



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Plany inwestycyjne dotyczące infrastruktury sieci TEN-T

Warszawa, 25-26 lutego 2014 r.



Podstawowy dokument UE dotyczący sieci TEN-T

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

*W ramach nowej polityki
po raz pierwszy ustanowiono*

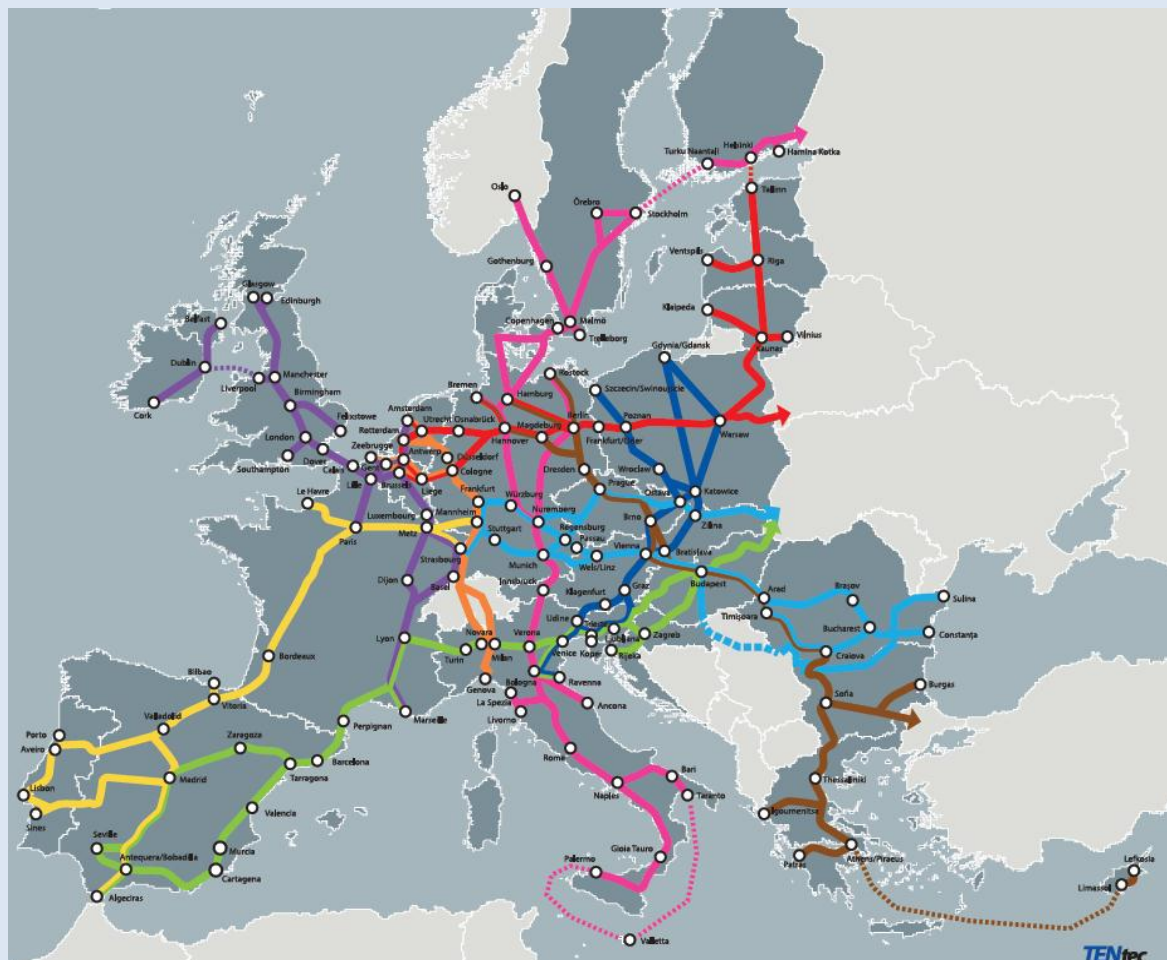
BAZOWĄ SIĘĆ TRANSPORTOWĄ

*opartą na dziewięciu
głównych korytarzach:*

*2 korytarzach północ-
południe,*

*3 korytarzach wschód-
zachód;*

4 korytarzach diagonalnych.





