowiska miejskiego.

III. Rozwój sieci **drogowej TEN-T i transportu multimodalnego**

- rozwój drogowej infrastruktury w sieci TEN-T;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- poprawa bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;
- transport intermodalny, morski i śródlądowy.

IV. Infrastruktura **drogowa dla miast**

- poprawa dostępności miast i przepustowości infrastruktury drogowej (rozwój infrastruktury drogowej w miastach i tras wylotowych z miast, budowa obwodnic).



V. Rozwój **transportu kolejowego** w Polsce

- rozwój kolei w TEN-T, poza siecią i kolei miejskich.



VI. Rozwój niskoemisyjnego **transportu zbiorowego w miastach**

- infrastruktura i tabor dla publicznego transportu zbiorowego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.




VII. Poprawa **bezpieczeństwa energetycznego**

- rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu gazu ziemnego i energii elektrycznej; budowa i rozbudowa magazynów gazu ziemnego;
- rozbudowa terminala LNG



VIII. Ochrona **dziedzictwa kulturowego** i rozwój zasobów kultury

- inwestycje w ochronę i rozwój dziedzictwa kulturowego oraz zasobów kultury, np. instytucji kultury, szkół artystycznych.



IX. Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony **zdrowia**

- wsparcie infrastruktury systemu państwowego ratownictwa medycznego;
- wsparcie infrastruktury szpitali ponadregionalnych i współpracujących z nimi jednostek diagnostycznych w zakresie chorób „aktywności zawodowej” i opieki nad matką i dzieckiem.



Grupy podmiotów uprawnionych do ubiegania się o wsparcie





POIiŚ 2014-2020 a wsparcie na rzecz przedsiębiorców

- ➔ W zależności od specyfiki sektorów i różnorodności potencjalnych projektów z programu mogą korzystać różne grupy beneficjentów, od przedsiębiorców (małych, średnich i dużych), przez administrację publiczną (w tym jednostki samorządu terytorialnego) po instytucje ochrony zdrowia, służby publiczne, organizacje społeczne i instytucje naukowe.
- ➔ Należy zaznaczyć, że bezpośrednim celem POIiŚ nie jest wsparcie przedsiębiorców, czy pobudzanie przedsiębiorczości.

Charakter inwestycji przewidzianych do realizacji w programie powoduje, że szeroko rozumiani przedsiębiorcy mogą być beneficjentami POIiŚ w różnych obszarach priorytetowych



Działania skierowane do przedsiębiorców

Oś priorytetowa I dot. **zmniejszenia emisyjności** gospodarki

- gdzie przedsiębiorcy mogą ubiegać się o wsparcie m.in. na budowę oraz przebudowę farm wiatrowych, instalacji na biomasę; instalacji na biogaz; sieci przesyłowych i dystrybucyjnych, budowę, przebudowę lub sieci ciepłowniczej i chłodniczej.

Oś priorytetowa II dot. **ochrony środowiska i** przeciwdziałaniu zmianom klimatu

- gdzie przedsiębiorstwa wykonujące zadania publiczne w imieniu JST mogą ubiegać się o wsparcie przedsięwzięć w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi oraz gospodarki wodno-ściekowej.

Oś priorytetowa III dot. rozwoju **sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego**

- gdzie beneficjentami są m.in. operatorzy terminali intermodalnych i przedsiębiorcy świadczący lub zamierzający świadczyć działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego.

Oś priorytetowa V dot. rozwoju **transportu kolejowego** w Polsce

- gdzie beneficjentami są m.in. przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, przewoźnicy świadczący usługi w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych

Oś priorytetowa VI dot. rozwoju niskoemisyjnego **transportu zbiorowego w miastach**

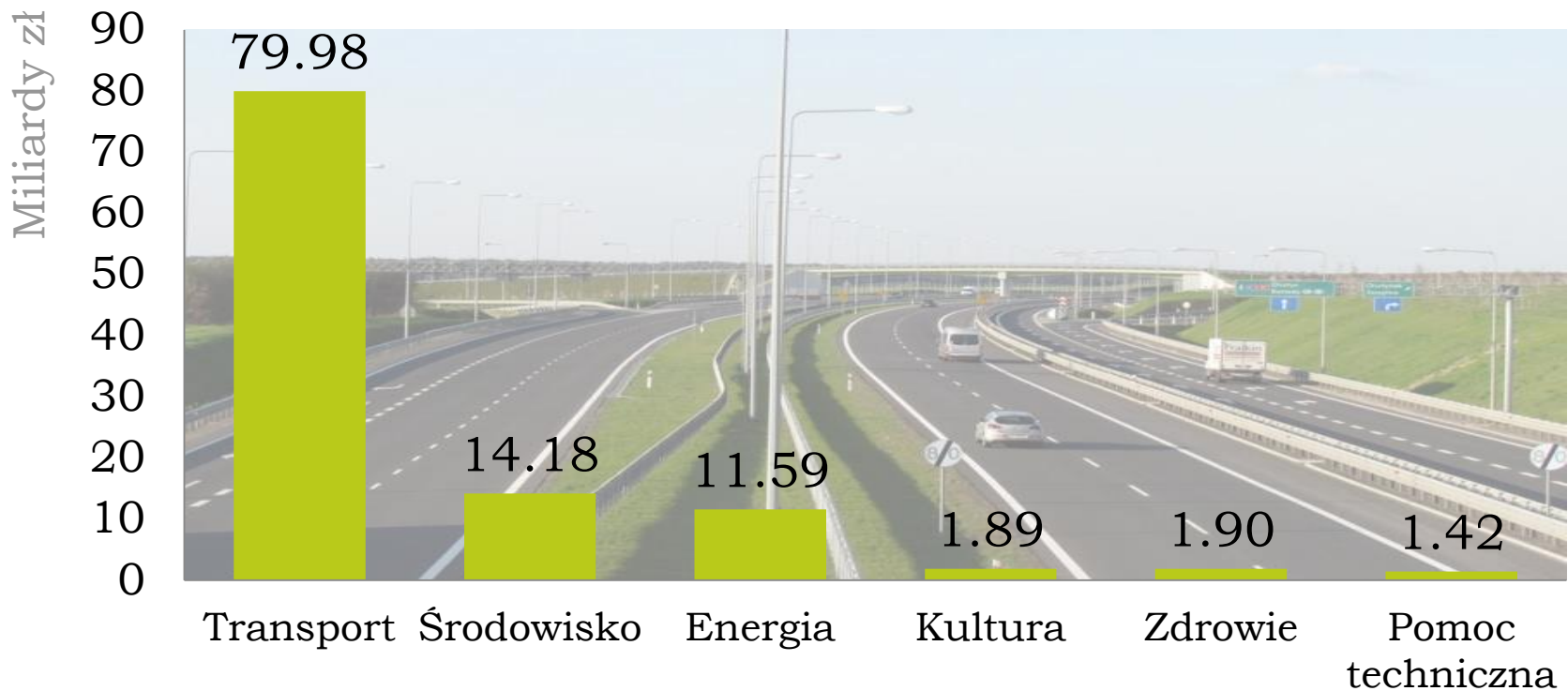
- gdzie beneficjentami są m. in. operatorzy publicznego transportu zbiorowego.

