

# NARODOWA STRATEGIA DLA SEKTORA TRANSPORTU (FUNDUSZ ISPA)

## I. Wstęp

Polska jest jednym z 10 krajów Europy Środkowo-Wschodniej, które kandydują do członkostwa w Unii Europejskiej. Kraje te obecnie podejmują różne działania by dostosować się do dorobku prawnego Wspólnoty Europejskiej. Oprócz istniejącego programu Phare, Unia Europejska będzie świadczyć pomoc tym krajom poprzez nowy instrument o nazwie ISPA (*Instrument for Structural Policies for Pre-Accession*, Instrument Polityki Strukturalnej w Okresie Przedakcesyjnym), zarządzany przez Komisję Europejską (DG XVI i DGIA). ISPA - instrument wprowadzony Rozporządzeniem Rady nr 1267/99 z dnia 21 czerwca 1999r., obejmuje tylko sektory ochrony środowiska naturalnego i transportu. Przewidywany okres działania ISPA to siedem lat (2000-2006).

W zakresie transportu ISPA skupia się na:

- działaniach dotyczących infrastruktury transportowej, które prowadzą do zrównoważenia przewozów, a w szczególności tych, które stanowią projekty o wspólnym znaczeniu rozumiane w oparciu o kryteria zawarte w Decyzji określającej wytyczne rozwoju TEN (nr 1692/96/EC),
- działaniach, które umożliwiają krajom stowarzyszonym osiągnięcie celów Partnerstwa dla Członkostwa oraz zapewnienie wzajemnych powiązań i interoperacyjności między krajowymi sieciami transportowymi, jak również połączeń z sieciami Transeuropejskimi (TEN) łącznie z dostępem do tych sieci.

Działania te (projekty) będą miały wystarczającą skalę tak, by wywrzeć znaczący wpływ na poprawę infrastruktury transportowej. Koszt całkowity każdego z przedsięwzięć ma być z reguły nie mniejszy niż 5 mln euro, chociaż w przypadkach wyjątkowych będą brane pod uwagę projekty o koszcie całkowitym mniejszym niż 5 mln euro.

Pomoc świadczona przez Wspólnotę w ramach ISPA może przybrać formę bezpośredniej pomocy bezzwrotnej, pomocy zwrotnej lub jakiegokolwiek innej formy pomocy. Udział pomocy ze strony Wspólnoty w ramach ISPA będzie w większości przypadków sięgać 75% kosztów będących do pokrycia przez sektor publiczny. Komisja może też uważać kredyty udzielone instytucjom rządowym przez Międzynarodowe Instytucje Finansowe za ekwiwalent środków

narodowych. Fundusze ISPA nie mogą być łączone ze środkami pochodzącymi z innych Instrumentów Przedakcesyjnych. Łączna pomoc udzielona z ramienia ISPA i innych wspólnotowych programów pomocowych nie powinna przy finansowaniu jednego projektu przekroczyć 90% całości przewidywanych na dany cel wydatków.

ISPA może finansować także przeprowadzanie studiów przygotowawczych, a w wyjątkowych przypadkach wydatki na tzw. pomoc techniczną mogą być pokryte w 100% (do 2% całkowitych środków przeznaczonych na ISPA), włączając:

- studia ekonomicznej i finansowej wykonalności,
- oceny wpływu na środowisko naturalne,
- sprawdzanie projektu technicznego i wyceny projektu,
- wspieranie przygotowań dokumentacji przetargowej,
- zarządzanie realizacją projektów.

Ten dokument zajmuje się tylko sektorem transportu oraz przedstawia przyjętą w Polsce strategię służącą identyfikacji i selekcji projektów, które mają być przedłożone do sfinansowania w ramach ISPA.

Dokument składa się z następujących części:

- Główne założenia dla polityki transportowej w Polsce
- Realizacja polityki narodowej: zadania i środki
- Profil rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce
- Cele strategiczne dla rozwoju infrastruktury transportowej w średnim okresie (2000-2006)
- Metoda selekcji projektów priorytetowych do finansowania przez ISPA
- Źródła finansowania: cele, reguły i założenia
- Lista projektów priorytetowych na rok 2000 i lata późniejsze

## **II. Główne założenia polityki transportowej w Polsce.**

### *Stan istniejący*

Polska dysponuje poprawnym przestrzennym układem sieci transportowej – jednakże stan jakościowy infrastruktury stanowi wąskie gardło dla właściwego wykorzystania potencjału

przewozowego. System transportowy charakteryzuje się wysokimi kosztami rozbudowy i eksploatacji oraz małą elastycznością wobec zmian popytu. Równocześnie przy wzroście potoków ruchu samochodowego i zmniejszeniu wydatków publicznych na utrzymanie infrastruktury transportu pogorszyła się kondycja majątku trwałego sektora w zakresie budynków i budowli.

Zachowania transportowe mieszkańców uległy istotnym zmianom – po początkowym spadku ruchliwości (recesja w gospodarce, bezrobocie) nastąpiło ożywienie i wzrost mobilności, zróżnicowany w różnych częściach kraju.

Aktywność „transportowa” gospodarki, przejawiająca się zmianami w ilości i asortymencie przewożonych towarów oraz w wyborze środka transportu, kształtowała się w kierunku racjonalizacji przewozów, w tym oczekiwaniu wysokiej jakości usług („od drzwi do drzwi”, na czas). Oferta rynku usług transportowych w tym aspekcie była zdecydowanie korzystniejsza po stronie transportu samochodowego niż kolei.

Tendencje występujące w latach 90-ych w wybranych obszarach polskiego sektora transportu można scharakteryzować następująco:

- ⇒ nastąpił dynamiczny przyrost liczby samochodów, (o ok. 70%). Liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych sięga obecnie 1,5 mln sztuk, a samochodów osobowych 9 mln sztuk;
- ⇒ istotną część lądowych przewozów towarów przejął transport samochodowy, który obecnie przewozi około 80% masy towarowej oraz wykonuje ponad 40% pracy przewozowej;
- ⇒ spadły pasażerskie przewozy kolejowe (o ok. 20%) przy czym nieznacznie wzrosły przewozy pasażerskie dalekobieżne,
- ⇒ przeładunki w portach morskich utrzymują się na poziomie początku lat 90-ych, i wynoszą nieco ponad 50 mln ton, ale są o ok. 20% niższe niż w latach 80-ych,
- ⇒ w polskich portach lotniczych ruch pasażerski sięga 4,5 mln osób i wzrósł około 55%;
- ⇒ średnie natężenie ruchu na drogach uległo podwojeniu;
- ⇒ wzrósł ruch graniczny – w pojazdach osobowych w latach 1993 – 97 wzrost wyniósł 60%, w ruchu samochodów ciężarowych 100%, w przewozie pasażerów koleją 16% zaś towarów koleją 28%. W roku 1997 przekroczyło granicę Polski ponad 270 mln osób krajowych i zagranicznych;
- ⇒ wzrosła wypadkowość na drogach publicznych – w latach 1990 – 1997 liczba wypadków wzrosła o 32%, liczba rannych i zabitych wzrosła o 40%,

- ⇒ modernizacja sieci transportowej realizowana była w ograniczonym zakresie, głównie z uwagi na ograniczoność środków budżetowych, podjęto modernizację części sieci kolejowej na głównych połączeniach międzynarodowych, podjęto nowe inwestycje na wybranych odcinkach autostrady A-4 oraz w mniejszym stopniu A-2. Nastąpiło pogorszenie ogólnego stanu utrzymania dróg;
- ⇒ Bardzo istotną część nakładów na modernizację sieci transportowej stanowiły środki zewnętrzne. W latach 1990 – 98 sektor transportu został znacząco zasilony z zagranicy środkami pomocowymi Unii Europejskiej oraz kredytowymi z Międzynarodowych Instytucji Finansowych: łącznie granty Unii Europejskiej na realizację zadań inwestycyjnych wyniosły ok. 1.340 mln PLN, pożyczki z Międzynarodowych Instytucji Finansowych 2.098 mln PLN (razem 3.438 mln PLN); w tym samym czasie budżet państwa na inwestycje sektora przeznaczył 5.217 mln PLN (bez środków z opłat Międzynarodowego Transportu Drogowego), a więc proporcje środków zewnętrznych i z budżetu wyniosły jak 40 : 60.