Podstawowe zasady dotyczące sieci TEN-T

➔ Dwupoziomowość sieci:

- sieć bazowa – modernizacja do 2030 roku.
- sieć kompleksowa – modernizacja do 2050 roku

➔ Podwyższone standardy sieci bazowej:

- pełna elektryfikacja linii
oraz – w miarę potrzeb – bocznic
- linie towarowe: nacisk osi co najmniej 22,5 t,
prędkość konstrukcyjna 100 km/h i możliwość
uruchomienia pociągów o długości 740 m
- pełne wdrożenie ERTMS
- korytarze sieci bazowej są multimodalne
i otwarte na włączenie wszystkich rodzajów transportu





Dwa polskie korytarze:

Bałtyk – Adriatyk

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków
Gdańsk – Warszawa – Katowice
Katowice – Ostrava – Bmo – Wien
Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava
Katowice – Žilina – Bratislava – Wien
Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste
Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna
Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste



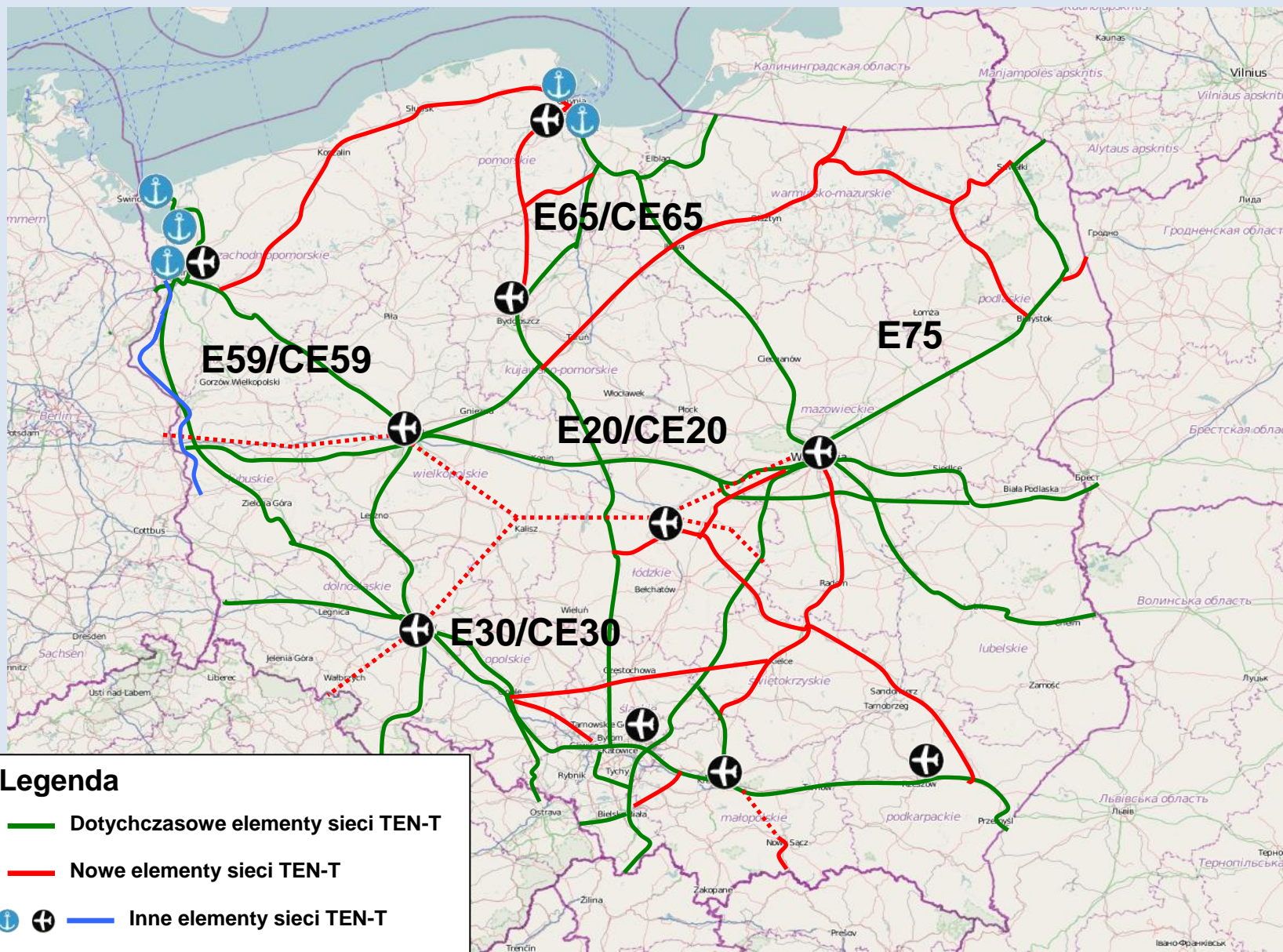
Morze Północne – Bałtyk

Helsinki – Tallinn – Riga
Ventspils – Riga
Riga – Kaunas
Klaipeda – Kaunas – Vilnius
Kaunas – Warszawa
BY border – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg
Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover
Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven
Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht
Utrecht – Amsterdam
Utrecht – Rotterdam – Antwerpen
Hannover – Köln – Antwerpen