Oś priorytetowa VII dot. poprawy **bezpieczeństwa energetycznego**

- gdzie beneficjentem są przedsiębiorstwa energetyczne, prowadzące działalność przesyłu, dystrybucji, magazynowania, regazyfikacji gazu ziemnego oraz przedsięw. energetyczne zajmujące się przesyłem i dystrybucją energii elektrycznej.



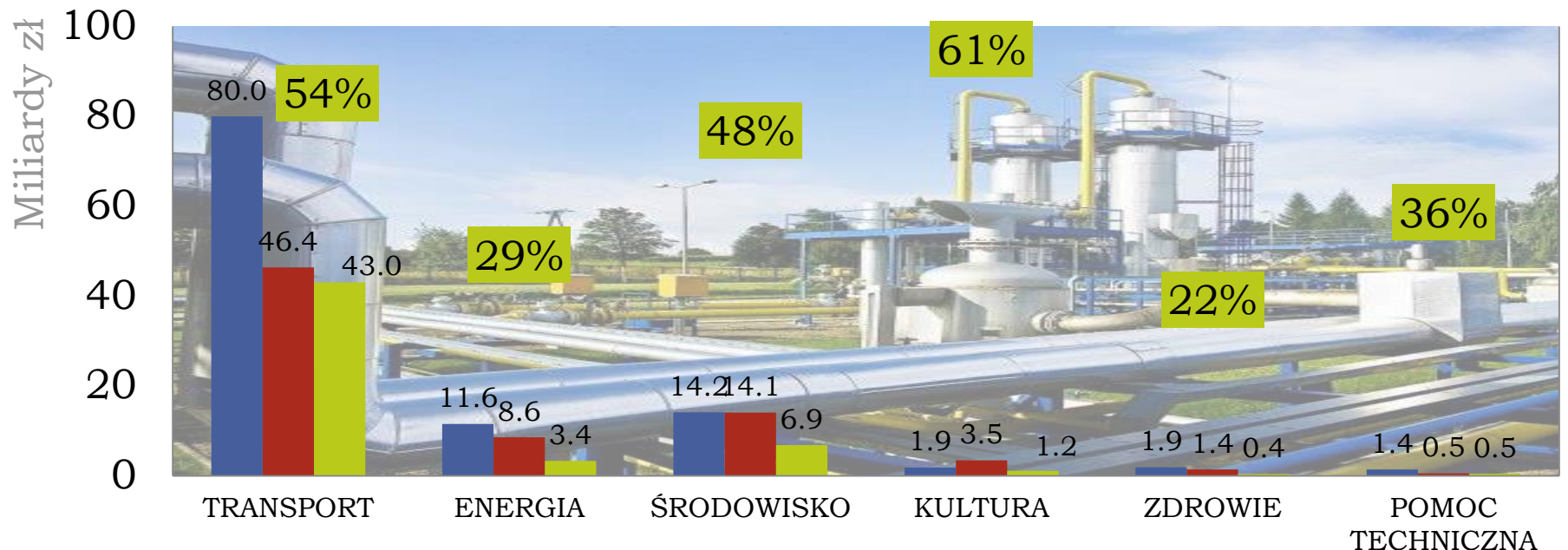
Alokacja przeznaczona na poszczególne sektory



← Łącznie ok. 111 mld zł →



Stan wdrażania POIiŚ 2014-2020



■ Alokacja ■ Wnioski o dofinansowanie - wkład UE ■ Umowy o dofinansowanie - wkład UE % alokacji

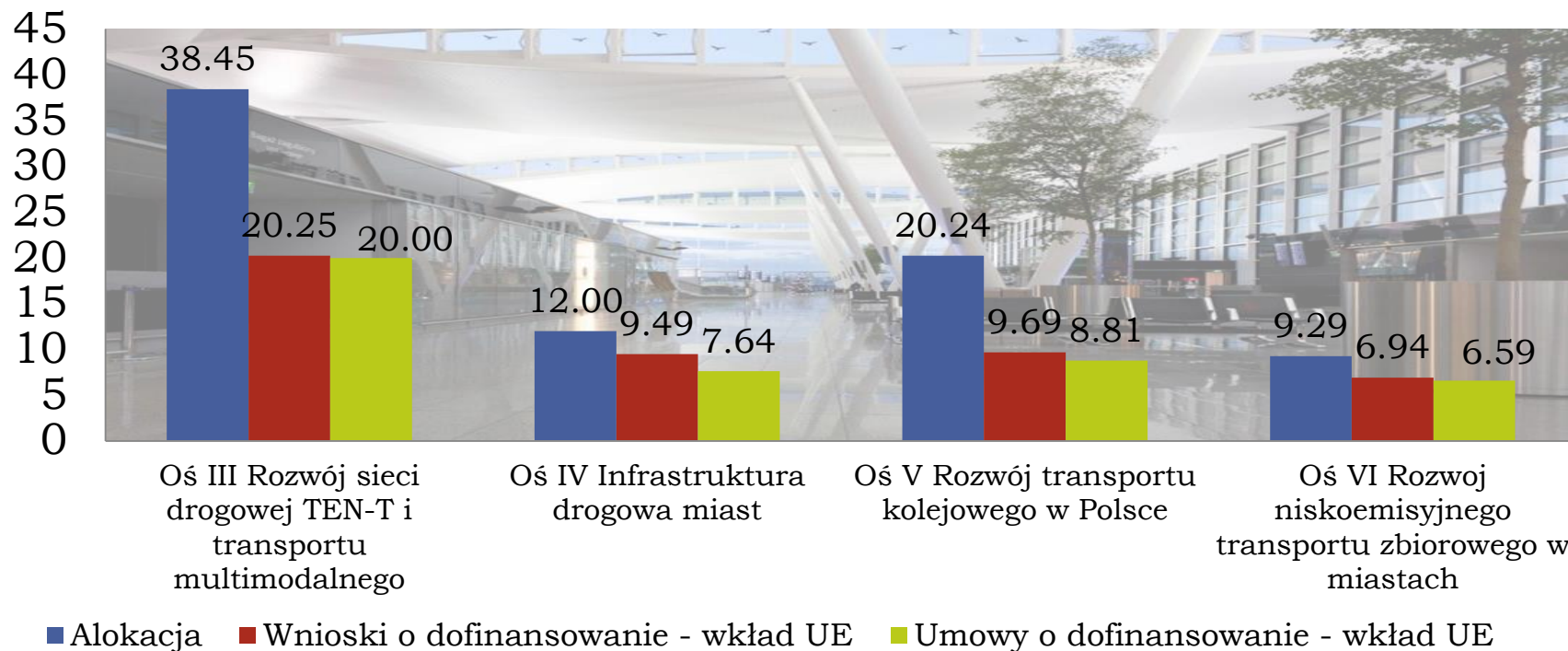
	Liczba	Wartość przyznanego dofinansowania/ wniosków o płatność	% alokacji
UMOWY O DOFINANSOWANIE	990	55,3 mld zł	50%
WNIOSKI O PŁATNOŚĆ (W CZĘŚCI UE)	-	14,7 mld zł	13%



Stan na koniec sierpnia 2017 r.

Stan wdrażania osi transportowych

Miliardy zł



140

umowy o dofinansowanie

43 mld zł

wartość przyznanego dofinansowania UE

53,8%

% alokacji

16,2 mld zł

kwota zadeklarowana do KE

13,8 mld zł

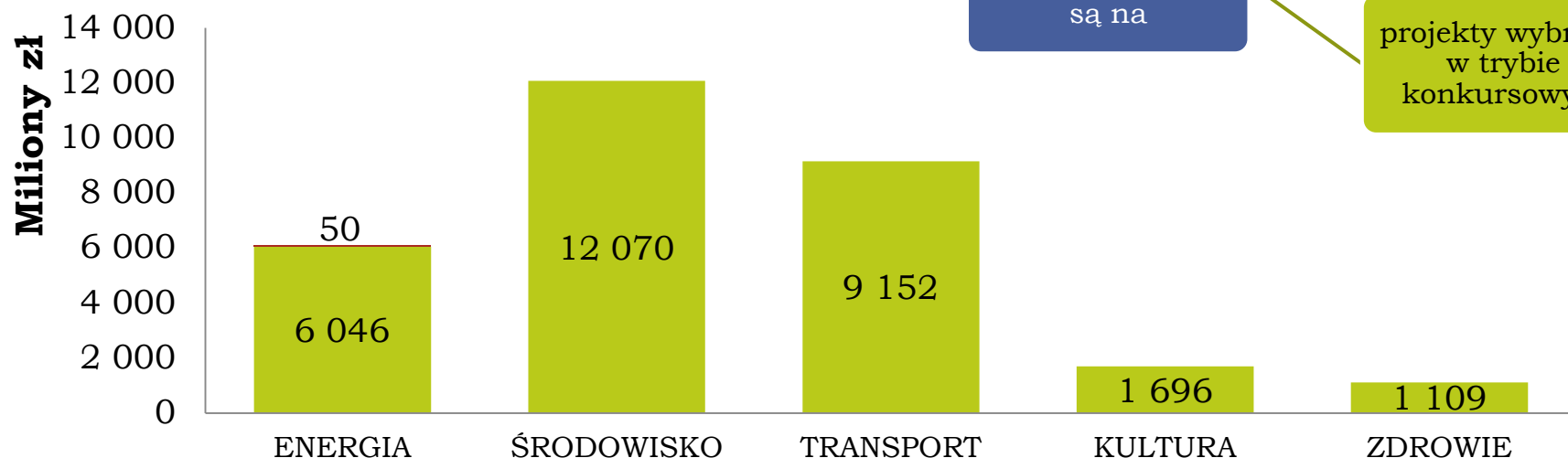
wnioskowany wkład UE

17,2%

% alokacji



Konkursy



Środki w ramach POIS alokowane są na

projekty ujęte na Wykazie Projektów Zidentyfikowanych

projekty wybrane w trybie konkursowym

■ Konkursy planowane do ogłoszenia w 2017 r. ■ Konkursy ogłoszone do 16 października 2017 r.

Od początku realizacji Programu ogłoszono **74 konkursy** na kwotę 32 mld zł (**29% alokacji**)



W samym 2017 r. ogłoszono **25 konkursów**



Do ogłoszenia pozostają **1 konkurs w sektorze energetyki** (grudzień br.)



Aktualne konkursy

Zakres	Data ogłoszenia	Początek naboru	Koniec naboru	Kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów	Instytucja ogłaszająca konkurs
3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych	2016-11-29	2016-12-30	2017-12-15	1 000 000 000	CUPT
Poddziałanie 1.6.1. Źródła wysokosprawnej kogeneracji	2017-08-30	2017-09-30	2017-11-28	200 000 000	NFOŚiGW
Poddziałanie 1.3.2 Wspieranie efektywności energetycznej w sektorze mieszkaniowym	2017-09-29	2017-10-30	2017-12-29	300 000 000	NFOŚiGW
Poddziałanie 1.6.2 Sieci ciepłownicze i chłodnicze dla źródeł wysokosprawnej kogeneracji	2017-09-29	2017-10-30	2017-12-29	80 000 000	NFOŚiGW
Poddziałanie 1.1.1. Wspieranie inwestycji dotyczących wytwarzania energii z odnawialnych źródeł wraz z podłączeniem tych źródeł do sieci dystrybucyjnej/przesyłowej	2017-09-29	2017-10-30	2017-12-29	100 000 000	NFOŚiGW
Działanie 1.5 Efektywna dystrybucja ciepła i chłodu	2017-09-29	2017-10-30	2017-12-29	150 000 000	NFOŚiGW



Aktualne konkursy

Zakres	Data ogłoszenia	Początek naboru	Koniec naboru	Kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów	Instytucja ogłaszająca konkurs
Działanie 2.2 Gospodarka odpadami komunalnymi dla projektów obejmujących swoim zakresem elementy gospodarki odpadami zgodnej z hierarchią sposobów postępowania z odpadami z wyłączeniem instalacji do termicznego przekształcania odpadów	2017-09-29	2017-10-31	2017-12-29	300 000 000	NFOŚiGW
Poddziałanie 1.7.2 Efektywna dystrybucja ciepła i chłodu w województwie śląskim	2017-09-29	2017-10-30	2017-12-29	380 000 000	WFOŚiGW Katowice
Poddziałanie 1.7.1 Wspieranie efektywności energetycznej w budynkach mieszkalnych w województwie śląskim	2017-09-29	2017-10-30	2017-12-29	100 000 000	WFOŚiGW Katowice
Działanie 2.4 Ochrona przyrody i edukacja ekologiczna, Podtyp projektu 2.4.4d Ocena stanu zasobów przyrodniczych w parkach narodowych przy wykorzystaniu nowoczesnych technologii teledetekcyjnych	2017-09-29	2017-10-31	2017-12-28	20 000 000	NFOŚiGW
Poddziałanie 1.6.1 Źródła wysokosprawnej kogeneracji	2017-10-16	2017-11-30	2018-01-29	130 000 000	NFOŚiGW
Poddziałanie 1.3.1 Wspieranie efektywności energetycznej w budynkach użyteczności publicznej	2017-10-16	2017-12-29	2018-02-27	90 000 000	NFOŚiGW



Podpisane dotychczas umowy o dofinansowanie zakładają m.in.:



529 km linii kolejowych

w tym odcinki linii nr 7, 8, E20, E30, E59, E65, E75



912 km nowych autostrad i dróg ekspresowych

w tym odcinki tras: A1, A2, S3, S5, S6, S7, S8, S10, S11, S19, S51



101,4 km linii tramwajowych i linii metra

w tym w Krakowie, Poznaniu, Opolu, Bydgoszczy, Toruniu, 12 km II linii metra w Warszawie



TRANSPORT DROGOWY



Priorytety realizacyjne - w ramach transportu drogowego na okres 2014-2020

INWESTYCJE W SIĘĆ DROGOWĄ TEN-T

POPRAWA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ MIAST I ODCIĄŻENIE ICH OD NADMIERNEGO RUCHU DROGOWEGO PRZEZ BUDOWĘ TRAS WYLOTOWYCH I OBWODNIC.

Droga S8: Piotrków Trybunalski - Warszawa, węzeł Marki – węzeł Radzymin
Południowy, Wyszaków – Białystok;

Droga S7: Gdańsk – Elbląg, Olsztynek – Płońsk, Warszawa – Grójec, Radom
(Jedlińsk) - granica woj. świętokrzyskiego i małopolskiego - Kraków, Lubień – Rabka;

Droga S3: Gorzów Wielkopolski – Legnica;

Droga S61: Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn;

Droga S5: Nowe Marzy – Bydgoszcz - Mielno, Żnin - Gniezno, Poznań – Wrocław;

Droga S17: Warszawa - Garwolin – Kurów;

Droga S6: Szczecin – Koszalin – Słupsk – Gdańsk;

Droga S2: odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska;

Droga S19: Lublin – Rzeszów; droga S51: Olsztyn - Olsztynek

Ostatni odcinek **autostrady A1:** od Pyrzowic do Częstochowy

Obwodnice miast, m.in. Bełchatowa, Brodnicy, Inowrocławia, Wielunia, Ostrowa Wlkp., Jarocina, Góry Kalwarii, Olsztyna, Kłodzka, Nysy, Kościerzyny, Sanoka, Szczecinka, Wałcza



Projekty zakończone

Fragmenty drogi ekspresowej S7



- w sierpniu 2017 r. oddano 9-km odc. **Ostróda Południe – Rychnowo**
- w lipcu 2017 r. oddano 22-km na odc. **Radom - Skarżysko-Kamienna**
- w czerwcu 2017 r. oddano 22-km odcinek łączący **Nidzicę i Napierki**
- w grudniu 2016 r. oddano 9-km odc.: **Miłomłyn – Ostróda Północ**

Fragment drogi ekspresowej S5



w maju 2017 r. oddano do użytku ponad 18-km fragment drogi ekspresowej S5 łączącej **Mielno i Gniezno**

Fragment drogi ekspresowej S8



w grudniu 2016 r. otwarto ponad 15-kilometrowy fragment drogi ekspresowej S8 od istniejącej obwodnicy **Zambrowa i Wiśniewa do Mężenina**

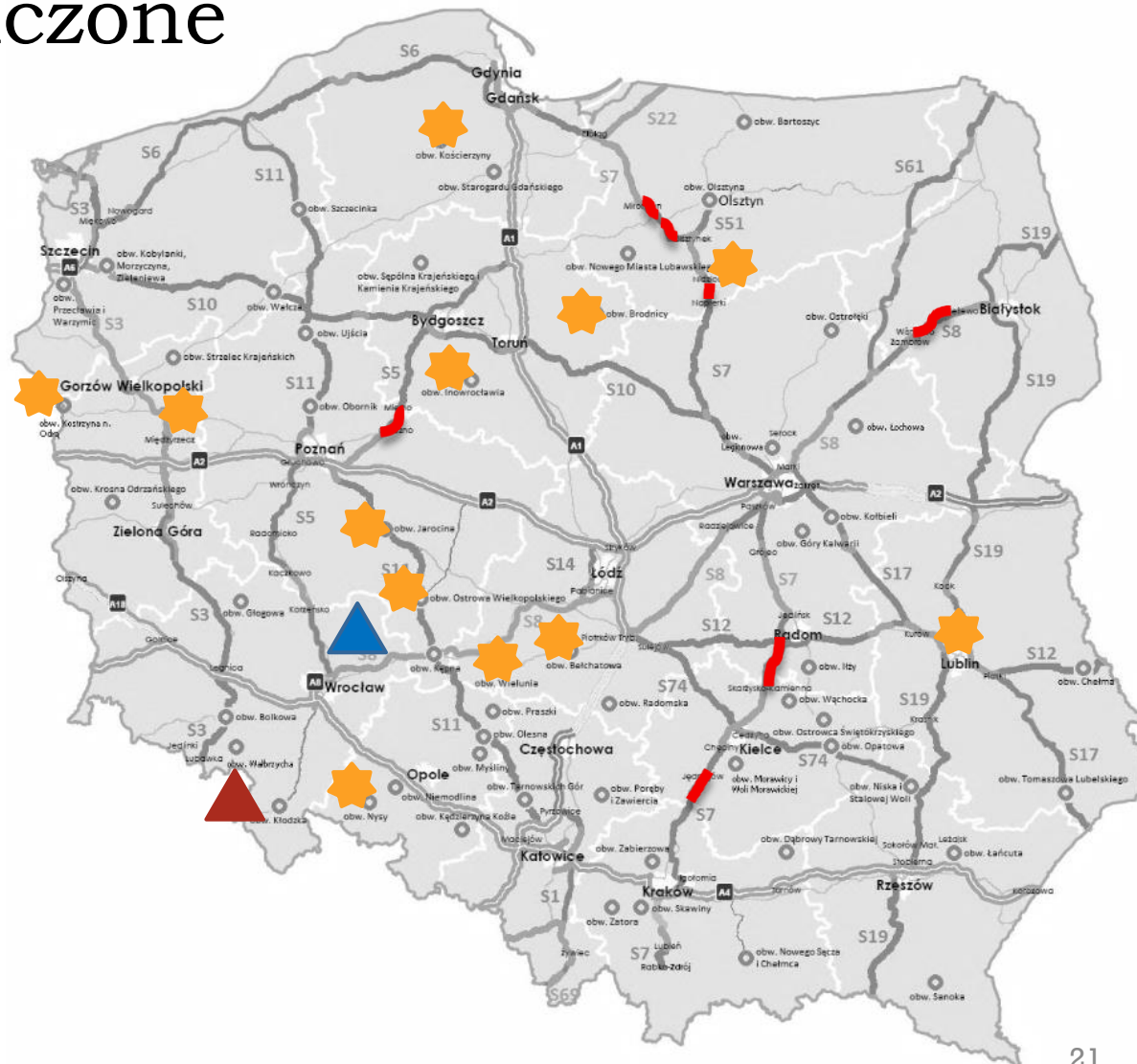
Obwodnice miast







otwarto **12 obwodnic:** Bełchatowa, Brodnicy, zachodnią obwodnicę Lublina, Międzyrzecza, Wielunia, Nidzicy, Ostrowa Wielkopolskiego, wschodnią obwodnicę Innowrocławia, Jarocina, Gorzowa Wlkp, Nysy i Kościerzyny



Projekty zakończone rzeczowo



Legenda:

-  Oddane do użytku odcinki dróg ekspresowych
-  Otwarte obwodnice miast
-  Tłocznia gazu Jeleniów
-  Gazociąg Czeszów - Wierzchowice



Przykład 1 – TRANSPORT DROGOWY

Budowa autostrady A1, odc. Pyrzowice - Częstochowa

- **Wartość całkowita:** 2,6 mld PLN
- **Dofinansowanie UE:** 1,4 mld PLN
- **Termin realizacji:** 2015-2019

Projekt uzyskał Decyzję KE 23.01.2017 r. Zasadniczą częścią przedsięwzięcia jest budowa autostrady A1 odc. Pyrzowice – koniec obwodnicy Częstochowy o łącznej dł. 57,7 km.

Cele realizacji projektu: skrócenie czasu przejazdu pomiędzy najważniejszymi ośrodkami w kraju, odciążenie z ruchu tranzytowego obecnego przebiegu DK1 i 78 (drogi zastępowanej), podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz komfortu i płynności jazdy.



Źródło: GDDKiA



Przykład 2 – TRANSPORT DROGOWY

Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Kraków w. Igołomska – w. Christo Botewa

- **Wartość całkowita:** 679 mln PLN
- **Dofinansowanie UE:** 320,3 mln PLN
- **Termin realizacji:** 2014-2017

Trasa drogi ekspresowej S-7 przebiega przez wschodnią część miasta Krakowa, łączy dzielnice Bieżanów i Nowa Huta. Droga stanowiąca przedmiotową inwestycję będzie docelowo łączyła autostradę A4 z drogą DK-79 oraz umożliwi kontynuację budowy drogi ekspresowej S-7 w północnej części Województwa Małopolskiego od Krakowa do południowej granicy Województwa Świętokrzyskiego.



Źródło: GDDKiA



TRANSPORT KOLEJOWY



Priorytety realizacyjne - w ramach transportu kolejowego na okres 2014-2020

UZUPEŁNIANIE LUK I POPRAWA FUNKCJONALNOŚCI: GŁÓWNYCH SZLAKÓW W SIECI TEN-T, LINII TOWAROWYCH, ODCINKÓW ŁĄCZĄCYCH WAŻNE OŚRODKI PRZEMYSŁOWE I GOSPODARCZE Z SIECIĄ TEN-T, A TAKŻE LINII ŁĄCZĄCYCH PORTY MORSKIE Z ZAPLECZEM GOSPODARCZYM W GŁĘBI KRAJU

Kontynuacja modernizacji międzynarodowego korytarza wschód – zachód: **E 20 / C-E 20** (od granicy z Niemcami przez Rzepin – Poznań – Warszawę – Siedlce do Terespoła)

Prace na linii E 30 / C-E 30 (od Zgorzelca przez – Legnicę – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Rzeszów do Przemyśla)

Dostosowanie do wymagań sieci TEN-T dwóch korytarzy północ – południe: **C-E 59** (Chałupki – Opole – Wrocław – Szczecin – Świnoujście) oraz **C-E 65** (Zebrzydowice – Węzeł Katowicki – Bydgoszcz – Gdańsk)

Kontynuacja prac na linii **E 75**, na odcinku Sadowne – Białystok, łączącej Warszawę z województwem podlaskim oraz dalej z Białorusią i Litwą.

Także wsparcie innych, najbardziej obciążonych połączeń kolejowych, istotnych dla regionów i aglomeracji miejskich, łączących regionalne centra z otaczającymi je terenami i obszarami peryferyjnymi.

Inwestycje związane z modernizacją dworców kolejowych, modernizacją i zakupem taboru kolejowego, poprawą obsługi pasażerów i bezpieczeństwa na kolei.



Przykład 1 – TRANSPORT KOLEJOWY

Prace na linii kolejowej nr 7
Warszawa Osobowa - Dorohusk na
odcinku Warszawa - Otwock - Dęblin
- Lublin, etap I i II

- **Wartość całkowita:** 4,9 mld PLN
- **Dofinansowanie UE:** 3,3 mld PLN
- **Termin realizacji:** 2017-2022

W pierwszym kwartale 2017 r. KE wydała decyzję zatwierdzającą dofinansowanie dla projektu. Jest to kluczowa inwestycja realizowana na terenie województw mazowieckiego i lubelskiego. W ramach dwóch etapów projektu przewidziano modernizację /przebudowę 174 km linii kolejowej, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wymianę rozjazdów, dzięki czemu wzrośnie szybkość, standard i bezpieczeństwo podróży.



Źródło: PKP PLK S.A.



Przykład 2 – TRANSPORT KOLEJOWY

Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki

- **Wartość całkowita:** 352,7 mln PLN
- **Dofinansowanie UE:** 192,2 mln PLN
- **Termin realizacji:** 2015- 2017

Projekt ma celu zrealizowanie bezpośredniego połączenia pomiędzy przystankami osobowymi Kraków Zabłocie i Kraków Krzemionki łączącego linie kolejowe nr 91 oraz nr 94. Umożliwi to kursowanie pociągów ze stacji Kraków Główny Osobowy we wszystkich kierunkach sieci kolejowej, w tym przejazd pociągu z Krakowa Głównego w kierunku Skawiny bez zmiany kierunku jazdy.



Źródło: PKP PLK S.A.



TRANSPORT MIEJSKI



Priorytety realizacyjne - w ramach transportu miejskiego na okres 2014-2020

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY I ZAKUP TABORU NISKOEMISYJNEGO

Inwestycje w centra przesiadkowe, w tym parkingi typu „Parkuj i Jedź”.

Budowa i rozbudowa **systemów zarządzania ruchem w miastach**, oraz kompleksowych i interaktywnych **systemów informacji pasażerskiej**.

Realizacja inwestycji w **miastach, głównie wojewódzkich**, np. rozbudowa II linii metra w Warszawie, modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej

Zakupy autobusów niskoemisyjnych.

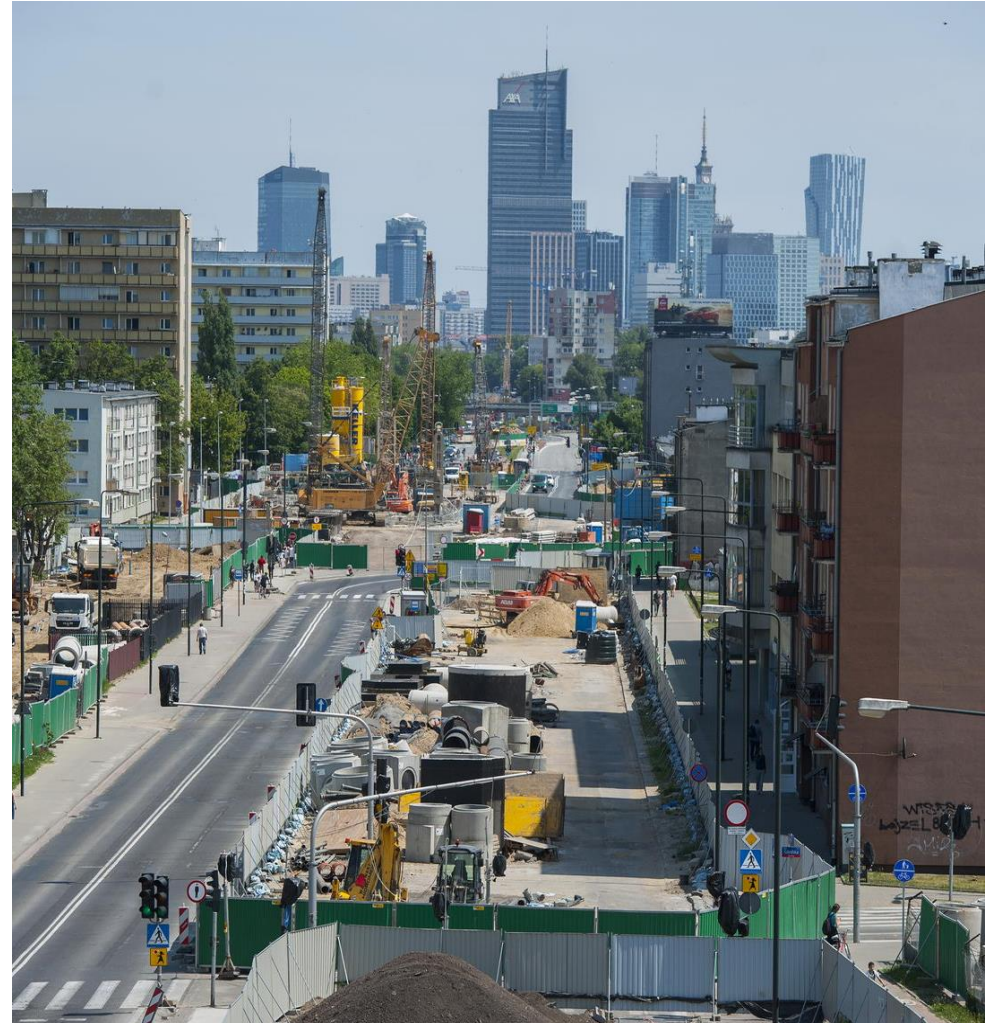


Przykład 1 – TRANSPORT MIEJSKI

Budowa II linii metra, wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru – etap II

- **Wartość całkowita:** 3,1 mld PLN
- **Dofinansowanie UE:** 1,8 mld PLN
- **Termin realizacji:** 2015-2019

Umowa o dofinansowanie podpisana została na projekt budowy 6 km linii. Projekt obejmuje budowę 6 stacji metra: 3 stacje w kierunku wschodnim i 3 stacje w kierunku zachodnim oraz zakup 13 szt. taboru. Wszystkie pozwolenia na budowę zostały już wydane, zakontraktowano również wykonawców budowy. Celem realizacji projektu jest dalszy rozwój zrównoważonego transportu na terenie Warszawy i dostosowanie go do dynamicznych przekształceń przestrzennych i demograficznych



Źródło: Metro Warszawskie Sp. z o.o.



Przykład 2 – TRANSPORT MIEJSKI

Kraków - modernizacja torowisk tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą

- **Wartość całkowita:** 139,8 mln PLN
- **Dofinansowanie UE:** 76,46 mln PLN

Projekt realizowany będzie na obszarze miasta Krakowa w dzielnicach: Stare Miasto, Śródmieście, Zwierzyniec, Krowodrza, Podgórze, Bronowice, Nowa Huta. Przedmiotem projektu jest przebudowa wybranych odcinków tras tramwajowych o łącznej długości 9,16 km oraz modernizacja peronów, przystanków i wiat tramwajowych.

Realizacja projektu przyczyni się do zwiększenia wykorzystania nisko-emisyjnego transportu miejskiego na obszarze aglomeracji krakowskiej oraz poprawi dostęp do usług transportu publicznego osobom niepełnosprawnym, starszym i opiekunom z dziećmi.



Źródło: MPK Kraków



TRANSPORT MORSKI, ŚRÓDLĄDOWY I INTERMODALNY



Priorytety realizacyjne - w ramach pozostałych gałęzi transportu na okres 2014-2020

INWESTOWANIE W PORTY MORSKIE

Poprawa dostępu drogowego, kolejowego i śródlądowego do portów od strony lądu, ułatwienie dostępu od strony morza i zapewnienie odpowiedniej infrastruktury przeładunkowej w portach morskich tak zwanej sieci bazowej, czyli (**Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście**).

ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE

Priorytetem będzie projekt udroźnienia **Odrzańskiej Drogi Wodnej**

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU INTERMODALNEGO


Modernizacja i rozbudowa istniejących oraz budowa nowych terminali przeładunkowych wraz z odpowiednią infrastrukturą kolejową.

Wdrożenie systemów telematycznych i satelitarnych oraz systemów sterowania ruchem.

Finansowanie zakupów i modernizacja lokomotyw oraz specjalistycznego taboru kolejowego dostosowanego do przewozów ładunków. Preferowane będą w konkursach projekty dla sieci TEN-T.



Wyzwania na nową perspektywę finansową - POIiŚ




Na dzień dzisiejszy nie jest jeszcze przesądzone, czy i w jakim stopniu środki zostaną ograniczone.

- Jeśli chodzi o przyszłość polityki spójności prawdopodobnie jednak kolejny budżet UE nie będzie tak korzystny dla Polski.



Negocjacje dotyczące kolejnej perspektywy jeszcze się nie rozpoczęły.

- Polska przygotowuje się na możliwe ograniczenie wsparcia w formie dotacji.
- Nie oznacza to jednak zahamowania inwestycji.

- 
- W zakresie transportu możliwe jest zwiększenie portfela inwestycji zarządzanych centralnie z poziomu KE
 - Projekty będą realizowane w innych formułach, przy współudziale kapitału banków, instytucji finansowych oraz firm prywatnych. Już teraz można zaobserwować formuły realizacji inwestycji alternatywne w stosunku do klasycznej dotacji: instrumenty finansowe, projekty EFIS, PPP, tzw. „blending”.

Instrument „Łącząc Europę” (CEF)



Instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility)

W sektorze transportu Polska korzysta również z pomocy finansowej w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (**CEF**). Całkowity budżet instrumentu w sektorze transportu to **24 mld euro**, w tym pula środków przeniesionych z Funduszu Spójności wynosi 11,3 mld euro; pozostałe środki stanowią tzw. pulę ogólną. Środki Funduszu Spójności zostały podzielone na **koperty narodowe** dla poszczególnych krajów kohezyjnych (**4,14 mld euro** dla Polski); o środki puli ogólnej mogą ubiegać się wszystkie kraje członkowskie na zasadzie konkursu projektów.

Realizowane projekty dotyczą m.in. modernizacji głównych linii kolejowych transgranicznych odcinków drogowych (S61), portów morskich, budowy systemów zarządzania ruchem - ITS, ERTMS i rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.





Polska bardzo aktywnie korzysta ze wsparcia finansowego dostępnego w ramach Instrumentu CEF, w szczególności w sektorze transportu:

Około **17%** całego budżetu Instrumentu „Łącząc Europe” w sektorze transportu przypada **na projekty z Polski.**

- Przeprowadzono 3 nabory wniosków – wszystkie środki finansowe zostały rozdysponowane z sukcesem
- Po 3 latach funkcjonowania CEF polscy beneficjenci realizują lub będą realizować w sektorze transportu **43 projekty** o łącznej wartości 5,5 mld euro (dofinansowanie ok. **4,15 mld euro**)

Ze środków CEF korzysta również **Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.**

- PAŻP uczestniczy we wspólnym europejskim przedsięwzięciu SESAR (Single European Sky ATM Research)
- kwota dofinansowania dla strony polskiej wyniosła do tej pory ok. 12 mln euro.

Spółka **PKP PLK** pozostaje jednocześnie **największym beneficjentem** środków CEF w Europie.

- PKP PLK realizuje 20 projektów inwestycyjnych
- dofinansowanie z CEF - blisko 4 mld euro

Istotne wsparcie z CEF otrzymują także **polskie porty** w Gdańsku oraz w Szczecinie i Świnoujściu.

- polskie porty realizują 4 inwestycje dofinansowane z CEF
- dofinansowanie z CEF - ponad 260 mln euro



Przykład 1 – CEF

Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny-Szczecin Dąbie

- **Beneficjent:** PKP PLK S.A.
- **Wartość całkowita:** 512,01 mln EUR;
- **Dofinansowanie UE:** 421,3 mln EUR
- **Termin realizacji:** 2015-2020

Projekt obejmuje roboty budowlane na odcinkach: Poznań-Wronki oraz Słonice-Szczecin Dąbie SDA (łącznie długość odcinków: 118,8 km). Prowadzone roboty mają charakter modernizacji o wielobranżowym zakresie i wysokim stopniu złożoności.

Modernizacja obejmuje m.in. branżę torową, elektroenergetyczną, sterowanie ruchem kolejowym, telekomunikację, układy drogowe, co pozwoli na dostosowanie linii do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim i do 120 km/h w ruchu towarowym.



Źródło: PKP PLK S.A.



Przykład 1 – CEF

Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice - Kraków

- **Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- **Wartość całkowita:** 418,2 mln EUR
- **Dofinansowanie UE:** 324,3 mln EUR
- **Termin realizacji:** 2016-2020

Projekt obejmuje modernizację linii kolejowej E 30 na odcinku Jaworzno Szczakowa–Trzebinia–Kraków Mydlniki–Kraków Gł. Towarowy o długości 52,54 km, w tym m.in. modernizacja torów i podtorza, modernizacja 8 i likwidacja 23 przejazdów kolejowych, modernizacja 21 istniejących wiaduktów kolejowych oraz 2 wiaduktów drogowych, budowa 4 wiaduktów kolejowych oraz 6 wiaduktów drogowych, modernizacja sieci trakcyjnej i systemu zasilania oraz 3 Lokalnych Centrów Sterowania.





Przykład 2 – CEF

Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową linii aglomeracyjnej

- **Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- **Wartość całkowita:** 240,9 mln EUR
- **Dofinansowanie UE:** 194,9 mln EUR
- **Termin realizacji:** 2016-2020

Projekt obejmuje modernizację linii kolejowej E 30 Kraków Główny Towarowy – Rudzice o długości 20 km, w tym budowę 2 torów aglomeracyjnych na odc. Kraków Gł. Osobowy – Kraków Płaszów oraz 1 toru aglomeracyjnego na odcinku Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów, przebudowę lub budowę obiektów inżynierskich wraz z budową 2 nowych mostów przez rzekę Wisłę, budowę nowych przystanków osobowych Kraków Złocień i Kraków Grzegórzki oraz budowę dwóch Lokalnych Centrów Sterowania.





Przykład 3 – CEF

Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie

- **Beneficjent:** Miasto Kraków
- **Wartość całkowita:** 2,35 mln EUR
- **Dofinansowanie UE:** 1,17 mln EUR
- **Termin realizacji:** 2017-2020

Projekt obejmuje opracowanie koncepcji, która precyzyjnie określi przebieg trasy bezkolizyjnego transportu szynowego.

Opracowanie swoim zakresem obejmie:

- ✓ szczegółową koncepcję I linii bezkolizyjnego transportu szynowego,
- ✓ badania geologiczne,
- ✓ analizę wpływu inwestycji na środowisko,
- ✓ analizy finansowe i ekonomiczne,
- ✓ analizy prawne i własnościowe,
- ✓ montaż finansowy, etapowanie budowy.





Wyzwania na nową perspektywę finansową - CEF Transport 2.0



Wynegocjowanie optymalnego sposobu uwzględnienia w przyszłym CEF polskich priorytetów rozwoju infrastruktury (np. większy nacisk na dofinansowanie dróg)



Skierowanie do realizacji projektów umożliwiającą realizację zobowiązania budowy sieci bazowej TEN-T do końca 2030 r. (zgodnie z Rozporządzeniem UE ws. wytycznych TEN-T nr 1315/2013)



Gotowość polskich podmiotów do realizacji projektów przy zwiększonym wkładzie własnym, mając na uwadze zapewne mniejszy budżet UE



Większe wykorzystanie środków puli ogólnej CEF (niższe poziomy dofinansowania i konkurowanie z podmiotami z wszystkich krajów UE)



Wykorzystanie szansy, jaką tworzą nowe formy finansowania, tj. instrumenty finansowe oraz łączenie źródeł bezzwrotnych (dotacja z CEF) i zwrotnych (kredyty i gwarancje z EFIS (Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych), EBI (Europejski Bank Inwestycyjny), banków krajowych oraz innych instytucji finansowych) – tzw. blending



Dziękuję za uwagę

Departament Programów Infrastrukturalnych
Ministerstwo Rozwoju

www.mr.gov.pl