#### Podstawowe założenia polityki transportowej:

- ⇒ konieczne jest odwrócenie procesów degradacji infrastruktury transportowej oraz wzmocnienie rynku usług transportowych w kierunku rynku wolnego, konkurencyjnego, ale też uwzględniającego niezbędną ochronę przed uciążliwością transportu,
- ⇒ w sektorze sieci drogowej konieczna jest poprawa zarządzania oraz wprowadzanie wydajnych technologii; nie mniej niezbędny jest także znaczący wzrost środków publicznych na nadrobienie zaległości w robotach utrzymaniowych i modernizacyjnych;
- ⇒ niezbędna jest korekta formuły realizacji programu budowy autostrad oraz dążenie do oszczędnego jego etapowania w dostosowaniu do natężeń ruchu oraz zastosowanie odpowiednich standardów technicznych stosowanych rozwiązań,
- ⇒ dla osiągnięcia równowagi między transportem drogowym a koleją niezbędna jest poprawa efektywności kolei i odzyskanie utraconych klientów; państwo będzie w tej kwestii prowadzić politykę wyrównywaną szans przewoźników w różnych gałęziach transportu głównie poprzez system podatkowy oraz wspieranie przewozów kombinowanych,
- ⇒ formuła przekształceń ewolucyjnych PKP wyczerpała się – konieczne jest przejście do budowy nowego modelu kolejnictwa, opartego na rynkowej grze o klienta przy wsparciu ze strony państwa w zakresie rozwoju i modernizacji infrastruktury,

- ⇒ przyspieszenia wymaga komercjalizacja i prywatyzacja przedsiębiorstw portowych morskich, rzecznych i lotniczych oraz podniesienie ich aktywności na rzecz pozyskiwania klientów, zadania rozwoju infrastruktury portów powinny być realizowane głównie przez same podmioty gospodarcze na zasadach komercyjnych, a ze strony budżetu przewiduje się wsparcie przy realizacji infrastruktury drogowej i kolejowej służącej zapewnieniu lepszego dostępu do portów;
- ⇒ na najbliższe lata nie rysują się perspektywy rozwoju śródlądowego transportu wodnego, a niezbędne inwestycje służące rozwojowi transportu są zbyt kosztowne, aby mogły zostać pilnie podjęte.

### **III. Środki realizacji polityki transportowej państwa**

Celem generalnym jest osiągnięcie systemu zrównoważonego rozwoju pod kątem technicznym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym, w warunkach ekonomicznych kraju w transformacji ustrojowej.

Zadanie strategiczne brzmi: ewolucja systemów technicznych, organizacyjnych i prawnych, z uwzględnieniem uwarunkowań wewnętrznych (finanse, zagospodarowanie przestrzenne i ochrona otoczenia) i zewnętrznych (przystąpienie do Unii Europejskiej, porozumienia i umowy międzynarodowe, zachowanie podmiotów gospodarczych).

Środki realizacji tak zarysowanych zadań oparte są na::

- ⇒ stabilnych finansach publicznych, będących rezultatem prorozwojowego scenariusza wzrostu Produktu Krajowego Brutto,
- ⇒ wzmocnienia struktur zarządzania ze zwiększeniem efektywności ich działania,
- ⇒ przekształceń własnościowych w gospodarce i restrukturyzacji przedsiębiorstw w kierunku ich urynkowienia i zorientowania na konkurencję,
- ⇒ zastosowanie zasad partnerstwa publiczno – prywatnego (PPP) przy realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych i na rzecz eksploatacji,
- ⇒ pomocy zagranicznej, szczególnie związanej z przystąpieniem do UE.

Przyjmuje się założenie, że popyt na usługi transportowe związany jest z wielkością PKB jako miarą aktywności gospodarczej i produktywności. Hipotezy rozwojowe transportu oparte będą na wariantach przedstawionych w „Strategii finansów publicznych i rozwoju

gospodarczego, Polska 2000 – 2010” (KERM, Ministerstwo Finansów, czerwiec 1999). Strategia ta pozwala także wskazać na możliwości budżetów publicznych w pokrywaniu wydatków w zakresie odpowiedzialności administracji publicznej.

Realizacja zapisów ustawy o finansach publicznych wymaga oparcia wieloletnich programów w sektorze transportu na planowaniu finansowym, zawierającym z jednej strony hipotezę przepływów finansowych podmiotów sektora finansów publicznych, z drugiej przewidującym wydatki na konkretne programy, nakreślone ze stosowną rzetelnością, oparciem ich na badaniu efektywności wydawania środków.

Polityka zrównoważonego rozwoju wymagać będzie szczegółowego zbadania i uwzględnienia zagadnień oddziaływania transportu na otoczenie. Przestrzenne, ekologiczne i społeczne aspekty polityki transportowej winny być podniesione do rangi ważnego czynnika kształtującego i realizacyjnego. Aspekty te prowadzą do stwierdzenia, że jednym z dalekosiężnych celów jest nieprzekraczanie ogólnych wielkości zanieczyszczeń, jakie polityka ekologiczna w skali kraju i kontynentu dopuszcza dla sektora transportu.

#### **IV. Charakterystyka infrastruktury transportowej w Polsce, kierunki dostosowań i rozwoju.**

##### Drogi

Całkowita długość wszystkich dróg w Polsce przekracza 350.000 km (z tego 240.000 o nawierzchni twardej), wskaźnik gęstości dróg wynosi 113 km / 100 km<sup>2</sup>. Główną sieć połączeń drogowych w Polsce stanowią drogi krajowe o łącznej długości 17 000 km. Najważniejsze znaczenie dla gospodarki i ruchu tranzytowego posiada sieć dróg międzynarodowych przebiegających przez Polskę, stanowiąca aktualnie trzynaście ciągów drogowych o łącznej długości 5550 km. Drogi te włączają nasz kraj w sieć najważniejszych połączeń trans-europejskich i w większości stanowią składniki sieci TINA.

W sieci dróg krajowych funkcjonuje:

- 264 km autostrad,
- 241 km dróg ekspresowych,
- 843 km dróg dwujezdniowych ogólnodostępnych,
- 3332 km dróg jednojezdniowych z utwardzonymi poboczami.

Słabymi stronami sieci drogowej są:

- brak wykształconej sieci autostrad i dróg ekspresowych (istniejące w Polsce odcinki autostrad, które stanowią element podstawowej sieci drogowej, na skutek zlokalizowania w różnych miejscach, nie zapewniają w swym obecnym kształcie połączeń międzyregionalnych o dalekim zasięgu),
- prawie wszystkie główne drogi są ogólnodostępne co powoduje kolizje pomiędzy poszczególnymi rodzajami ruchu oraz pomiędzy funkcją obsługi ruchu a funkcją obsługi otoczenia drogi,
- niedostatek sieci połączeń w układzie międzyregionalnym i układzie południkowym części wschodniej kraju;
- przebieg znacznej części dróg obciążonych intensywnym ruchem międzynarodowym i międzyregionalnym przez zabudowane obszary wsi i miast,
- niedostosowanie parametrów geometrycznych dróg do wymagań współczesnego ruchu,
- ogólnie niska jakość nawierzchni drogowej oraz brak dostatecznej nośności dróg; niespełna 50 % dróg krajowych dostosowano do nacisku 100 kN/oś, pozostałe do 60 - 80 kN/oś (w krajach UE na głównych drogach obowiązuje standard nacisku 115 kN/oś),
- zbyt mała ilość przepraw przez wielkie rzeki nadmiernie wydłużająca wiele relacji ruchu.

### **Linie kolejowe**

Sieć kolejowa w Polsce składa się 23 tys km linii. Są to głównie linie normalnotorowe o szerokości 1435 mm, z czego 12 tys km jest zelektryfikowane.

Wskaźnik gęstości linii wynosi około 7 km / 100 km<sup>2</sup>.

Linie o znaczeniu państwowym, na których inwestycje są ustawowo finansowane z budżetu państwa, stanowią około 14 tys km. Wśród linii kolejowych mających status linii państwowych, około 60% jest w stanie technicznym dobrym lub bardzo dobrym.

Około 90% kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych realizowane jest na liniach kolejowych o łącznej długości ok. 12 tys. km. Istnieją rezerwy przepustowości na wielu liniach.

### **Porty morskie**

W Polsce są cztery porty morskie o istotnym znaczeniu dla gospodarki krajowej – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście. Obsługują one 93% przeładunków morskich, z tego Gdańsk 35,7%, Szczecin 22,4%, Gdynia 17,8%, Świnoujście 17,0%. Łączny potencjał przeładunkowy tych portów – to około 60 mln ton rocznie, z czego obecnie wykorzystuje się około 50 mln ton.

Potrzebna jest modernizacja potencjału portowego zwłaszcza dla przeładunków drobnicy oraz poprawa dostępu transportowego do portów.

### **Porty lotnicze**

Infrastruktura transportu lotniczego stanowi głównie 8 lotnisk, na których odbywa się pasażerski ruch międzynarodowy, z czego dominujący udział ma lotnisko w Warszawie (ponad 90% z 3,5 mln pasażerów obsłużonych w 1995 roku). Poza Warszawą większe znaczenie dla ruchu międzynarodowego mają: Kraków, Gdańsk, Katowice i Poznań. Potrzebna będzie w niedługim czasie rozbudowa zwłaszcza lotniska w Warszawie. Tonaż ładunków obsłużonych w portach lotniczych sięga zaledwie 50 tys ton rocznie.

### **Drogi żeglugi śródlądowej**

W Polsce istnieje około 3,4 tys dróg wodnych, które tylko w niewielkiej części wykorzystywane są do transportu towarów. Żegluga śródlądową przewozi się poniżej 10 mln ton rocznie, a jej udział w przewozach towarowych licząc w pracy przewozowej wynosi zaledwie 0,3%. Z uwagi na wielką kapitałochłonność zadań rozbudowy dróg żeglugi śródlądowej, poprawa ich stanu technicznego i dostosowanie do celów żeglugi dokonywać się będzie w zasadzie tylko przy okazji regulacji hydrotechnicznej dla uniknięcia sytuacji powodziowych.

## **V. Strategiczne średnioterminowe cele rozwoju infrastruktury transportowej w latach 2000 - 2006**

Celem strategii średnioterminowej jest utrwalenie tendencji zmian strukturalnych, w okresie przystępowania do Unii Europejskiej, obejmujących:

- ⇒ Zahamowanie degradacji i stopniowa poprawa stanu dróg,
- ⇒ Koncentrując się na najważniejszych ciągach infrastruktury transportowej – usuwanie wąskich gardeł i poprawę przepustowości i bezpieczeństwa,
- ⇒ Restrukturyzację przedsiębiorstw i poprawę efektywności zarządzania.

Przewiduje się osiągnięcie w okresie dostosowawczym samowystarczalności finansowej i organizacyjnej systemu drogowego i kolejowego. Wsparcie ze strony finansów publicznych ograniczone byłoby do sytuacji realizacji specyficznych celów, np. obronność, umowy międzynarodowe, rozwój sieci podstawowej mającej stać się w przyszłości składnikiem TEN, czy polityka transportowa w obszarach chronionych - w tym metropolitalnych. W sektorze infrastruktury kolejowej oznacza to, że zarząd infrastruktury musi wygenerować środki na

inwestycje w sieci o niższych kategoriach, podczas gdy budżet państwa łożyłby na budowę i modernizację linii państwowych a samorzady wspierałyby inwestycje na liniach lokalnych (aglomeracyjnych). Dla sieci drogowej założenie takie oznacza, że wpływy sektora z udziału w podatku akcyzowym od paliw oraz z gospodarowania gruntami drogowymi a także opłaty za płatne autostrady i inne opłaty za użytkowanie dróg równoważyłyby wydatki na cały sektor.

Za cele operacyjne rozwoju układu drogowego przyjmuje się:

- ⇒ poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ⇒ podniesienie niezawodności mostów,
- ⇒ poprawę przepustowości sieci na krytycznych odcinkach i w krytycznych węzłach, w tym – przez sukcesywną realizację systemu autostradowego,
- ⇒ poprawę standardu robót utrzymaniowych,
- ⇒ nadrobienie zaległości w robotach modernizacyjnych (rehabilitacja nawierzchni).

Natomiast za cele operacyjne dla sieci linii kolejowych przyjmuje się:

- ⇒ podniesienie sprawności najważniejszych szlaków kolejowych, zwłaszcza w tranzyście wschód – zachód, łącznie z infrastrukturą przejść granicznych na tych szlakach,
- ⇒ utworzenie centrów dystrybucyjno – logistycznych dla transportu kombinowanego.

Dla systemu portów morskich jako najistotniejszy przyjmuje się cel:

- ⇒ poprawa dostępności od lądu i morza,
- ⇒ budowa przeładunkowych terminali kontenerowych i promowych,
- ⇒ rozwój centrów logistycznych w pobliżu portów.

Porty lotnicze przechodzą zmiany w kierunku ich usamodzielnienia i aktywizacji w regionach. Trzy główne porty – Warszawa - Okęcie, Gdańsk - Rębiechowo i Kraków – Balice (ze wsparciem Katowice – Pyrzowice) wspierane są przez państwo dla spełnienia warunków dla ruchu międzykontynentalnego.

Wymogi akcesji do UE oznaczają następujące priorytety najwyższego rzędu:

- ⇒ podniesienie nośności na sieci dróg międzynarodowych do 115 kN/oś,
- ⇒ dostosowanie kolei do konieczności otwarcia rynku usług kolejowych,

⇒ realizację systemu drogowego i kolejowego w korytarzach o znaczeniu paneuropejskim w zgodzie ze standardami technicznymi, uzgodnionymi w umowach międzynarodowych (AGR, AGTC, AGN).

## **VI. Kryteria dla selekcji projektów do współfinansowania środkami ISPA. Priorytetowe projekty na lata najbliższe**

W procesie selekcji zadań do programów ISPA na najbliższe lata uwzględniano wytyczne wynikające z przygotowywanej przez Rząd weryfikacji podstawowych założeń polityki transportowej oraz formalne wymagania zawarte w projekcie Rozporządzenia Rady na temat funduszu ISPA pod kątem uczynienia z niej instrumentu polityki zrównoważonego rozwoju, co ma być osiągnięte przez:

- Zbilansowanie programów wdrażania z możliwościami budżetu i gotowością współfinansowania przez sektor prywatny i bankowy, w tym zwłaszcza dokonanie przeglądu programu budowy autostrad pod kątem możliwości budżetu, tak dla bezpośredniego finansowania zadań, jak i gwarantowania kredytów bankowych, gotowości zaangażowania się kapitału prywatnego oraz gotowości ponoszenia opłat przez użytkowników;
- Uruchomienie na szerszą skalę procesów restrukturyzacji przedsiębiorstw działających w sektorze, w pierwszym rzędzie wdrożenie głębokiego programu restrukturyzacji kolejnictwa, w tym przedsiębiorstwa PKP, z programem prywatyzacji włącznie;
- Realizację programu poprawy dostępu do portów morskich (zarówno od strony morza jak i lądu);
- Porządkowanie stanu prawnego sektora (w tym w świetle reformy administracyjnej) zwłaszcza dostosowanie go do wymogów Unii Europejskiej.

Wytyczne te w konfrontacji z kondycją i potrzebami sektora w zakresie rozwoju infrastruktury a także uwzględniając potrzeby kontynuacji zadań inwestycyjnych podjętych w ostatnich latach i realizowanych przy znacznym udziale kredytów bankowych oraz środków pomocowych Phare, stanowiły podstawę do określenia krótko- i średnioterminowych priorytetów inwestycyjnych.

W okresie 2000-2006, dla którego zaprojektowano wsparcie państw kandydujących do UE w ramach nowego instrumentu przed-akcesyjnego – funduszu ISPA, główny nacisk Rządu RP w zakresie infrastruktury transportowej położony będzie na zmodernizowanie i rozwój wybranych głównych dróg i linii kolejowych, a więc tych rodzajów transportu, które wykazują obecnie

największą aktywność transportową wyrażoną w ich dominującym udziale w przewozie towarów i osób. Koncentracja na tych elementach infrastruktury transportowej jest niezbędna, gdyż opóźnienia w tym zakresie wpływają w decydujący sposób na obniżanie sprawności całego systemu transportowego. Podniesienie sprawności funkcjonowania lotnisk i portów morskich, a także śródlądowych dróg wodnych i terminali przeładunkowych również będzie odgrywać istotną rolę w procesie tworzenia zrównoważonego, sprawnego systemu transportowego, jednakże finansowanie działań służących temu zadaniu będzie tylko w niewielkim stopniu pochodziło z instrumentów pomocowych Unii Europejskiej, gdyż główny ciężar przejmą podmioty komercyjne.

Podstawowymi kryteriami selekcji konkretnych projektów w ramach przedstawionych powyżej szerszych założeń polityki transportowej, są założenia i cele funduszu ISPA oraz formalne wymagania, które muszą spełniać projekty chcące się ubiegać o dofinansowanie z tego programu, zawarte w projekcie Rozporządzenia Rady Unii Europejskiej dot. ISPA. Wg tego dokumentu realizacja projektów inwestycyjnych w ramach ISPA ma służyć integracji infrastruktury transportowej krajów kandydujących do UE z Sieciami Trans-Europejskimi (TENs) Unii Europejskiej. Ma to być osiągnięte poprzez realizację następujących zadań:

- poszerzenie oraz zwiększenie dostępu do Sieci Trans-Europejskiej oraz zapewnienie dobrych powiązań pomiędzy krajami kandydującymi a Unią Europejską,
- wzajemne powiązanie oraz harmonizacja funkcjonowania (tzw. interoperacyjność) krajowych sieci transportowych z sieciami trans-europejskimi,
- promocja polityki tzw. zrównoważonych przewozów.

Selekcjonując projekty w Polsce uwzględniono, że projekty mogące się ubiegać o środki ISPA muszą być położone na głównych szlakach o międzynarodowym znaczeniu, mających po przystąpieniu do UE stać się częścią TEN. Wykaz tych szlaków dla wszystkich krajów kandydujących, zwany siecią TINA, uzgodniony został przez wszystkie zainteresowane kraje i w czerwcu 1999 r. zatwierdzony przez Komisję Europejską. Podstawowym elementem tej sieci są połączenia w ramach Paneuropejskich Korytarzy Transportowych ustanowionych na Konferencjach na Krecie (1994) oraz w Helsinkach (1997). Przez Polskę przebiegają cztery Korytarze Paneuropejskie i właśnie projekty usytuowane w tych Korytarzach będą priorytetami inwestycyjnymi w latach 2000-2006 oraz w późniejszym okresie. Są to:

- Korytarz I: Warszawa - Białystok - Suwałki - Budzisko/Trakiszki (granica polsko-litewska) z odgałęzieniem: Gronowo/Grzechotki (granica polsko-rosyjska) - Elbląg - Gdańsk;
- Korytarz II: Świecko/Kunowice (granica polsko-niemiecka) - Poznań - Warszawa - Terespol (granica polsko-białoruska);

- Korytarz III: Zgorzelec/Olszyna - Krzyżowa - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Rzeszów - Przemyśl – Medyka/Korczowa (granica polsko-ukraińska);
- Korytarz VI: Gdańsk/Gdynia - Warszawa - Katowice - Zwardoń (granica polsko-słowacka), z odgałęzieniami: Grudziądz - Poznań, Katowice - Zebrzydowice/Gorzyczki (granica polsko-czeska).

Ponadto, w kontekście udziału w finansowaniu projektów infrastrukturalnych funduszy ISPA i kredytów MIF, ważne z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego kraju inwestycje zlokalizowane będą na pozostałych elementach sieci TINA, w niezbędnym zakresie uzupełniających szkielet tworzony przez korytarze. Można tu wymienić na przykład szlak Bałtyk – Morze Czarne (Gdańsk-Odessa), który był dyskutowany na Pan-Europejskiej konferencji w Helsinkach i ma strategiczne znaczenie dla stabilizacji polityczno – gospodarczej w regionie w Europie Środkowej i Wschodniej.

Podsumowując, zdefiniowana przez Polskę w toku prac prowadzonych w ramach inicjatywy TINA, część infrastruktury transportowej, która docelowo ma stanowić fragment poszerzonej Sieci Trans-Europejskiej i ma być zmodernizowana do 2015 r., czyli sieć TINA na terenie Polski obejmuje:

- ok. 5 500 km linii kolejowych,
- ok. 4 700 km dróg i autostrad,
- ok. 1 200 km śródlądowych dróg wodnych,
- 8 portów lotniczych,
- 15 portów rzecznych,
- 4 porty morskie,
- 19 terminali przeładunkowych.

Koszt modernizacji lub budowy ww. elementów infrastruktury został wstępnie oszacowany na 36,3 mld Euro. Szacunki te oparto na dość wysokich standardach technicznych i funkcjonalnych infrastruktury – rozważane jest pewne obniżenie tych standardów, a także rozłożenie procesów modernizacji i rozwoju w czasie dla pełnego zbilansowania możliwości finansowych i organizacyjnych z potrzebami.

Pierwszeństwo w ubieganiu się o środki zewnętrzne (ISPA, MIF) w latach 2000-2006 będzie przyznawane inwestycjom, które:

- przyczyniają się do lepszego zintegrowania polskiego systemu transportowego z obecną i przyszłą siecią TEN,

- przyczyniają się do usprawnienia systemu transportowego, a tym samym do rozwoju gospodarki kraju,
- stanowią kontynuację działań podjętych w poprzednich latach.

Przyznanie priorytetu projektom stanowiącym kontynuację działań prowadzonych w poprzednich latach zgodne jest z zasadą tworzenia tzw. efektu sieci, tj. przeznaczania środków na projekty zmierzające do oddawania do użytku całych ciągów komunikacyjnych, na których są już zaawansowane prace, a nie rozdzielania ograniczonych środków na fragmentaryczne projekty umiejscowione w różnych rejonach kraju.

#### Potencjalne projekty

W toku trwających w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej od końca 1998 roku prac nad identyfikacją projektów, które mogłyby kandydować do Funduszu ISPA w latach 2000-2001, wyłoniono grupę priorytetowych projektów, które wydają się spełniać wszystkie formalne wymogi w zakresie:

- dojrzałości projektu,
- lokalizacji,
- wielkości projektu.

Projekty te zlokalizowane są bez wyjątku w Korytarzach Paneuropejskich i stanowiłyby naturalną kontynuację działań podjętych w latach 90-tych, w znaczącym stopniu współfinansowanych przez UE (Phare, EBI). Mają one na celu:

- a) w Korytarzu I - podniesienie standardu drogi łączącej Polskę z krajami bałtyckimi (Via Baltica), na północ od Warszawy. Rozwój i modernizacja drogowej części Korytarza I jest istotnym zadaniem zmierzającym do ustanowienia ciągu komunikacyjnego łączącego kraje bałtyckie, poprzez Polskę, z siecią transportową Unii Europejskiej. Ponadto jest ono ważne z punktu widzenia utrzymywania dobrych stosunków sąsiedzkich z Litwą, dla której Korytarz I jest praktycznie jedynym lądowym połączeniem z Europą Zachodnią. Inwestycje w tym Korytarzu finansowane były w latach ubiegłych ze środków krajowych oraz pożyczek Banku Światowego (odcinki Białystok-Augustów, Warszawa-Radzimin, obwodnice Wyszkowa, Ostrowi Mazowieckiej i Augustowa) oraz grantów Phare (modernizacja odcinka Szypliszki – Augustów wraz z przejściem granicznym w Szypliszkach);
- b) w Korytarzu II - kontynuowanie i dokończenie modernizacji linii kolejowej E-20 na wschód od Warszawy oraz na odcinku granicznym z Niemcami. Projekty umiejscowione w tym Korytarzu są kontynuacją prac prowadzonych minionych latach, przy udziale środków Phare, na zachodniej części linii E-20. Proponowane obecnie projekty zmierzają do zakończenia I etapu modernizacji i oddania do użytku całej linii E-20 od granicy niemieckiej

do białoruskiej, a tym samym zakończenia prac na polskim odcinku połączenia Berlin – Moskwa (inwestycja ta jest również finansowana przez EBI i EBOR);

c) w Korytarzu III:

- kontynuowanie budowy autostrady A-4 pomiędzy Wrocławiem a Gliwicami oraz Wrocławiem i granicą z Niemcami. Jest to kontynuacja prac prowadzonych przy udziale środków Phare na odcinku pomiędzy Wrocławiem a Katowicami oraz pod Krakowem. Zamierzeniem jest jak najszybsze oddanie do użytku w pierwszej kolejności ciągu autostrady A-4 od miejscowości Krzyżowa do Krakowa (na tym odcinku występuje największe natężenie ruchu), a w perspektywie od granicy niemieckiej.
- kontynuowanie modernizacji linii kolejowej E-30 na odcinku Legnica - granica z Niemcami. Uwzględnia się, że jest to logiczna kontynuacja projektu przyjętego przez Komisję Europejską do programu Phare 1999 – odbudowa po powodzi i modernizacja linii kolejowej E-30 na odcinku Legnica - Wrocław - Opole, stanowiąca następny krok w kierunku stworzenia drugiego po linii E-20 połączenia na osi wschód – zachód (Drezno-Kijów). Ponadto Phare sfinansował studium wykonalności dla odcinka linii E-30 Zgorzelec-Wrocław-Opole.

d) w Korytarzu VI:

- poprawę dostępu drogowego do portów w Gdyni i Gdańsku. Szerszym zamierzeniem jest stworzenie dogodnych połączeń polskich portów morskich z lądowymi rodzajami transportu, a w szczególności z siecią drogową i kolejową. Ma to istotne znaczenie zarówno w kontekście tranzytu na osi północ-południe, jak też rozwoju transportu intermodalnego, zwłaszcza z południowymi sąsiadami Polski,
- poprawę połączeń drogowych z Czechami i Słowacją. Jest to drugie z zadań niezbędnych do zrealizowania w celu uaktywnienia tranzytu przez Polskę na osi północ-południe oraz stworzenia dogodnych warunków transportu z południowymi sąsiadami Polski. Program Phare w latach minionych finansował modernizację drogowych i kolejowych odcinków dojazdowych oraz samych przejść granicznych na południowej granicy Polski, w tym przejścia granicznego w Zwardoniu, gdzie prace modernizacyjne trwają również po stronie słowackiej. Drugim z projektów proponowanych do ISPA 2001 jest modernizacja odcinka przygranicznego Bielsko-Biała – Cieszyn, co zapewniłoby dogodne, o jednolitym standardzie połączenie drogowe z Czechami.

Bliższe dane nt. tych projektów podane są w rozdziale VII.

Do ww. projektów dochodzą też ważne zagadnienia dot. wzmocnienia nawierzchni drogowych i mostów na sieci TEN oraz rehabilitacji i modernizacji obiektów punktowych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz ochrony przed związanymi z nim uciążliwościami dla

użytkowników sieci i dla otoczenia (obwodnice, modernizacje skrzyżowań, lokalne poszerzenia, itp.). Tworzony obecnie program podniesienia nośności głównych polskich dróg do wymogów prawa UE, tj. do nacisków 115 kN/oś – obejmuje wszystkie drogi ujęte w sieci TINA.

## **VII. Źródła finansowania, cele, zasady, założenia.**

Wymienione w poprzednim rozdziale priorytetowe projekty inwestycyjne ujęte w Tabelach 1, 2 i 3 w Rozdziale VI są projektami o dużej skali finansowej i gdyby wszystkie z nich zostały zrealizowane, praktycznie wyczerpałyby alokację ISPA dla polskiego sektora transportu, przewidywaną w okresie 2000-2006 (przy założeniu średniorocznej alokacji ok. 150 mln Euro). Przy zakładanym schemacie finansowania (patrz tabele w rozdziale VII) środki ISPA stanowiłyby 1.211 mln Euro, czyli ok. 62,3% całkowitego kosztu projektów z Tabel 1 i 2 wynoszącego 1.948 mln Euro. Ze względu na to, że w ramach toczącej się obecnie debaty dotyczącej priorytetów polityki w zakresie rozwoju infrastruktury pojawiają się inne ważne i spełniające kryteria ISPA projekty zwłaszcza ze sfery dostosowań istniejących dróg do wymogów Unii Europejskiej. Są to zwłaszcza zadania ujęte w Tabeli 3.

Uwzględniając to na obecnym etapie ustalono zadania priorytetowe do ISPA na rok 2000, którymi są poz. 1,2,4 z Tabeli 1. Określenie kolejności realizacji projektów z innych pozycji Tabeli 1 oraz Tabel 2 i 3 będzie ulegać modyfikacjom po dokonaniu szczegółowych analiz wykonalności;

Przewiduje się, że poza funduszami ISPA, istotnym źródłem finansowania projektów będzie budżet państwa i kredyty MIF, głównie EBI. Część kosztów ma być też pokryta z budżetów władz lokalnych oraz środków własnych przedsiębiorstw (porty).

Szerszy udział sektora prywatnego w finansowaniu tych projektów, w formule PPP, jest możliwy, choć trudno na razie oszacować jego skalę. Sprzyjać temu będzie przygotowywana:

- zmiana ustawy o autostradach płatnych,
- prywatyzacja PKP (zarządcy infrastruktury kolejowej i właściciela taboru),

które mają na celu m.in. stworzenie bardziej korzystnych niż obecnie warunków do zaangażowania sektora prywatnego w inwestycje w infrastrukturę transportową.

Dotychczasowe problemy z wdrażaniem metody BOT w realizacji programu budowy autostrad powodują, że podjęte zostały w Polsce intensywne prace nad poszerzeniem katalogu zadań możliwych do realizacji w systemie PPP (partnerstwo publiczno-prywatnego) oraz ewentualnym zwiększeniem zaangażowania środków publicznych w realizację programu. W zakresie systemu kolejowego przygotowywany przez MTiGM program restrukturyzacji

przewiduje, że inwestycje w sieci infrastruktury kolejowej będą finansowane przez państwo, a w dalszej przyszłości poddane procesowi prywatyzacji.

Z zasady inwestycje w infrastrukturę punktową, jak porty lotnicze, porty morskie i rzeczne, terminale nie są przewidywane jako priorytety do funduszu ISPA, przynajmniej nie w okresie 2000-2001, choć nie wyklucza się, że w późniejszym okresie takie projekty mogą być rozważane. Z racji swojego charakteru, infrastruktura ta jest w znacznej mierze zarządzana przez inwestorów prywatnych i podstawowym źródłem ich finansowania będą środki własne oraz kredyty komercyjne.

Biorąc pod uwagę fakt, że infrastruktura transportowa (w tym punktowa) ma z reguły istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionów, w których jest zlokalizowana oraz uwzględniając nowe orientacje programu Phare, przewiduje się, że od roku 2000 będzie istniała możliwość ubiegania się o fundusze Phare przeznaczone na rozwój regionalny, którego ważny komponent stanowi infrastruktura transportowa. MTiGM, we współpracy z władzami wojewódzkimi zamierza podejmować działania zmierzające do promowania projektów transportowych w ramach programu Phare dla regionów, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury tworzącej sieć TINA.

## **VIII. Lista projektów priorytetowych na rok 2000 i lata dalsze**

W tabeli 1 pokazano projekty, które wstępnie zidentyfikowano jako te, które powinny mieć pierwszeństwo w ubieganiu się o środki ISPA w latach 2000-2001 - pozycje 1,2,4 stanowią propozycje do ISPA 2000. Jednocześnie utworzono tabelę 2, która zawiera projekty rezerwowe, mogące – w razie dostępności środków oraz ewentualnych opóźnień w przygotowaniu projektów z listy podstawowej – również kandydować do współfinansowania z ISPA w tym okresie. W Tabeli 3 zawarto dodatkowe zadania głównie z zakresu dostosowania istniejących dróg do wymogów Unii Europejskiej. Po bardziej szczegółowych analizach będą wyłonione z nich konkretne projekty.

Zgodnie z uwagami zawartymi w rozdziale VI, harmonogramy realizacji projektów podane w tabelach 1, 2 i 3 są jedynie indykatywne, a kolejność ich realizacji będzie przedmiotem dalszych, pogłębionych analiz przy zastosowaniu kryteriów przyjętych dla funduszu ISPA.

Tabela 1

## Wstępna propozycja projektów inwestycyjnych przewidzianych do finansowania z ISPA w pierwszej kolejności

Lp.	Nazwa projektu	Przewidywane wykorzystanie środków w poszczególnych latach (w mln Euro)					
		Źródła finansowania	Ogółem	2000	2001	2002	2003
1	Modernizacja odcinka przygranicznego linii kolejowej E-20 Rzepin-Kunowice;	Ogółem	30,0	15,0	15,0	-	-
		ISPA	24,0	12,0	12,0	-	-
		Budżet	6,0	3,0	3,0	-	-
		Kredyt	-	-	-	-	-
2	Modernizacja linii kolejowej E-20 Mińsk Mazowiecki-Siedlce, 52 km;	Ogółem	112,0	25,0	47,0	40,0	-
		ISPA	84,0	20,0	34,0	30,0	-
		Budżet	28,0	5,0	13,0	10,0	-
		Kredyt	-	-	-	-	-
3	Modernizacja odcinka linii kolejowej E-30 Legnica-Węglińiec-Zgorzelec;	Ogółem	167,0	4,5	55,0	57,5	50,0
		ISPA	100,0	-	30,0	35,0	35,0
		Budżet	34,0	4,5	15,0	9,5	5,0
		Kredyt	33,0	-	10,0	13,0	10,0
4	Budowa autostrady A-4 Kleszczów-Sośnica, 20 km;	Ogółem	112,0	8,0	32,0	40,0	32,0
		ISPA	84,0	8,0	26,0	30,0	20,0
		Budżet	28,0	-	6,0	10,0	12,0
		Kredyt	-	-	-	-	-
5a	Przebudowa i modernizacja autostrady A-4 Krzyżowa-Wrocław 103,8 km; Etap I – odcinek Krzyżowa - Nowa Wieś	Ogółem	151,0	-	29,0	40,0	40,0
		ISPA	90,0	-	18,0	24,0	24,0
		Budżet	16,0	-	3,0	4,0	4,0
		Kredyt	45,0	-	8,0	12,0	12,0
5b	Przebudowa i modernizacja autostrady A-4 Krzyżowa-Wrocław 103,8 km; Etap II – Nowa Wieś - Wrocław	Ogółem	223,0	-	43,0	60,0	60,0
		ISPA	132,0	-	25,0	36,0	36,0
		Budżet	24,0	-	4,0	7,0	7,0
		Kredyt	67,0	-	14,0	17,0	17,0
6	Trasa Kwiatkowskiego, dostęp do portu morskiego Gdynia – połączenie z obwodnicą i korytarzem V1 od ul. Morskiej do obwodnicy Trójmiasta, 3 km	Ogółem	46,5	1,0	15,0	20,0	10,0
		ISPA	32,5	-	10,0	15,0	7,5
		Budżet lokalny	14,0	1,0	5,0	5,0	3,0
		Kredyt	-	-	-	-	-
Razem wartość projektów z Tabeli 1		Ogółem	841,5	53,5	236,0	257,5	192,0
		W tym ISPA	546,5	40,0	155,0	170,0	122,0
		Budżet państwa	136,0	12,5	44,0	40,5	28,0
		Budżety lokalne	14,0	1,0	5,0	5,0	3,0
		Kredyty	145,0	-	32,0	42,0	39,0

Tabela 2

## Lista dodatkowych propozycji projektów inwestycyjnych mogących się ubiegać o finansowanie z ISPA

Lp.	Nazwa projektu	Przewidywane wykorzystanie środków w poszczególnych latach (w mln Euro)				
		Źródła finansowania	Ogółem	2000	2001	2002
7	Modernizacja linii kolejowej E-20 Siedlce – Terespol, 121 km;	Ogółem	288,0	-	90,0	110,0
		ISPA	144,0	-	50,0	50,0
		Budżet	72,0	-	20,0	30,0
		Kredyt	72,0	-	20,0	30,0
8	Modernizacja węzła kolejowego Poznań na linii E-20;	Ogółem	200,0	60,0	70,0	70,0
		ISPA	150,0	50,0	50,0	50,0
		Budżet	50,0	10,0	20,0	20,0
		Kredyt	-	-	-	-
9a	Budowa autostrady A-4 na odcinku Zgorzelec-Krzyżowa 50,1 km; Etap I, odcinek Zgorzelec-Nowogrodzic	Ogółem	182,0	-	45,0	57,0
		ISPA	77,0	-	19,0	24,0
		Budżet	28,0	-	7,0	9,0
		Kredyt	77,0	-	19,0	24,0
9b		Ogółem	103,0	-	13,0	30,0

	Budowa autostrady A-4 na odcinku Zgorzelec-Krzyżowa 50,1 km; Etap II, odcinek Nowogrodzic-Krzyżowa	ISPA	44,0	-	11,0	14,0
		Budżet	16,0	-	2,0	4,0
		Kredyt	43,0	-	-	12,0
10	Modernizacja drogi S-94 Żywiec-Zwardoń;	Ogółem	97,0	-	12,0	23,0
		ISPA	82,0	-	10,0	20,0
		Budżet	15,0	-	2,0	3,0
		Kredyt	-	-	-	-
11	Budowa i modernizacja drogi krajowej nr 1 Bielsko-Biała – Cieszyn, 33 km;	Ogółem	85,0	-	10,0	30,0
		ISPA	72,0	-	8,0	26,0
		Budżet	13,0	-	2,0	4,0
		Kredyt	-	-	-	-
12	Modernizacja drogi S-18 Radzymin-Wyszków położonej w ciągu Via Baltica, 29 km.	Ogółem	80,0	-	9,0	12,0
		ISPA	68,0	-	8,0	10,0
		Budżet	12,0	-	1,0	2,0
		Kredyt	-	-	-	-
13	Dostęp drogowy do portu Gdańsk. Połączenie z korytarzem VI, przeprawa II przez Martwą Wisłę;	Ogółem	71,0	14,2	21,3	21,3
		ISPA	27,0	5,4	8,1	8,1
		Budżet lokalny	9,0	1,8	2,7	2,7
		Kredyt	35,0	7,0	10,5	10,5
Razem wartość projektów z Tabeli 2		Ogółem	1106,0	74,2	270,3	353,3
		W tym ISPA	664,0	55,4	164,1	202,1
		Budżet państwowy	206,0	10,0	54,0	72,0
		Budżety lokalne	9,0	1,8	2,7	2,7
		Kredyty	227,0	7,0	49,5	76,5

Tabela 3

**Propozycja dodatkowych projektów inwestycyjnych głównie z zakresu istniejącej sieci drogowej przewidzianych do finansowania z ISPA**

Lp.	Nazwa projektu	Przewidywane wykorzystanie środków w poszczególnych latach (w mln Euro)							
		Źródła finansowania	Ogółem	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	<b>Likwidacja zaległości odnow nawierzchni (tylko drogi umiejscowione w sieci TINA)</b>	Ogółem	780,0	130,0	130,0	130,0	130,0	130,0	130,0
		ISPA	585,0	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5
		Budżet	195,0	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5
		Kredyt							
2	<b>Odnowy mostów (tylko drogi umiejscowione w sieci TINA)</b>	Ogółem	210,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
		ISPA	157,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5
		Budżet	52,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
		Kredyt							
3	<b>Wzmocnienie do 115 kN/oś (dróg i mostów) (tylko drogi umiejscowione w sieci TINA)</b>	Ogółem	360,0	40,0	40,0	40,0	60,0	60,0	60,0
		ISPA	270,0	30,0	30,0	30,0	45,0	45,0	45,0
		Budżet	90,0	10,0	10,0	10,0	15,0	15,0	15,0
		Kredyt							
4	<b>Modernizacja kolejowej linii E-65 na odcinku Warszawa - Działdowo</b>	Ogółem	270,0	80,0	105,0	85,0			
		ISPA	189,0	50,0	79,0	60,0			
		Budżet	81,0	30,0	26,0	25,0			
		Kredyt							
5	<b>Modernizacja kolejowego przejścia granicznego Małaszewicze/Terespol</b>	Ogółem	7,4	3,7	3,7				
		ISPA	3,0	1,5	1,5				
		Budżet	4,4	2,2	2,2				

		Kredyt							
6	R A Z E M	Ogółem	1627,4	283,7	308,7	285,0	220,0	220,0	220,0
		w tym ISPA	1204,5	201,5	230,5	210,0	165,0	165,0	165,0
		Budżet	422,9	82,2	78,2	75,0	55,0	55,0	55,0
		Kredyt							



RZECZPOSPOLITA POLSKA

## NARODOWA STRATEGIA DLA SEKTORA TRANSPORTU (FUNDUSZ ISPA)

### UZUPEŁNIENIE NR 1/2001

I. Wstęp

II. Zaktualizowana lista proponowanych projektów inwestycyjnych do współfinansowania z Funduszu ISPA – Transport

Załączniki:

1. Schemat ideowy lokalizacji kolejowych projektów ISPA
2. Schemat ideowy lokalizacji drogowych projektów ISPA

Ministerstwo Infrastruktury\*

Październik 2001

**I. Wstęp**

Dokument pn. „*Narodowa Strategia dla Sektora Transportu (Fundusz ISPA)*” został przyjęty przez Rząd RP w dniu 6 grudnia 1999 roku oraz zaakceptowany przez Komitet Zarządzający ISPA Komisji Europejskiej w dniu 6 czerwca 2000 r.

Działania stron oparte na tym dokumencie przyniosły w tym okresie do października 2001 r.:

- 18 zarejestrowanych wniosków o współfinansowanie z Funduszu ISPA – Transport : 6 projektów kolejowych, 9 projektów drogowych i 3 projekty pomocy technicznej;
- 11 podpisanych Memorandów Finansowych z przyznaną łączną kwotą grantu ISPA w wysokości około 628 MEUR.

Potrzeba uzupełnienia dokumentu strategicznego wynika z uwzględnienia następujących faktów:

- publikacji drugiej Białej Księgi Komisji Europejskiej na temat *”Europejskiej Polityki Transportowej do 2010”*;
- przyjęcia przez Rząd RP wieloletniego *„Programu dostosowania sieci drogowej w Polsce do standardów Unii Europejskiej do 2015 roku”*;
- bieżącej praktyki Komitetu Zarządzającego ISPA dotyczącej akceptacji raczej dużych projektów realizowanych etapami, aniżeli akceptacji etapów projektów;
- współfinansowania projektów zidentyfikowanych w dokumencie strategicznym.

**Zasadniczym czynnikiem doboru projektów jest realizacja celu polityki transportowej państwa jakim jest poprawa połączeń transportowych między Polską a krajami unijnej 15-ki. Równocześnie zadaniem polityki państwa jest usunięcie zapóźnień w modernizacji infrastruktury, powodujących ograniczenia w rozwoju gospodarczym i zagrażające bezpieczeństwu.**

Analizy wykazały, że dla realizacji tych założeń potrzeby sektora drogowego są znacznie większe niż kolejowego. W drogownictwie niezbędne są zarówno zabiegi modernizacji dróg ( w tym – wzmocnienia nawierzchni dla dostosowania do wymogów UE), jak i budowa nowych dróg, przejmujących znaczący ruch z przeciążonej sieci istniejącej.

W sieci kolejowej natomiast projekty dotyczą wyłącznie modernizacji istniejącej sieci (nie ma potrzeby pilnej realizacji nowych odcinków), stąd relatywnie koszty w sektorze kolejowym są niższe, niż w drogownictwie.

*Uzupełnienie Nr 1/2001* dotyczy tylko listy projektów inwestycyjnych proponowanych do współfinansowania z Funduszu ISPA-Transport. Zaktualizowana lista projektów zawiera trzy nowe elementy:

Pozycja Nr 10 – „Polepszenie infrastruktury kolejowej i likwidacja „wąskich gardeł””;

Pozycja Nr 12 – „Dostęp do autostrady A-4 – Zachodni odcinek obwodnicy Gliwic”;

Pozycja Nr 17 – „Grupa projektów Pomocy Technicznej - przygotowanie drogowego i kolejowego dostępu do Pan-Europejskich Korytarzy Transportowych w obszarach miejskich: Poznania, Łodzi, Warszawy, Wrocławia, Katowic, Krakowa i Gdańska”.

Pozostałe pozycje na liście projektów proponowanych do współfinansowania z Funduszu ISPA – Transport zostały jedynie uporządkowane według kolejności akceptacji przez Komitet Zarządzający ISPA i rejestracji przez Komisję Europejską.

*Uzupełnienie Nr 1/2001* zawiera również nowe schematy ideowe prezentujące lokalizacje projektów ISPA (proponowane, zarejestrowane zaakceptowane) na tle korytarzy transportowych (sieć TINA).

\*\*\*

**\*Uwaga:** *Rozporządzenie Rady Ministrów z 20 października 2001 r. (Dz. U. z 23 października 2001 r., Dz.U.01.122.1326) w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury stanowi podstawę prawną dla połączenia dawnego Ministerstwa Transportu i Gospodarki z kilkoma departamentami Ministerstwa Gospodarki zajmującymi się łącznością oraz z kilkoma departamentami Ministerstwa rozwoju Regionalnego i Budownictwa zajmującymi się architekturą, budownictwem, gospodarką przestrzenną oraz mieszkalnictwem.*

## II. ZAKTUALIZOWANA LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH PROPONOWANYCH DO WSPÓLFINANSOWANIA Z ISPA

Strona 1 z 2

L.p.	Nazwa projektu	Korytarz Pan-Europejski	Koszt całkowity w MEUR	Przewidywany okres realizacji inwestycji w latach						Nr projektu ISPA Data podpisania memorandum	Pozycja w strategii pierwotnej		
				2000	2001	2002	2003	2004	2005			2006	
1	Budowa autostrady A-4, odc. Kleszczów – Sośnica, 20 km;	III	121							-	-	2000/PL/16/P/PT/001 22.09.2000	3
2	Modernizacja linii kolejowej E-20, odc. Mińsk Mazowiecki-Siedlce, 52 km;	II	133							-	-	2000/PL/16/P/PT/002 22.09.2000	2
3	Modernizacja linii kolejowej E-20, odc. Rzepin – Kunowice - granica państwa, 15 km;	II	25							-	-	2000/PL/16/P/PT/003 12.12.2000	1
4	Budowa i modernizacja drogi S-1, odc. Bielsko-Biała – Skoczów –Cieszyn, 28,2 km;	VI B	159	-							-	2000/PL/16/P/PT/005 12.06.2001	8 i 10
5	Przebudowa i modernizacja autostrady A-4, odc. Krzywa-Wrocław, km 91;	III	272	-								2001/PL/16/P/PT/009 20.08.2001	6 i 11
6	Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – etap III, połączenie z obwodnicą Trójmiasta, 3 km;	VI	83	-	-						-	2001/PL/16/P/PT/010	4
7	Modernizacja linii kolejowej E-30, odc. Legnica – Węglińiec – (Zgorzelec), 109 km;	III	167	-							-	2001/PL/16/P/PT/012	5
8	Modernizacja linii kolejowej E-20, odc. Siedlce – Terespol, 121 km;	II	288	-	-	-						2001/PL/16/P/PT/013	12
9	Modernizacja węzła kolejowego Poznań, na linii E-20;	II	67	-	-						-	2001/PL/16/P/PT/014	13
10	Modernizacja infrastruktury kolejowej – likwidacja wąskich gardeł eksploatacyjnych;	II, III, VI	135	-	-						-	2001/PL/16/P/PT/015	nowa
11	Modernizacja drogi S-18, na odc. Radzymiń-Wyszaków wraz z obwodnicą Wyszkowa 9 km;	I	148	-	-								7 i 9
12	Budowa zachodniej obwodnicy Gliwic, połączenie z	III	33	-	-						-		nowa



## II. ZAKTUALIZOWANA LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH PROPONOWANYCH DO WSPÓLFINANSOWANIA Z ISPA

Strona 1 z 2

L.p.	Nazwa projektu	Korytarz Pan-Europejski	Koszt całkowity w MEUR	Przewidywany okres realizacji inwestycji w latach							Nr projektu ISPA	Pozycja w strategii pierwotnej	
				2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Data podpisania memorandum		
13	Budowa autostrady A-4, odc. Zgorzelec-Krzywa, 51 km;	III	285	-	-	-							14 i 15
14	Modernizacja kolejowej linii E-65 na odcinku Warszawa – Działdowo, 145 km;	VI	270	-	-	-							17
15	Dostęp drogowy do portu Gdańsk – przeprawa II przez rz. Martwą Wisłę	VI	120	-	-	-							16
16	Budowa drogi ekspresowej S-94, odc. Bielsko Biała - Żywiec – Zwardoń, 47 km;	VI	177	-	-	-							18
17	Grupa zadań dotyczących pomocy technicznej (studia, analizy, opracowania dokumentacji technicznych) dla projektów dostępu drogowego oraz kolejowego do korytarzy Pan-Europejskich w obszarach miejskich: Poznania, Łodzi, Warszawy, Wrocławia, Katowic, Krakowa i Gdańska.	I, II, III, VI	12										nowa
18	Grupa projektów dotyczących wzmocnienia nawierzchni istniejących dróg krajowych do nacisku 115 kN/oś: drogi nr 1, 2, 4, 7, 22,50;	I, II, III, VI	496									(*)	19
<b>Łączny szacunkowy koszt projektów</b>			<b>2 991</b>	<b>w tym: drogowe - 1 894</b>			<b>kolejowe - 1 085</b>			<b>pomoc techniczna - 12</b>			

**(\*) Dotyczy ISPA:**

- 2000/PL/16/P/PT/004 - z 01.12.2000 r., droga nr 50, odc. Sochaczew – Grójec;
- 2000/PL/16/P/PT/007 - z 29.12.2000 r., droga nr 7, odc. Gdańsk – Jazowa;
- 2000/PL/16/P/PT/008 - z 29.12.2000 r., droga nr 4, odc. Kraków – Tarnów;