Kolejowa sieć TEN-T w Polsce





Rola transportu kolejowego w Polsce

ZAPEWNIENIE SPÓJNOŚCI WEWNĘTRZNEJ ORAZ DOSTĘPNOŚCI TERYTORIALNEJ KRAJU, PRZYCZYNIAJĄCYCH SIĘ DO POPRAWY POZYCJI GOSPODARCZEJ POLSKI I JEJ REGIONÓW

Działania

- ➔ **Wzmocnienie międzynarodowych powiązań transportowych kraju**
(wymiana handlowa; wzrost konkurencyjności Polski)
- ➔ **Zapewnienie sprawnej infrastruktury**
(niezawodne połączenia pasażerskie i towarowe pomiędzy aglomeracjami ważnymi dla gospodarki)
- ➔ **Przeciwdziałanie marginalizacji niektórych regionów kraju**
(Polska wschodnia, południowa, zachodnia)



- ➔ Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności
- ➔ Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo
- ➔ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
- ➔ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego: regiony, miasta, obszary wiejskie
- ➔ Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020

➔ **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**

jedna z dziewięciu strategii sektorowych, główny cel odnosi się do:

- ➔ utworzenia zintegrowanego systemu transportowego przez **inwestycje w infrastrukturę**,
- ➔ wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych oraz rozwoju efektywnych **systemów przewozowych**



SRT – średniokresowy dokument planistyczny, wyznacza **cele, kierunki interwencji i najważniejsze działania** niezbędne do podjęcia dla sprostania wyzwaniom stojącym przed sektorem transportu w pierwszej połowie XXI wieku.

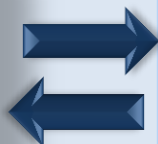


**PROGRAMY
OPERACYJNE**



**DOKUMENT
IMPLEMENTACYJNY**

do SRT do 2020/30



Wypełnienie przez PL warunkowości ex-ante
w perspektywie 2014-2020



SRT przyjęta przez Radę Ministrów – 22 stycznia 2013 r.

PO Infrastruktura i Środowisko 2014–2020

Projekt dokumentu przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 stycznia 2014 r. i przekazany do Komisji Europejskiej. Planowane rozpoczęcie formalnych konsultacji Programu pomiędzy Stroną Polską, a Komisją Europejską: marzec 2014 r.

Dokument Implementacyjny do SRT

Trwa procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a w jej ramach konsultacje społeczne (I etap zakończono 5 lutego br.) Obecnie prowadzona jest analiza zgłoszonych uwag, która pozwoli na sformułowanie ostatecznej wersji dokumentu do skierowania na RM. Przewidywany termin opracowania uwag to marzec 2014. Kolejnym etapem jest ścieżka legislacyjna i przyjęcie dokumentu przez Radę Ministrów.

Krajowy Program Kolejowy 2014 – 2023 (nazwa robocza)

Podobnie jak to ma miejsce dla obecnego okresu programowania, powstanie odpowiedni program wieloletni, obejmujący wszystkie inwestycje na liniach kolejowych. Prace nad Programem zostały podjęte i zakładamy, że do końca marca powstanie wstępna wersja dokumentu – proces musi być skorelowany z opracowywaniem Dokumentu Implementacyjnego



Kluczowym instrumentem służącym finansowaniu rozwoju sieci bazowej TEN-T

będzie nowy mechanizm **Connecting Europe Facility (CEF)**

CEF 2014–2020 to ponad 26 mld EUR

na inwestycje o charakterze ogólnoeuropejskim

Ponad 11 mld EUR na infrastrukturę transportową z Funduszu Spójności

Kwota na inwestycje realizowane przez państwa kohezyjne, w tym Polskę



W 2014, 2015 i 2016 funkcjonować będą tzw. koperty krajowe

Projekty z poszczególnych krajów kohezyjnych nie będą konkurować o dofinansowanie. Wystarczające będzie spełnienie kryteriów dotyczących tzw. dojrzałości projektu, a także wpisywania się w strategiczne kierunki rozwoju sieci TEN-T

Od 2017 roku koperty krajowe zostaną zniesione. Do otrzymania dofinansowania konieczne będzie nie tylko spełnienie ww. kryteriów, ale również uzyskanie na tyle wysokiej oceny, aby znaleźć się w gronie projektów (ze wszystkich państw członkowskich UE, do których adresowany jest CEF) mieszczących się w określonej dla konkursu puli środków



Środki POIiŚ 2014–2020 na inwestycje w sektorze transportu to ponad 19,8 mld EUR (72% całej alokacji)

Na projekty kolejowe na sieci TEN-T, realizowane w ramach priorytetu inwestycyjnego 7.1 – ponad 3,2 mld EUR

Środki CEF w ramach „koperty” Funduszu Spójności dla Polski, do wykorzystania do końca 2016 r. — ok. 4,4 mld EUR, z tego na transport kolejowy – ok. 3,4 mld EUR

Ponadto w ramach priorytetu inwestycyjnego 7.4 na projekty kolejowe poza siecią TEN-T przeznaczone będzie ok. 0,9 mld EUR. W ramach PO Polska Wschodnia planujemy uzyskać niespełna 0,3 mld EUR, a z RPO nawet 0,6 mld EUR.



**W pierwszym naborze projektów CEF w 2014 r.,
Polska zamierza zgłosić 5 projektów,
na które w latach 2014–2019
wydać trzeba ogółem 8 mld zł
na prace na liniach kolejowych:**

- **E 59 Wrocław – Poznań, etap IV,
granica województwa dolnośląskiego – Czempień**
- **E 20 Warszawa – Poznań
pozostałe roboty, Sochaczew – Swarzędz**
- **Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)**
- **Linia „obwodowa” w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa
Zachodnia – Warszawa Gdańska)**
- **E 75 Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku
Warszawa Rembertów – Sadowne**





PO Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020

Inwestycje kolejowe w sieci TEN-T (przykładowe projekty: CE59 Wrocław – Szczecin, E20 Warszawa – Kutno, linia nr 8 Warka – Radom, E30 Kędzierzyn Koźle – Opole, linia nr 7 Otwock – Lublin, linia średnicowa w Warszawie i wiele innych – pełna lista znajduje się w Dokumencie Implementacyjnym)

Wdrażane będą także projekty kolejowe poza siecią TEN-T. Dodatkowo wspierana będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz inwestycje związane ze zwiększaniem przepustowości i bezpieczeństwa ruchu lotniczego w sieci TEN-T

Regionalne Programy Operacyjne 2014 – 2020

Inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym, doprowadzających ruch w kierunku sieci TEN-T i poprawiających na nich bezpieczeństwo

Przykładowe propozycje projektów, które są przedmiotem dyskusji z marszałkami województw:

Gorzów Wielkopolski – Krzyż, Gdynia – Kościerzyna, Zawiercie – Tarnowskie Góry

PO Polska Wschodnia 2014 – 2020

Realizowane będą również inwestycje w kolejową infrastrukturę liniową (przebudowa torowisk oraz sieci trakcyjnej wraz z pozostałą infrastrukturą, w tym usprawnienie systemów automatyki)

Przykładowe propozycje projektów, które są przedmiotem dyskusji z marszałkami województw:

Lublin – Stalowa Wola – Rozwadów, Białystok – Hajnówka – Czeremcha



Biorąc pod uwagę przyjętą dla nowej perspektywy UE **zasadę n + 3**, lista celów operacyjnych zakładanych do osiągnięcia w sektorze transportu kolejowego obejmuje:

- ➔ **w roku 2023 zmodernizowane będzie ok. 86% bazowej oraz ok. 45% kompleksowej sieci pasażerskiej TEN-T**
- ➔ skrócenie średniego czasu przejazdu w transporcie pasażerskim między ośrodkami wojewódzkimi sięgnie **1 h 50' (średnio o 33%)**
- ➔ **w roku 2023 zmodernizowane będzie ok. 90% bazowej oraz ok. 60% kompleksowej sieci towarowej TEN-T**
- ➔ **zapewnione będzie uzyskanie stałych prędkości pociągów na długich odcinkach**
- ➔ **umożliwione będzie (po zrealizowaniu przedsięwzięć modernizacyjnych) prowadzenie długich (740 m) pociągów o naciskach osi 221 kN**
- ➔ **nastąpi poprawa przepustowości na wjazdach/wyjazdach do/z aglomeracji**
- ➔ **dokończone zostaną modernizacje podstawowych ciągów transportowych, na których prace rozpoczęto w bieżącej perspektywie**

Dziękuję za uwagę

*Zbigniew Klepacki
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju*