



**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**

**Informacja o realizacji  
*Strategii rozwoju transportu  
do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*  
w roku 2016**

**Zatwierdzenie:**

  
MINISTER  
INFRASTRUKTURY  
-----  
Andrzej Adamczyk

Warszawa, 27 MARZEC 2018 r.

Materiał uwzględnia analizy własne, dane otrzymane z departamentów branżowych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, informacje przekazane przez inne resorty zaangażowane w realizację celów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* oraz jednostki samorządu terytorialnego.

Opracowanie:

Wydział Polityki Transportowej  
Departament Strategii Transportu i Współpracy Międzynarodowej  
Ministerstwo Infrastruktury  
Tel.: +48 22 630 11 60  
Fax.: +48 22 630 11 25

## **SPIS TREŚCI**

<b>WPROWADZENIE</b> .....	4
<b>I. NAJWAŻNIEJSZE TRENDY W TRANSPORCIE NA TLE SYTUACJI MAKROEKONOMICZNEJ W POLSCE W 2016 R.</b> .....	5
<b>II. REALIZACJA CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.)</b> .....	18
1. CEL SZCZEGÓŁOWY: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej. ....	18
2. CEL SZCZEGÓŁOWY: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.....	34
3. CEL SZCZEGÓŁOWY: bezpieczeństwo i niezawodność.....	40
4. CEL SZCZEGÓŁOWY: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko .....	49
5. CEL SZCZEGÓŁOWY: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych .....	58
<b>III. FINANSOWANIE SRT2020</b> .....	62
1. ŚRODKI FINANSOWE WYDATKOWANE NA REALIZACJĘ SRT2020 W POSZCZEGÓLNYCH RODZAJACH TRANSPORTU .....	62
2. ŚRODKI UNIJNE DLA TRANSPORTU .....	65
<b>IV. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW SRT2020</b> .....	80
<b>V. ZAANGAŻOWANIE INNYCH PODMIOTÓW W REALIZACJĘ CELÓW SRT2020</b> .....	84
1. ZAANGAŻOWANIE MINISTERSTW .....	84
2. ZAANGAŻOWANIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO.....	100
<b>VI. OCENA STANU REALIZACJI SRT2020 PO CZWARTYM ROKU OBOWIĄZYWANIA</b> .....	118

### **ZAŁĄCZNIK:**

**Działania legislacyjne podjęte w 2016 r. przyczyniające się do realizacji celów SRT2020**

## WPROWADZENIE

*Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* – zwana dalej *SRT2020* – przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. stanowi średniookresowy dokument planistyczny dotyczący obszaru transportu, wpisujący się w zintegrowany system zarządzania polityką rozwoju kraju, który bazuje na spójnych i wzajemnie powiązanych ze sobą dokumentach strategicznych. *SRT2020* określa cele i najważniejsze kierunki rozwoju sektora transportowego tak, aby możliwe było osiągnięcie celów założonych w średniookresowej i długookresowej strategii rozwoju kraju. Jednocześnie *SRT2020* uwzględnia uwarunkowania wynikające z europejskiej polityki transportowej.

Osiągnięcie głównego celu *SRT2020* w postaci **zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym**, wymaga podejmowania działań horyzontalnych i wielopoziomowych, uwzględniających zaangażowanie decydentów na różnych szczeblach administracyjnych. Z tego względu *SRT2020*, oprócz zadań pozostających w kompetencjach ministra właściwego do spraw transportu, przewiduje także szereg zadań dla innych resortów i instytucji.

Wymóg opracowania *Informacji o realizacji Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* w roku 2016, zwanej dalej „*Informacją*”, wynika wprost z postanowień *SRT2020*<sup>1</sup>. Niniejsza *Informacja* jest czwartym ze sprawozdań, które minister właściwy do spraw transportu, będący koordynatorem wdrażania *SRT2020*, jest obowiązany corocznie przygotować w celu monitorowania postępów realizacji ww. Strategii. *Informacja* została opracowana na podstawie analiz własnych MIB, a także informacji przekazanych przez inne resorty oraz jednostki samorządu terytorialnego zaangażowane w realizację celów *SRT2020*. *Informacja* podlega rozpatrzeniu i zaopiniowaniu przez Komitet Koordynacyjny do spraw Polityki Rozwoju.<sup>2</sup>

Dokument zawiera informacje na temat działań, jakie zostały podjęte w obszarze poszczególnych gałęzi transportu dla realizacji celu głównego *SRT2020*, dla osiągnięcia którego zostało zdefiniowanych pięć poniższych celów szczegółowych:

- stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- bezpieczeństwo i niezawodność,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

W *Informacji* ujęto także monitoring 17 wskaźników umożliwiających ewaluację stopnia realizacji celów *SRT2020*, uwzględniając ich wartości osiągnięte w roku sprawozdawczym 2016. Zawarto w niej również opis zadań zrealizowanych zarówno przez ministerstwa zaangażowane we wdrażanie *SRT2020*, jak i poszczególne jednostki samorządu terytorialnego. Warto podkreślić bogaty wkład poszczególnych województw na rzecz realizacji celu głównego *SRT2020*.

Integralnym elementem *Informacji* jest jej załącznik, w którym w ujęciu tabelarycznym przedstawiono działania legislacyjne podjęte w 2016 r. w celu realizacji *SRT2020*.

*Informacje o realizacji Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* z lat poprzednich dostępne są pod poniższym linkiem:

<http://mib.gov.pl/2-StrategiaRozwojuTransportu.htm>

<sup>1</sup> Stosownie do zapisów *SRT2020* (rozdział: *Miejsce i rola Strategii Rozwoju Transportu* oraz rozdział 9 *System wdrażania i monitoringu SRT*)

<sup>2</sup> Stosownie do § 4 ust.1 pkt 5 Zarządzenia nr 59 Prezesa Rady Ministrów z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie Komitetu Koordynacyjnego do spraw Polityki Rozwoju

## I. NAJWAŻNIEJSZE TRENDY W TRANSPORCIE NA TLE SYTUACJI MAKROEKONOMICZNEJ W POLSCE W 2016 R.

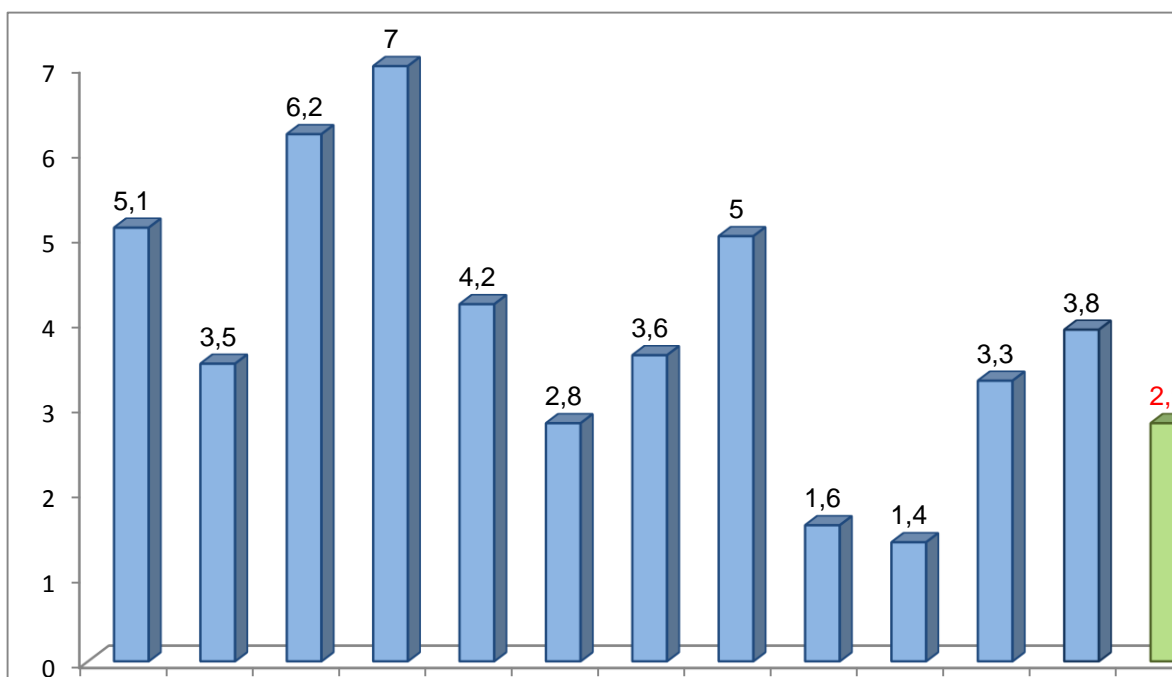
W 2016 r. w Polsce odnotowano wolniejsze niż przed rokiem tempo wzrostu gospodarczego. Głównym czynnikiem wzrostu był konsumpcyjny popyt krajowy, przy negatywnym wpływie popytu inwestycyjnego. Eksport netto oddziaływał nieznacznie pozytywnie.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) **produkt krajowy brutto** (PKB) w 2016 r. zwiększył się realnie o 2,9 % w skali roku. Dla porównania wzrost ten w 2015 r. wyniósł 3,8 %.<sup>3</sup>

Poniższy wykres obrazuje tempo wzrostu PKB w Polsce w latach 2004- 2016.

### Wykres nr 1

#### Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w Polsce w latach 2004-2016 (% , r/r, ceny stałe)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie skorygowanych danych GUS<sup>4</sup>

Wartość dodana brutto w gospodarce narodowej wzrosła w tempie wolniejszym od notowanego przed rokiem (2,8 % wobec 3,7 %), natomiast w transporcie i gospodarce magazynowej notowano wzrost wartości dodanej o 3,7 %.<sup>5</sup>

Globalny kryzys ekonomiczny, który rozpoczął się w 2008 r. wpłynął na znaczne pogorszenie koniunktury i skutkowało istotnym obniżeniem tempa wzrostu PKB w Polsce (do 2,8 % w 2009 r.). Jednak proces doganiania średniej UE nie wyhamował. Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej wzrost gospodarczy w Polsce utrzymywał się powyżej średniej unijnej (wykres 2).

<sup>3</sup> Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju w 2016 roku, GUS, Warszawa, 30 stycznia 2017 r. Aktualizacja danych GUS 08.12.2017 r.

<sup>4</sup> Skorygowane dane GUS. Dane zostały opracowane wg nowej metodologii ESA 2010. Informacje metodologiczne związane z rewizją ESA 2010 znajdują się pod poniższym linkiem:

[http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5526/8/1/1/notatka\\_informacyjna\\_esa\\_2010-29\\_09\\_2014\\_28\\_09\\_2014\\_ostat\\_1.pdf](http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5526/8/1/1/notatka_informacyjna_esa_2010-29_09_2014_28_09_2014_ostat_1.pdf)

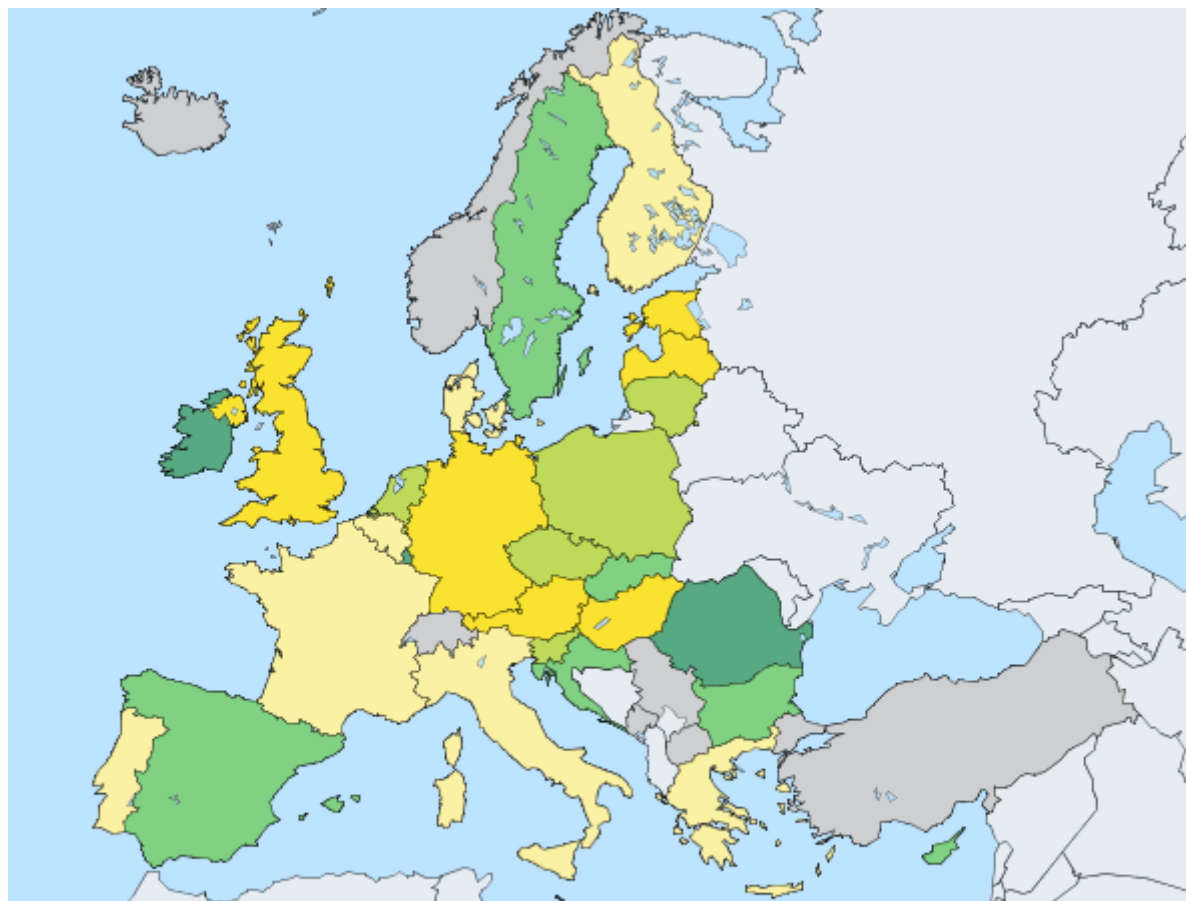
PKB za lata 2004-2016 został przeliczony zgodnie z obowiązującym w wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej standardem metodologicznym i rachunkowym, tj. Europejskim Systemem Rachunków Narodowych i Regionalnych w Unii Europejskiej (ESA 2010), wprowadzonym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 549/2013 z dnia 21 maja 2013 roku, który zastąpił obowiązujący do 31.08.2014 r. Europejski System Rachunków Narodowych i Regionalnych (ESA 1995).

<sup>5</sup> Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju w 2016 roku, GUS, Warszawa, 30 stycznia 2017 r. Aktualizacja danych GUS 08.12.2017 r.

W latach 2010-2011 aktywność gospodarcza wzrosła. Nastąpiło przyspieszenie tempa wzrostu PKB: w roku 2010 do 3,6 % i w roku 2011 do 5 %. Ta korzystna sytuacja trwała jednak tylko przez dwa lata. W kolejnych dwóch latach na gospodarkę Polski negatywnie oddziaływała druga fala światowego kryzysu ekonomicznego. Tempo wzrostu gospodarczego ponownie spowolniło się. W 2012 r. PKB zwiększył się o 1,6 %, a w 2013 r. o 1,4 %. W II półroczu 2013 r. zaobserwowano symptomy ożywienia gospodarczego. Ta korzystna tendencja była kontynuowana w 2014 r. i 2015 r. Jej efektem jest wynik PKB na koniec 2015 r., który wyniósł 3,8 %.<sup>6</sup> W 2016 r. wskaźnik ten osiągnął 2,9 %.

#### Rysunek nr 1

#### Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w Unii Europejskiej w 2016 r. (% , r/r)



#### Legend

0.0 - 1.4

1.4 - 2.0

2.0 - 2.7

2.7 - 3.4

3.4 - 5.2

Not available

Źródło: Eurostat<sup>7</sup>

Rysunek 1 przedstawia tempo wzrostu produktu krajowego brutto w krajach Unii Europejskiej w 2016 r. Podobnie, jak w latach poprzednich, zauważalne były zróżnicowane tendencje w zakresie wzrostu gospodarczego pomiędzy poszczególnymi krajami UE.

Według danych Eurostatu **produkt krajowy brutto w krajach Unii Europejskiej (UE-28)** ogółem w 2016 r. zwiększył się o 1,9 % w stosunku do poprzedniego roku (wobec wzrostu o 2,2 % w 2015 r.). W przypadku krajów strefy EURO wzrost PKB osiągnął w tym okresie 1,8 % (wobec wzrostu o 2 % w 2015 r.). Polska nadal plasuje się w czołówce krajów UE pod względem szybkości tempa wzrostu PKB

<sup>6</sup> POLSKA 2015 RAPORT O STANIE GOSPODARKI, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2015, (dane statystyczne zostały zaktualizowane wg nowej metodologii ESA 2010)

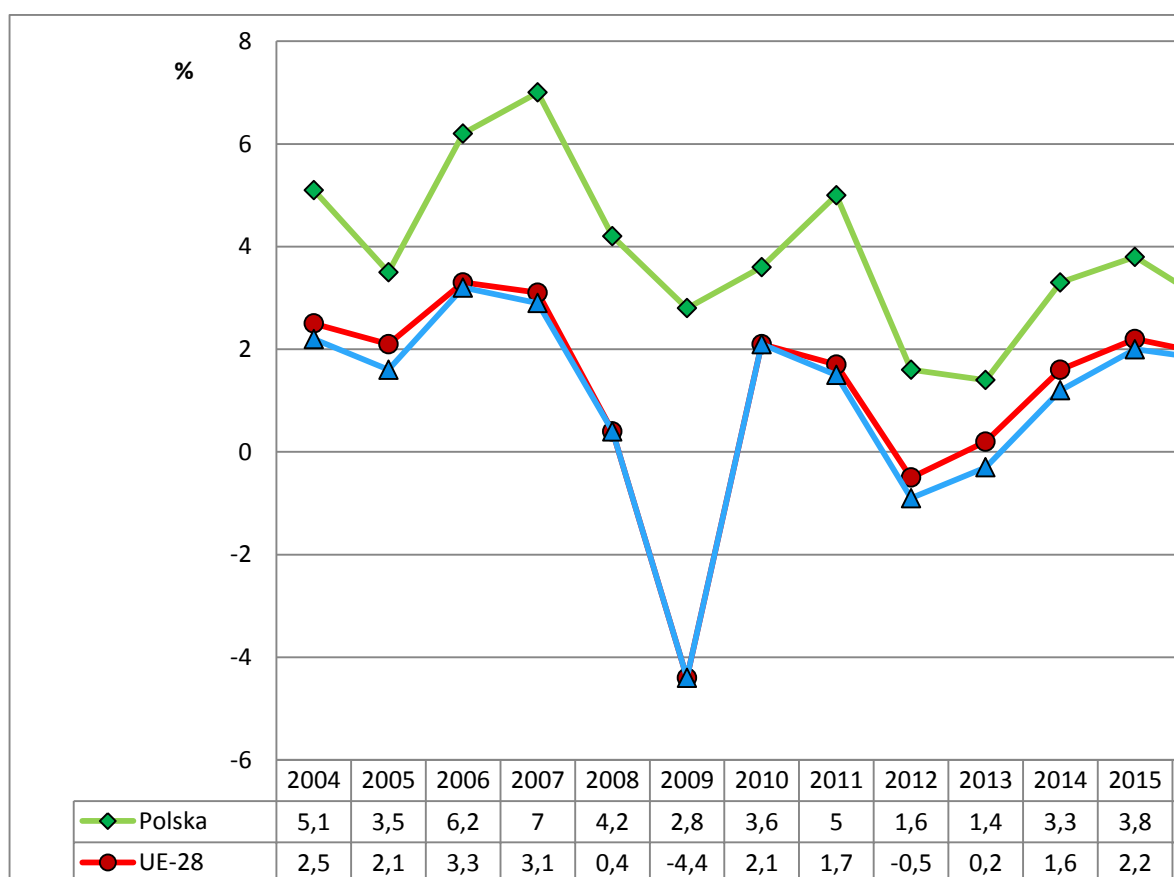
<sup>7</sup> Real GDP growth rate- volume, percentage change on previous year- 2016, EUROSTAT (aktualizacja na 23.05.2017 r.)

w 2016 r. Wysoki wskaźnik, znacznie powyżej średniej unijnej, osiągnęły ponadto: Irlandia (5,2 %), Malta (5 %), Rumunia (4,8 %), Luksemburg (4,2 %), Bułgaria (3,4 %), Szwecja (3,3 %), Słowacja (3,3 %) i Hiszpania (3,2 %).<sup>8</sup>

Wykres 2 ilustruje zmiany PKB w Polsce na tle występujących tendencji w tym zakresie w krajach Unii Europejskiej (UE-28) oraz w krajach strefy EURO na przestrzeni ostatnich 13 lat.

### Wykres nr 2

**Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w Polsce na tle sytuacji w krajach Unii Europejskiej (UE-28) oraz w krajach strefy EURO w latach 2004-2016 (%)**



Zródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych Eurostatu (UE) oraz danych GUS wg stanu na 19.02.2018 r. (PL)<sup>9</sup>

Skumulowaną zmianę PKB w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2016 przedstawia wykres 3. W przypadku poszczególnych państw sytuacja w badanym okresie była bardzo zróżnicowana, a skumulowana zmiana PKB zawierała się w przedziale od -19,3 % do 57,1 %. Największe wzrosty odnotowano w przypadku Słowacji (57,1 %), Irlandii (55,8 %) oraz Polski (55,5 %), natomiast największy spadek nastąpił w przypadku Grecji (-19,3 %). Dla porównania skumulowana zmiana PKB w latach 2004-2016 w przypadku całej Unii Europejskiej wyniosła 14,5 %, natomiast w przypadku strefy EURO 11,3 %.<sup>10</sup>

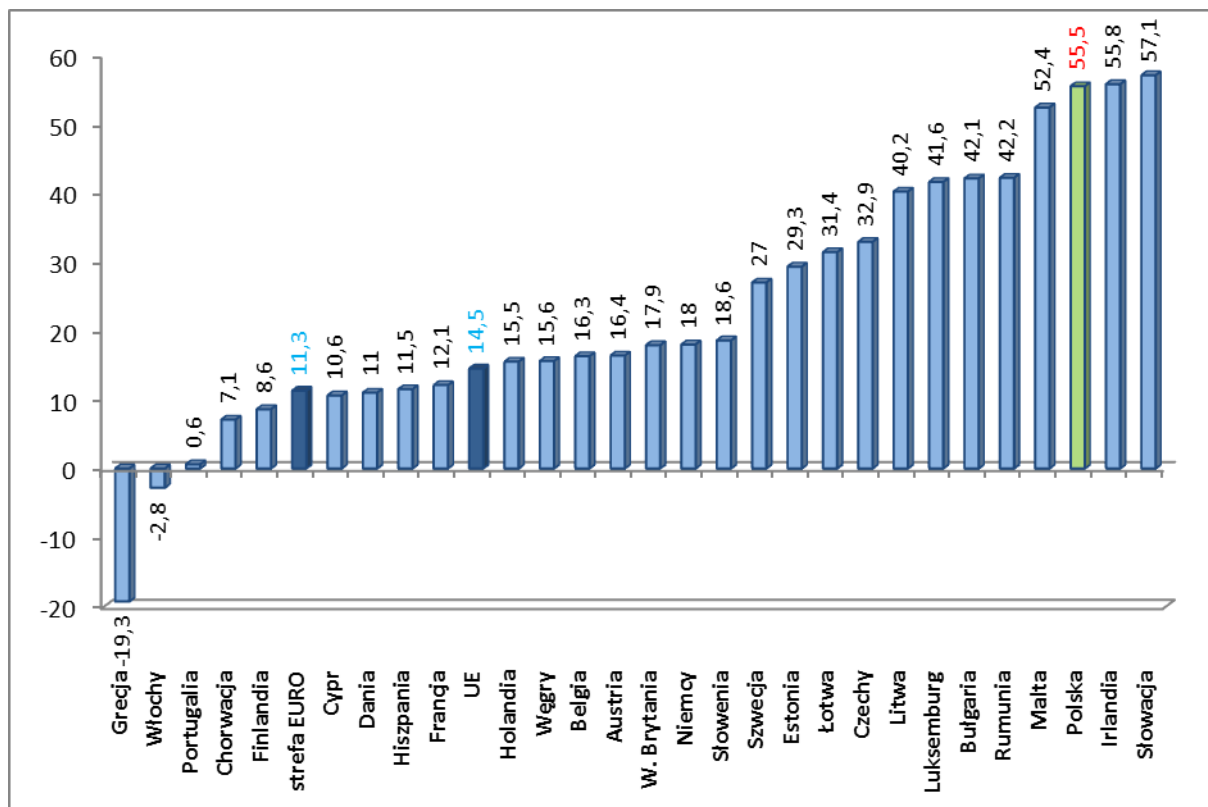
<sup>8</sup> Real GDP growth rate- volume, Eurostat (dane statystyczne dla UE wg stanu na 23.05.2017 r.)

<sup>9</sup> j.w.

<sup>10</sup> Obliczenia GUS na podstawie danych Eurostat (stan na 06.06.2017 r.)

### Wykres nr 3

#### Skumulowana zmiana PKB w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2016 (%)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GUS<sup>11</sup>

Sytuacja ekonomiczna Polski w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej nadal pozostaje korzystna. Polska należy do najszybciej rozwijających się krajów Europy. W wyniku szybszego tempa wzrostu gospodarczego w Polsce niż w Unii Europejskiej (UE-28), następuje systematyczny wzrost relacji PKB per capita Polski do PKB per capita Unii.

Wg danych Eurostatu, w 2004 r. **PKB Polski w przeliczeniu na jednego mieszkańca** wynosił 49 % średniej krajów Unii Europejskiej (UE28), a w 2016 r. już 69 %.<sup>12</sup> Wykres 4 przedstawia postęp, jaki dokonał się w tym zakresie w Polsce na przestrzeni lat 2004-2016.

Istotne znaczenie dla rozwoju kraju miał i nadal ma napływ **funduszy strukturalnych** w ramach polityki spójności UE. W unijnym budżecie na lata 2007-2013 środki przewidziane dla Polski w ramach tej polityki wyniosły 67,7 mld EURO – najwięcej wśród unijnych beneficjentów. Napływ środków z UE do Polski zwiększy się jeszcze w latach 2014-2020. Parlament Europejski zatwierdził w listopadzie 2013 r. budżet UE na lata 2014-2020, który przewiduje dla Polski ok. 105,8 mld EURO, z czego 82,2 mld EURO zostanie przeznaczonych na politykę spójności. Uzyskując taki poziom alokacji w ramach polityki spójności Polska stanie się największym jej beneficjentem w okresie programowania 2014-2020.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Obliczenia GUS na podstawie danych Eurostat (stan na 06.06.2017 r.)

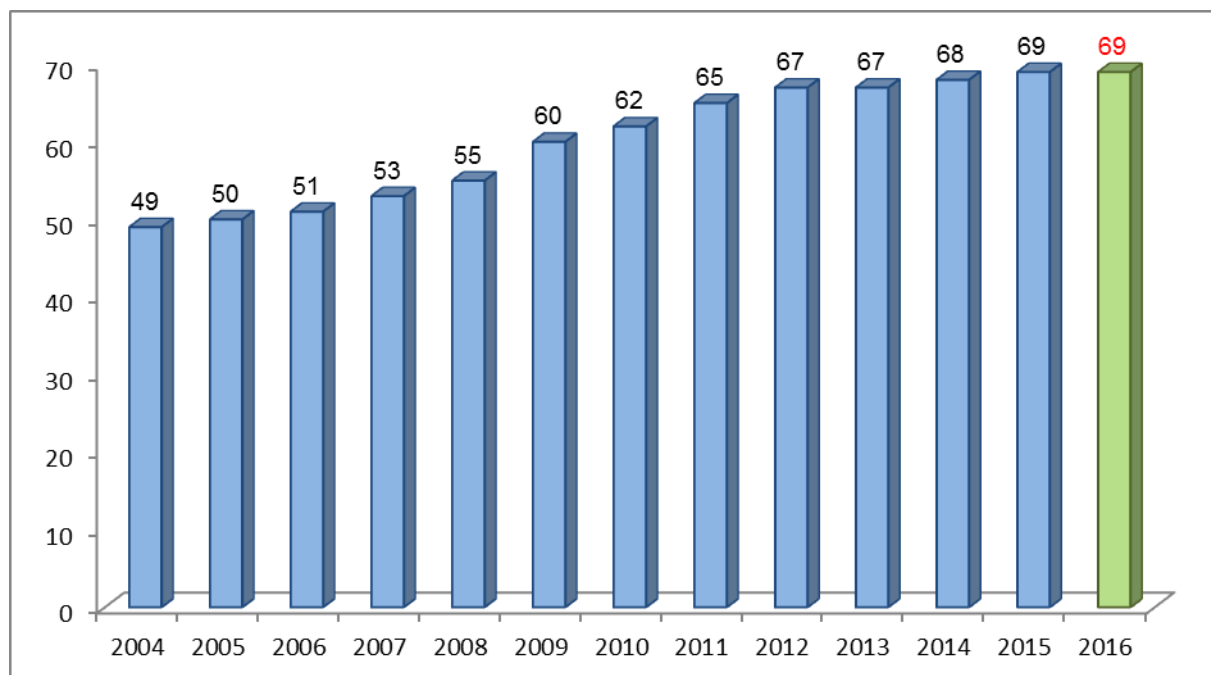
<sup>12</sup> GDP per capita in PPS, Percentage of EU 28 total, Eurostat (stan na 06.07.2017 r.)

<sup>13</sup> POLSKA 2015 RAPORT O STANIE GOSPODARKI, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2015 r.



#### Wykres nr 4

**PKB Polski w przeliczeniu na jednego mieszkańca jako procent średniej krajów Unii Europejskiej UE28 w latach 2004-2016 (% , wg parytetu siły nabywczej)**



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych Eurostatu<sup>14</sup>

Wg danych GUS **eksport** towarów z Polski w 2016 r. wzrósł o 2,9 % do poziomu 184,8 mld EURO, natomiast **import** osiągnął w 2016 r. wartość 180,9 mld EURO, co stanowiło wzrost o 2,1 % w stosunku do roku poprzedniego.

Drugi rok z rzędu wartość eksportu przewyższyła import. **Dodatknie saldo wymiany ogółem** wzrosło i wyniosło 3,92 mld EURO wobec 2,35 mld EURO w 2015 r.<sup>15</sup>

Niższy niż w poprzednich latach wzrost polskich obrotów wpisał się w ogólnoswiatową tendencję gwałtownego wyhamowania handlu w 2016 r.

W 2016 r. eksport do UE wzrósł o 3,5 % (do poziomu 147,6 mld EURO), natomiast import wzrósł o 4,2 % (do poziomu 110,8 mld EURO). Nadwyżka obrotów towarowych z krajami unijnymi wyniosła 36,7 mld EURO, tj. o prawie 0,5 mld EURO więcej niż przed rokiem.

W przypadku pozostałych krajów rozwiniętych (spoza UE) odnotowano ożywienie eksportu, tj. wzrost o 5,4 % (do poziomu 12 mld EURO) w stosunku do poprzedniego roku, co skutkowało redukcją deficytu o ok. 0,1 mld EURO, do poziomu 0,63 mld EURO w 2016 r.

W 2016 r. pewne ożywienie odnotowano także w sprzedaży na rynki WNP, gdzie eksport wzrósł o 4,4 %, (do poziomu 10,58 mld EURO), natomiast import zmniejszył się o 15,5 % (do poziomu 13,64 mld EURO). W efekcie saldo wymiany z krajami WNP wyniosło ok. minus 3 mld EURO).

W przypadku pozostałych krajów słabiej rozwiniętych (poza WNP) nastąpiło zmniejszenie eksportu o 5,2 % (do poziomu 14,7 mld EURO), natomiast import wzrósł o 3,6 % (do poziomu 43,8 mld EURO). Ostatecznie saldo wymiany z tą grupą krajów wyniosło minus 29,1 mld EURO).

Wg GUS, w 2016 r. **sprzedaż usług**<sup>16</sup> **w jednostkach transportu ogółem**<sup>17</sup> była o ok. 5,3 % wyższa niż przed rokiem (wobec wzrostu o 2,4 % w 2015 r.). W jednostkach transportu o liczbie pracujących

<sup>14</sup> GDP per capita in PPS, Percentage of EU 28 total, Eurostat (stan na 06.07.2017r.)

<sup>15</sup> Ocena sytuacji w handlu zagranicznym w 2016 roku, Ministerstwo Rozwoju, 2017. Aktualizacja danych GUS 19.02.2018.

<sup>16</sup> Obejmująca wpływy za przewozy ładunków, pasażerów, bagażu i poczty, przeladunki, spedycję, składowanie i magazynowanie ładunków oraz inne usługi związane z obsługą transportu.

<sup>17</sup> W cenach stałych; łącznie z przedsiębiorstwami transportowymi o liczbie pracujących do 9 osób.

powyżej 9 osób sprzedaż w cenach stałych w 2016 r. była o 6 % wyższa niż przed rokiem (wobec wzrostu o 0,7 % w 2015 r.).

W 2016 r., spośród grup o największym udziale w transporcie ogółem, szybszy niż przed rokiem był wzrost sprzedaży w transporcie samochodowym (6,7 % wobec 2,8 %). Wzrosła także sprzedaż w magazynowaniu i działalności usługowej wspomagającej transport (o 6,1 % po spadku o 1,1 % przed rokiem). Utrzymał się spadek w transporcie kolejowym, choć był on słabszy niż w 2015 r. (0,4 % wobec 4,6 %)<sup>18</sup>

**Zatrudnienie** w całym sektorze transportu<sup>19</sup> w 2016 r. wyniosło 720,6 tys. osób i było o 7,3 % większe w porównaniu z 2015 r. (671,6 tys. osób).

Tabela 1 przedstawia dane o zatrudnieniu w sektorze transportu na przestrzeni lat 2005 - 2016 z uwzględnieniem małych podmiotów (do 9 pracujących). Wyszczególniono w niej dane dotyczące zatrudnienia w poszczególnych gałęziach transportu, a także w magazynowaniu i działalności usługowej wspomagającej transport.

---

<sup>18</sup> *Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju w 2016 r.*, GUS, Warszawa, 30 stycznia 2017 r.

<sup>19</sup> Pracujący w głównym miejscu pracy w sektorze transportu z uwzględnieniem małych podmiotów. Do pracujących zalicza się osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy oraz pracodawców i pracujących na własny rachunek.

Tabela nr 1

Pracujący w głównym miejscu pracy w sektorze transportu w latach 2005-2016 z uwzględnieniem małych podmiotów (w tys.)<sup>20</sup>

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>TRANSPORT GOSPODARKA MAGAZYNOWA</b> I	524,7	564,7	593,7	618,4	583,3	591,5	620,5	624,3	628,1	644,7	671,6	720,6
<b>TRANSPORT LĄDOWY</b>	450,5	487,3	507,9	525,2	495,0	461,5	488,1	489,6	490,9	501,7	527,9	568,8
Transport kolejowy (towarowy i pasażerski)	121,2	120,8	120,0	118,7	108,5	62,4	58,8	56,9	54,6	52,5	49,2	48,5
Transport drogowy (towarowy i pasażerski)	329,3	366,5	387,9	406,5	386,5	399,1	429,3	432,7	436,3	449,2	478,7	520,3
<b>TRANSPORT WODNY</b> (morski i wodny śródlądowy)	2,2	2,2	2,2	2,3	2,4	2,2	2,5	2,4	1,9	2,0	1,8	2,0
<b>TRANSPORT LOTNICZY</b>	4,9	5,4	5,8	6,0	5,9	4,5	5,0	4,7	4,3	3,5	3,5	3,6
<b>MAGAZYNOWANIE DZIAŁALNOŚĆ USŁUGOWA WSPOMAGAJĄCA TRANSPORT</b> I	67,1	69,8	77,8	84,9	80,0	123,3	124,9	127,6	131,0	137,5	138,4	146,2

Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GUS

<sup>20</sup> Do pracujących zalicza się osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy oraz pracodawców i pracujących na własny rachunek.

Tabela 2 przedstawia dane GUS dotyczące **przewozów ładunków i pasażerów** w 2016 r. W 2016 r. wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1836,7 mln ton ładunków, tj. o 1,8% więcej niż przed rokiem (w 2015 r. przewieziono 1803,8 mln ton). Wykonana praca przewozowa wyniosła 385,7 mld tonokilometrów i była większa o 6,9% w porównaniu do 2015 r. (w 2015 r. wykonano pracę przewozową w wysokości 360,6 mld tonokilometrów). Wzrost przewozów ładunków zanotowano w transporcie samochodowym, morskim i lotniczym, natomiast spadek w transporcie kolejowym i wodnym śródlądowym.

**Tabela nr 2**  
**Przewozy ładunków i pasażerów w 2016 r.**

Wyszczególnienie	2015	2016	zmiana (2015=100)
<b>PRZEWOZY ŁADUNKÓW (w tysiącach ton)</b>	<b>1 803 818</b>	<b>1 836 652</b>	<b>101,8</b>
Transport kolejowy	224 320	222 523	99,2
Transport samochodowy	1 505 719	1 546 572	102,7
w tym zarobkowy	891 978	954 459	107,0
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	705 025	761 160	108,0
Transport morski	6 963	7 248	104,1
Śródlądowy transport wodny	11 928	6 210	52,1
Transport lotniczy	38	41	110,0
<b>PRZEWOZY ŁADUNKÓW (w milionach tonokilometrów)</b>	<b>360 635</b>	<b>385 678</b>	<b>106,9</b>
Transport kolejowy	50 603	50 650	100,1
Transport samochodowy	273 107	303 560	111,2
w tym zarobkowy	232 371	261 560	112,6
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	201 315	228 631	113,6
Transport morski	12 739	8 242	64,7
Śródlądowy transport wodny	2 187	832	38,1
Transport lotniczy	156	190	122,2
<b>PRZEWOZY PASAŻERÓW (w tysiącach pasażerów)</b>	<b>703742</b>	<b>693826</b>	<b>98,6</b>
Transport kolejowy	277321	291981	105,3
Transport samochodowy	416774	390410	93,7
Transport morski	597	632	105,9
Śródlądowy transport wodny	1762	2 024	114,8
Transport lotniczy	7288	8 779	120,5
<b>PRZEWOZY PASAŻERÓW (w milionach pasażerokilometrów)</b>	<b>52584</b>	<b>54102</b>	<b>102,9</b>
Transport kolejowy	17367	19175	110,4
Transport samochodowy	21570	19168	88,9
Transport morski	139	143	103,2
Śródlądowy transport wodny	22	25	114,4
Transport lotniczy	13 486	15 591	115,6

Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GUS<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Transport - wyniki działalności w 2016 r., GUS, Warszawa, sierpień 2017 r.

W 2016 r. transportem kolejowym przewieziono 222,5 mln ton, co stanowi spadek o 0,8 % w stosunku do poprzedniego roku (224,3 mln ton w 2015 r.). W przypadku transportu samochodowego odnotowano wzrost o 2,7 %. W 2016 r. za pomocą tej gałęzi transportu przewieziono 1546,6 mln ton, w stosunku do 1505,7 mln ton w 2015 r.

Największy wzrost odnotowano w przypadku transportu lotniczego, tj. o 10,0 % (0,041 mln ton w 2016 r. w stosunku do 0,038 mln ton w 2015 r.).

Z kolei transportem morskim w 2016 r. przewieziono 7,2 mln ton, co stanowi 4,1 % wzrost w stosunku do roku poprzedniego (7 mln ton w 2015 r.).

W przypadku transportu wodnego śródlądowego w 2016 r. nastąpił znaczny spadek przewozów ładunków aż o 47,9% w stosunku do roku poprzedniego (6,2 mln ton w 2016 r. w stosunku do 11,9 mln ton w 2015 r.).

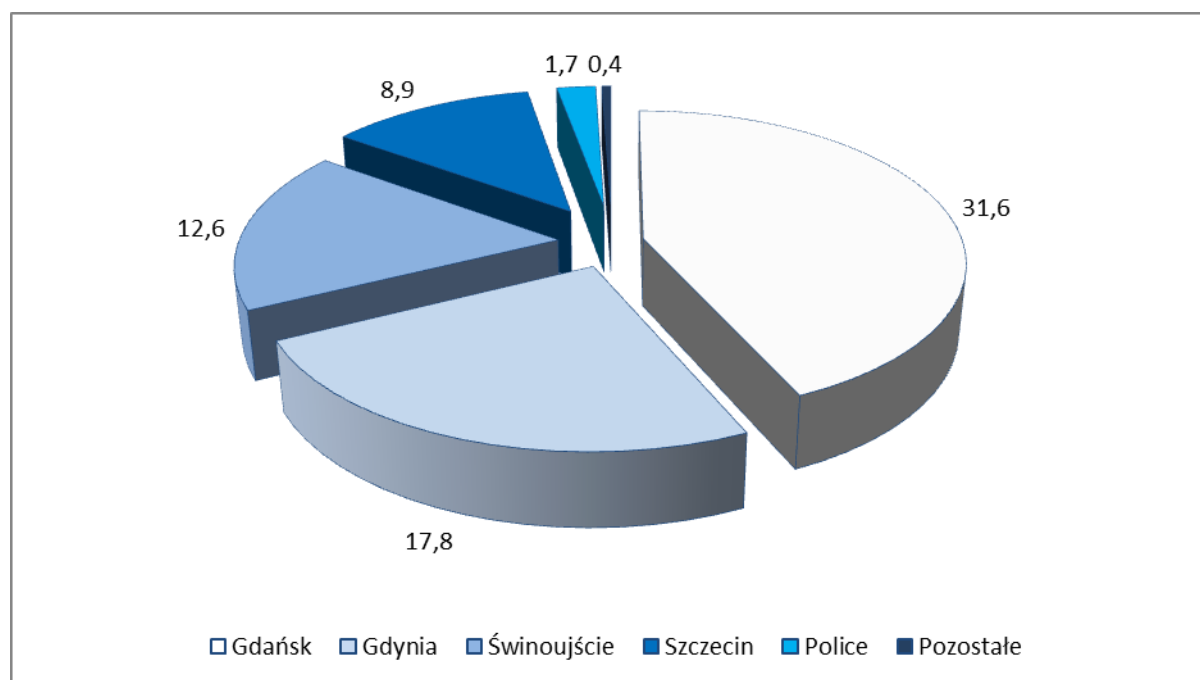
Z kolei wyrażona w tonokilometrach praca przewozowa w 2016 r. wzrosła w transporcie kolejowym (o 0,1 % do poziomu 50,7 mld tonokilometrów), samochodowym (o 11,2 % do poziomu 303,6 mld tonokilometrów) i lotniczym (o 22,2 % do poziomu 0,19 mld tonokilometrów), natomiast zmniejszyła się w przypadku transportu morskiego (o 35,3 % do poziomu 8,2 mld tonokilometrów) oraz wodnego śródlądowego (o 61,9 % do poziomu 0,8 mld tonokilometrów).

W **portach morskich** w 2016 r. przeładowano 72,9 mln ton ładunków, tj. o 4,9 % więcej niż w roku poprzednim (ok. 69,5 mln ton). Obroty w porcie Gdańsk stanowiły 43,3 %, w Gdyni – 24,3 %, w Świnoujściu – 17,2 %, w Szczecinie – 12,2 %, w Policach – 2,4 %, a w pozostałych portach – 0,6%.<sup>22</sup>

Przeładunki w polskich portach w 2016 r. ilustruje wykres 5.

#### Wykres 5

##### Przeładunki w polskich portach morskich w 2016 r. (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GUS

Wzrost obrotów w porównaniu do roku 2015 odnotowano w następujących portach: w Ustce – 2-krotny, w Kołobrzegu – o 21,0%, w Gdyni – o 15,4%, w Szczecinie – o 7,8%, we Władysławowie – o 7,8%, w Świnoujściu – o 6,8%, w Policach – o 0,6%. Spadek obrotów ładunkowych w porównaniu z

<sup>22</sup> Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017, GUS, Warszawa, 2017

rokiem poprzednim wystąpił w Darłowie – o 72,6%, w Elblągu – o 38,0%, w Stepnicy – o 32 % i w Gdańsku – o 0,3%.

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2016 r. liczyła 96 statków (stanowiących polską własność lub współwłasność) o łącznej nośności 2385,1 tys. ton (w 2015 r.– 102 statki o łącznej nośności 2514,7 tys. ton).

W 2016 r. **środkami transportu publicznego**<sup>23</sup> przewieziono 693,8 mln pasażerów, tj. o 1,4% mniej niż przed rokiem (703,7 mln pasażerów w 2015 r.)

W 2016 r. mniejsze były przewozy jedynie w transporcie samochodowym, gdzie odnotowano spadek o 6,3 % (390,4 mln pasażerów w stosunku do 416,8 mln pasażerów w 2015 r.).

Wzrosły natomiast przewozy pasażerów w transporcie kolejowym (o 5,3 % do poziomu 292 mln pasażerów), morskim (o 5,9 % do poziomu 0,6 mln pasażerów), wodnym śródlądowym (o 14,8 % do poziomu 2 mln pasażerów) i lotniczym (o 20,5 % do poziomu 8,8 mln pasażerów).

Praca przewozowa wykonana przy przewozie pasażerów w 2016 r. wyniosła 54,1 mld pasażerokilometrów i była o 2,9 % większa niż przed rokiem (52,6 mld pasażerokilometrów w 2015 r.).

Wg danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) **polские porty lotnicze** obsłużyły w 2016 r. prawie 34 miliony pasażerów, co stanowi wzrost o 11,8 % w porównaniu do poprzedniego roku, w którym obsłużono ponad 30 mln pasażerów.<sup>24</sup> Polski rynek odnotował również wzrost liczby operacji w 2016 r. (o 9,3 % %).

Warto podkreślić, że wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty w 2016 r. znacznie przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe<sup>25</sup>.

Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło lepszy wynik od porównywalnych europejskich portów. Także porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa/ Modlin) uzyskały znacznie wyższy wzrost w porównaniu do portów obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie.

Liderem wzrostu pod względem ilościowym, było lotnisko Chopina w Warszawie (wzrost o 14,4 %).

Wśród portów regionalnych, najlepszy wynik odnotował port Kraków-Balice (wzrost o 18,2 %). W całym roku dodatnie dynamiki ruchu uzyskały także pozostałe porty regionalne, z wyłączeniem portu Łódź- Lublinek i Zielona Góra- Babimost.

Na wykresie 6 przedstawiono wielkości dotyczące obsłużonych pasażerów w ruchu lotniczym krajowym i międzynarodowym- regularnym i czarterowym w 2016 r.

---

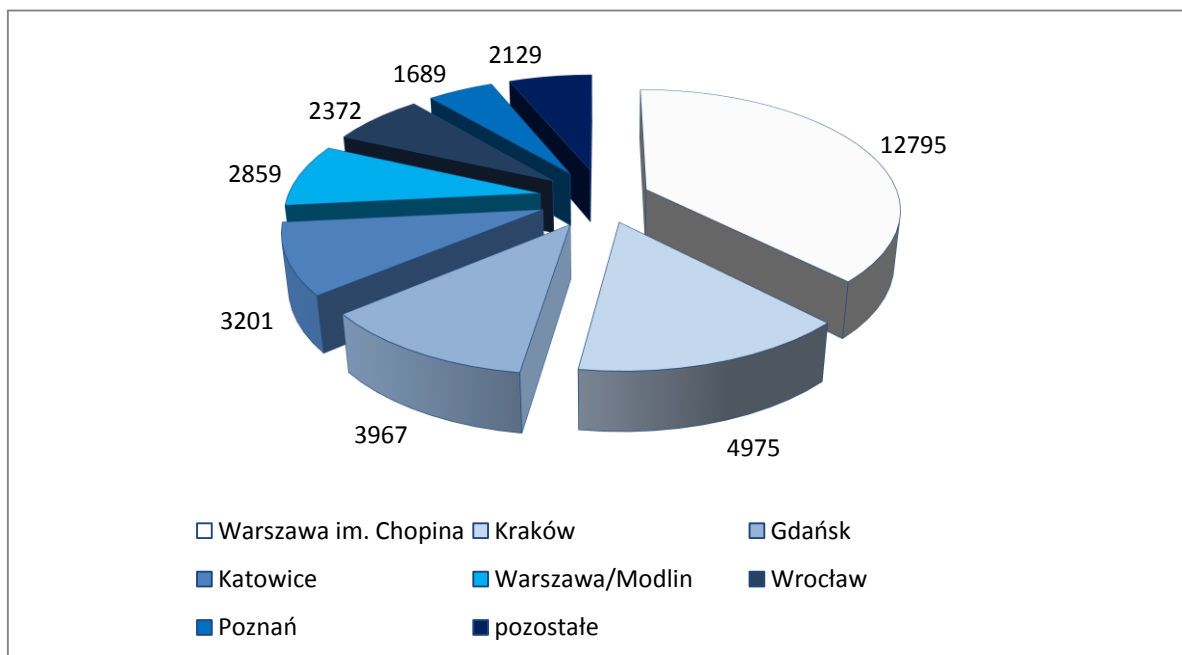
<sup>23</sup> Bez przewozów taborem komunikacji miejskiej oraz dokonywanych przez podmioty o liczbie pracujących do 9 osób.

<sup>24</sup> Wszystkie dane dotyczące portów lotniczych pochodzą z opracowania: *Analiza przewozów pasażerskich w polskich portach lotniczych w 2016 roku*, ULC, Warszawa, marzec 2017 r.

<sup>25</sup> ACI Europe – ang. Airports Council International Europe –Europejska Rada Lotnisk - organizacja założona w 1991 roku, reprezentująca interesy ponad 450 lotnisk w 45 krajach europejskich. Członkowie stowarzyszenia obsługują 90 proc. komercyjnego ruchu lotniczego w Europie.

### Wykres 6

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu lotniczym krajowym i międzynarodowym- regularnym i czarterowym w 2016 r. (tys. pasażerów)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych ULC<sup>26</sup>

W ramach *Krajowego Programu Kolejowego* przebudowano 421 km **torów kolejowych**. Ponadto zrealizowano prace obejmujące 352 obiektów inżynieryjnych (wiadukty, mosty, przepusty) i 109 peronów.

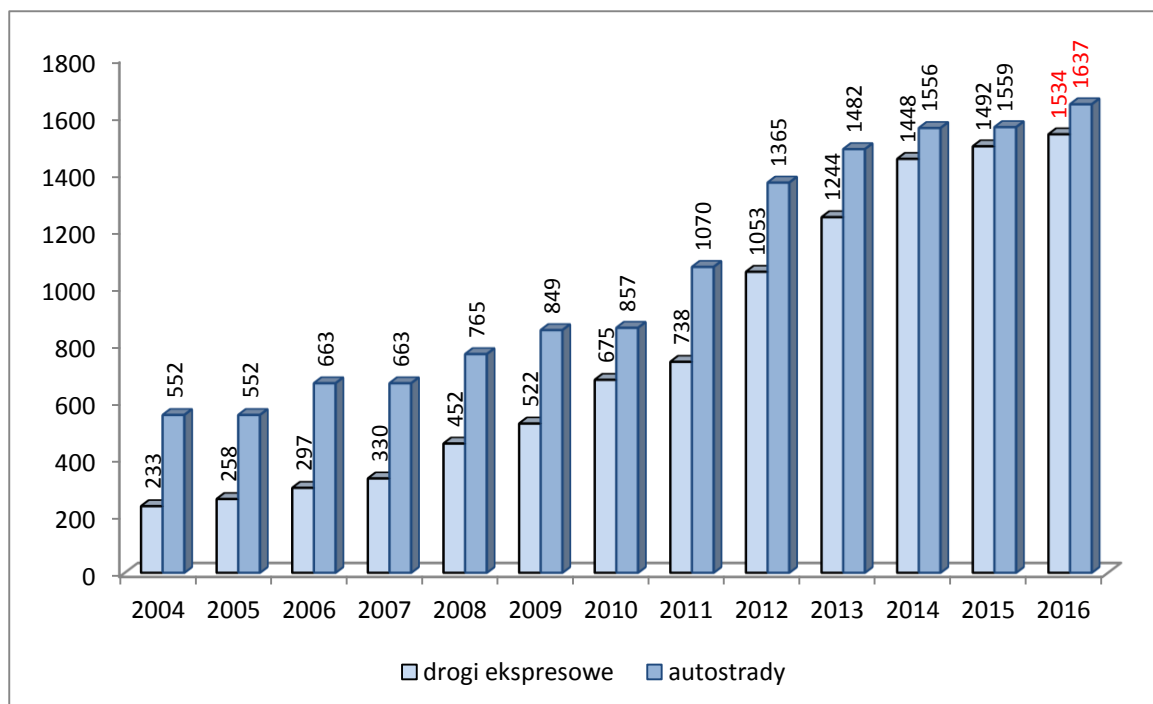
Wg danych GUS na koniec 2016 r. kierowcy mieli do dyspozycji trasy szybkiego ruchu o łącznej długości 3171 km, w tym 1637 km **autostrad** i 1534 km **dróg ekspresowych**. Rozbudowa sieci dróg najwyższych klas umożliwiła zwiększenie spójności terytorialnej Polski oraz wzrost dostępności terenów, które wcześniej uchodziły za peryferyjne czy też słabo skomunikowane. Podejmowane działania wpłynęły również na poprawę bezpieczeństwa wzdłuż korytarzy drogowych, zarówno na odcinkach realizowanych, jak i na drogach do nich równoległych (poprzez przeniesienie ruchu na szlaki o wyższych parametrach technicznych).

Wykres 7 przedstawia postępy w zakresie budowy dróg ekspresowych i autostrad w Polsce na przestrzeni ostatnich trzynastu lat.

<sup>26</sup> Dane nie uwzględniają pasażerów w ruchu tranzytowym oraz G.A.

## Wykres nr 7

### Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2004-2016 (km)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GDDKiA

W ostatnich latach na polskich drogach, sukcesywnie spadała **liczba ofiar śmiertelnych** w wypadkach drogowych, co przedstawia wykres 8. Jednakże w 2016 r. wskaźnik ten wzrósł o ok. 3 % z poziomu 2938 ofiar śmiertelnych w 2015 r. do poziomu 3026 (tj. zwiększył się o 88 osób).<sup>27</sup>

Pomimo dotychczasowych pozytywnych trendów i utrzymującej się od kilku lat poprawy bezpieczeństwa, co jest efektem głównie wzmocnienia procesów budowy i przebudowy dróg z wykorzystaniem funduszy europejskich, dynamika postępu w tym zakresie jest ciągle zbyt mała, a poziom zagrożenia na polskich drogach jest wciąż znacznie wyższy niż średnia europejska.

W porównaniu do 2015 r. wielkość wskaźnika określonego liczbą ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych/ 100 tys. mieszkańców uległa w Polsce zwiększeniu i w 2016 r. wyniosła 7,9 (w stosunku do 7,6 w 2015 r.). Stawia to Polskę w grupie krajów charakteryzujących się wyższym od średniego w Europie poziomem zagrożenia, który wg wstępnych danych osiągnął w 2016 r. wartość 5,0 ofiar śmiertelnych/ 100 tys. mieszkańców.<sup>28</sup>

Rysunek 2 obrazuje sytuację w Polsce na tle UE w powyższym zakresie.

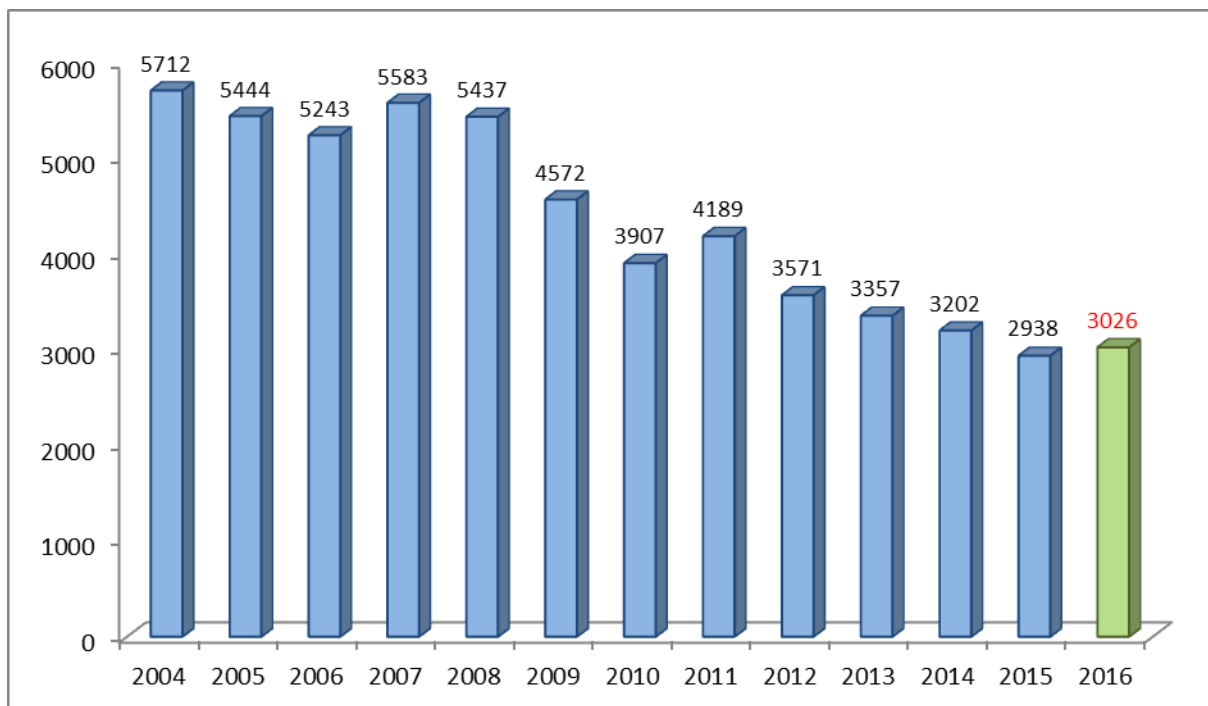
<sup>27</sup> Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 roku, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2017 r.

<sup>28</sup> j.w.



### Wykres nr 8

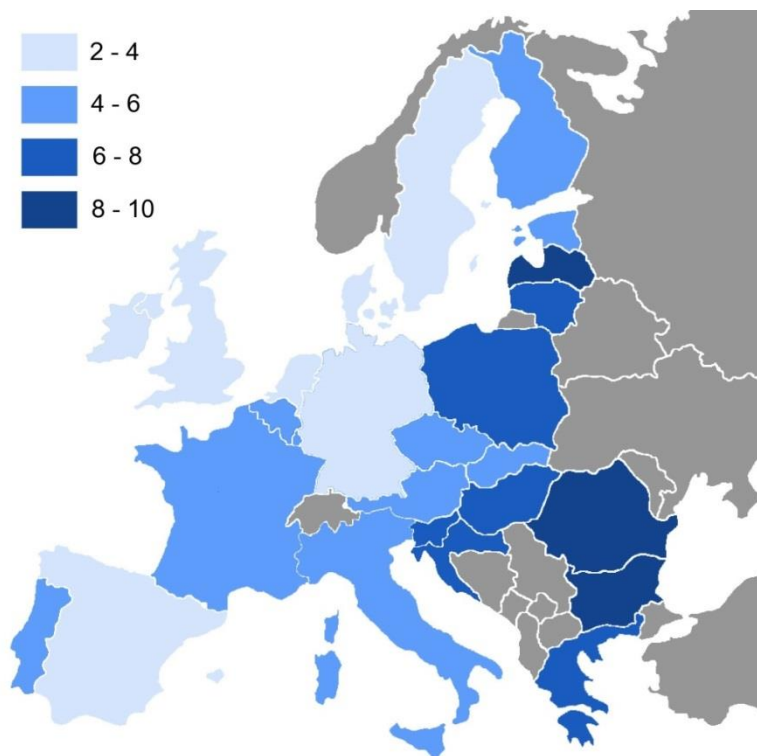
#### Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2004-2016



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych Sekretariatu KRBRD

### Rysunek nr 2

#### Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w 2016



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych Sekretariatu KRBRD

## II. REALIZACJA CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 ROKU (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 ROKU)

### 1. CEL SZCZEGÓŁOWY: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej

Istotą dobrze i efektywnie funkcjonującego systemu transportowego wychodzącego naprzeciw najważniejszym wyzwaniom i sprzyjającego rozwojowi gospodarczemu kraju oraz jego poszczególnych regionów jest rozwinięta, zintegrowana i nowoczesna infrastruktura transportowa. Strategiczne podejście do planowania rozwoju infrastruktury transportowej wymaga przygotowania realistycznych ram realizacyjnych, z uwzględnieniem harmonogramu budżetowego biorącego pod uwagę źródła finansowania poszczególnych projektów inwestycyjnych. Rolę taką w odniesieniu do sektora transportu spełnia *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) - zwany dalej DI SRT2020* - przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 października 2014 r. Stanowi on nie tylko uszczegółowienie kierunków interwencji określonych w SRT2020, ale zawiera także zestawienie inwestycji transportowych, które będą realizowane w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE.

Dalsza operacjonalizacja SRT2020 oraz DI SRT2020 następuje poprzez wieloletnie programy wdrożeniowe dotyczące poszczególnych gałęzi transportu, w tym przed wszystkim: *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, *Krajowy Programy Kolejowy do 2023 roku (KPK)*, *Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*<sup>29</sup>, *Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020*.

W 2016 r. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa podjęło współpracę z Ministerstwem Rozwoju mającą na celu przygotowanie *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*<sup>30</sup> – nowej średniookresowej strategii rozwoju kraju. Prace toczyły się w ramach zespołów międzyresortowych ds. opracowania SOR powołanych uchwałą Komitetu Koordynacyjnego ds. Polityki Rozwoju. Podstawowym zadaniem zespołów było uszczegółowienie zapisów SOR oraz wypracowanie rozwiązań wdrożeniowych, w tym pakietów projektów strategicznych i flagowych. Efektem prac zespołów był projekt SOR, w którym transport został wskazany jako jeden z obszarów wpływających na osiągnięcie celów strategii. SOR dla sektora transportu przewiduje realizację 13 projektów strategicznych, które zostaną doprecyzowane w aktualizowanej *Strategii Rozwoju Transportu*.

Ponadto, w 2016 r. trwały prace nad kompleksową regulacją szeroko rozumianego gospodarowania przestrzenią, w tym procesu inwestycyjnego, tj. prace nad projektem *ustawy Kodeks urbanistyczno-budowlany*<sup>31</sup>. W ramach tego działania kontynuowane były m.in. prace nad regulacjami dotyczącymi problematyki planowania i realizowania strategicznych inwestycji celu publicznego (ICP). Punktem wyjścia była potrzeba integracji i możliwego ujednoczenia procedur przygotowania i realizacji inwestycji, dotąd zawartych m.in. w obowiązujących specustawach inwestycyjnych. Specustawy te, mocno ukierunkowane na sektory, których dotyczą, regulują w sposób zróżnicowany powyższe zagadnienia. Ponadto ustawy te nie odnoszą się do zagadnienia kolidowania inwestycji regulowanych przez odrębne specustawy. Proponowane regulacje integrują rozwiązania dedykowane poszczególnym rodzajom inwestycji (obejmują one obecnie: drogi publiczne, linie kolejowe, inwestycje związane z terminalem LNG, budowie przeciwpowodziowe, lotniska użytku publicznego, sieci przesyłowe). Dla inwestycji tych przewidziano szybką ścieżkę proceduralną gwarantującą ich terminową lokalizację i realizację, co m.in. powinno ułatwić realizację krytycznych inwestycji infrastrukturalnych. Wspólny system realizacji inwestycji ma na celu podniesienie stopnia spójności systemu prawnego. Zakresem proponowanej regulacji objęto fazę lokalizacji inwestycji, pozyskania praw do nieruchomości, a także procesu budowlanego, przewidując m.in. integrację rozstrzygnięć inwestycyjnych w ramach decyzji środowiskowo-lokalizacyjnej oraz decyzji zintegrowanej. W

<sup>29</sup> Dokument jest obecnie projektem.

<sup>30</sup> Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r.

<sup>31</sup> Numer UD 135 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów.

propozycji przewidziano m.in. obowiązek następczego dostosowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Wprowadzenie hierarchiczności oraz stworzenie procedury rozmieszczenia i lokalizacji ICP wkomponowanej w system planowania przestrzennego w Polsce, przyczyni się do ich harmonijnej realizacji, bez potrzeby uchwalania dedykowanych im aktów prawnych oraz niwelującej potencjalne konflikty przestrzenne i społeczne. Systemowe osadzenie wszystkich ICP oraz zaprojektowanie dla nich jednolitych procedur spowoduje objęcie większej grupy inwestycji liniowych regulacjami adekwatnymi dla tzw. postępowań masowych, co przyczyni się do przyspieszenia ich realizacji, przy zachowaniu odpowiedniego powiązania z lokalnym porządkiem przestrzennym. Powyższe regulacje projektowane w ramach *Kodeksu*, jak również inne rozwiązania służące zwiększeniu kontroli nad gospodarowaniem przestrzenią, ułatwią lokalizację inwestycji celu publicznego i ograniczą roszczenia odszkodowawcze właścicieli nieruchomości.

Prace nad wdrożeniem *Kodeksu* zostały podzielone na dwa etapy: opracowanie zasadniczej treści *Kodeksu urbanistyczno-budowlanego* oraz opracowanie przepisów wprowadzających. W dniu 30 września 2016 r. projekt ustawy wraz z uzasadnieniem i Oceną Skutków Regulacji został skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz rozszerzonych konsultacji publicznych. W okresie październik-grudzień 2016 r. MIB we współpracy z urzędami wojewódzkimi zorganizował 11 konferencji regionalnych, z udziałem przedstawicieli organów administracji publicznej, organizacji branżowych oraz społecznych. Celem spotkań było promowanie założeń przyjętych w *Kodeksie*. Na koniec 2016 r. prowadzone były prace nad redakcją kolejnej wersji projektu ustawy *Kodeks urbanistyczno-budowlany*.

#### **Działania dot. realizacji korytarzy sieci bazowej TEN-T w 2016 r.**

W 2016 r. zaktualizowane zostały plany prac dla 9 korytarzy sieci bazowej TEN-T, w tym dla dwóch korytarzy przebiegających przez Polskę: korytarza Bałtyk- Adriatyk oraz korytarza Morze Północne-Bałtyk.

Po skonsultowaniu projektów tych dokumentów przez MIB z Ministerstwem Rozwoju, Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, PKP PLK S.A., Zarządami Portów: Gdańsk, Gdynia oraz Szczecin i Świnoujście, a także Stowarzyszeniem Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk- Adriatyk i Związkiem Województw RP i przekazaniu uwag Koordynatorom europejskim, ostateczne wersje zaktualizowanych planów pracy zostały zaakceptowane przez MIB w grudniu 2016 r.

Plany prac stanowią opis i analizę rozwoju dla ww. korytarzy oraz wyznaczają dla nich priorytety, a wśród nich m.in.:

- kolejowe i drogowe połączenia transgraniczne;
- połączenia lądowe z zapleczem portów na początku i na końcu korytarza;
- rozwój węzłów miejskich;
- wdrożenie ERTMS w korytarzu.

Akceptacja przez Polskę planów pracy wiąże się m.in. z przyjęciem zobowiązania, co do realizacji przewidzianych w nich inwestycji, zwłaszcza w zakresie odcinków transgranicznych i projektów horyzontalnych, względem których Komisja Europejska może przyjąć akty wykonawcze. Do planów pracy załączone są Listy projektów, które opierają się na strategicznych dokumentach krajowych dla poszczególnych rodzajów transportu.

W dniu 19 października 2016 r. w Warszawie odbyła się międzynarodowa konferencja dot. rozwoju korytarzy sieci bazowej TEN-T. Wzięli w niej udział ministrowie transportu państw Grupy Wyszehradzkiej oraz Koordynatorzy europejscy korytarzy sieci bazowej TEN-T przebiegających przez Polskę. Podczas konferencji podpisany został *List intencyjny* ministrów transportu Polski, Republiki Czeskiej i Słowacji oraz Koordynatora europejskiego korytarza Bałtyk – Adriatyk w zakresie realizacji odcinków transgranicznych tego korytarza.

## 1.1 TRANSPORT DROGOWY

### a. działania programowe

Ze względu na lukę finansową pomiędzy budżetem *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* ustanowionego w 2015 r., a rzeczywistymi kosztami realizacji zaplanowanych w nim inwestycji, przekraczającymi 90 mld zł, podjęte zostały prace analityczne zmierzające do urealnienia zapisów ww. dokumentu. Ich elementem były m.in. działania mające na celu optymalizację procesu realizacji inwestycji drogowych.

Ponadto przeprowadzono nabór wniosków w ramach *Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019*. Minister Infrastruktury i Budownictwa zatwierdził ostateczne listy rankingowe wniosków w dniu 19 stycznia 2016 r. Do dnia 31 stycznia 2016 r. nastąpiło zatwierdzenie i ogłoszenie przez wojewodów list zadań zakwalifikowanych do dofinansowania. Zgodnie z założeniami *Programu* za jego realizację odpowiadają właściwi wojewodowie. Wojewodowie przekazali do Ministra Infrastruktury i Budownictwa sprawozdania za 2016 r. z realizacji *Programu*.

### b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

W 2016 r. sukcesywnie kierowane były do realizacji oraz oddawane do użytkowania kolejne odcinki dróg krajowych. W ramach obecnie realizowanego *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, w 2016 r. oddanych zostało łącznie 125,2 km dróg o wartości 5653,2 mln zł obejmujących inwestycje: obwodnica Brodnicy w ciągu dk 15, obwodnica Bełchatowa w ciągu dk 74, S19 Zachodnia Obwodnica Lublina, S8 odcinek Wiśniewo – Mężenin, S7 odcinek Miłomłyn – Ostróda. Dodatkowo, pozwolenie na użytkowanie wydane zostało dla drugiej jezdni obwodnicy Międzyrzeczka w ciągu drogi S3.

Oddane zostały również do użytku odcinki autostrad rozpoczęte jeszcze w poprzedniej perspektywie UE 2007-2013 o łącznej długości 75 km: A1 Stryków – Tuszyn oraz A4 Rzeszów – Jarosław. Druga z wymienionych inwestycji zapewniła pełną realizację autostrady A4 i oddanie jej do użytku na całym przebiegu – od granicy z Niemcami, po granicę z Ukrainą.

W 2016 r. zawarte zostały z wykonawcami umowy na realizację 22 kolejnych zadań o sumarycznej długości 263,7 km i wartości wydatków na realizację 10,5 mld zł. Ponadto, ogłoszone zostały postępowania przetargowe na wybór wykonawców dla 5 zadań inwestycyjnych (odcinków realizacyjnych) drogi ekspresowej S61 o łącznej długości 97,8 km. Z kolei na koniec roku w budowie były 94 odcinki realizacyjne o łącznej długości 1320,4 km.

W 2016 r. skierowano dodatkowo do realizacji: praktycznie cały przebieg S61, tj. Via Baltica pomiędzy Ostrowią Mazowiecką a granicą państwa, S3 na odcinku Bolków – Lubawka, brakujące odcinki S1, tj. Bielsko-Biała – gr. państwa (tzw. obejście Węgierskiej Górki), Pyrzowice – Kosztowy, Podwarpie – Dąbrowa Górnicza oraz Kosztowy – Bielsko-Biała. Do uzgodnienia z Ministrem Finansów skierowane zostało zadanie A1 Tuszyn – Częstochowa.

Podjęte zostały przez stronę rządową starania, mające na celu rozpoczęcie lub intensyfikację prac przygotowawczych dla kolejnych ważnych zadań drogowych. Objęły one zapewnienie finansowania prac przygotowawczych Północnej Obwodnicy Krakowa, Sądeczanki (dk 75 Brzesko - Nowy Sącz), S11 Koszalin – Bobolice i S16 oraz zawarcie porozumienia z władzami samorządowymi w sprawie finansowania i realizacji inwestycji polegającej na budowie tunelu w Świnoujściu, dzięki czemu możliwe było ogłoszenie przetargu na powyższe zadanie.

Poza realizacją *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, podjętych zostało szereg działań na istniejącej sieci dróg krajowych. 2016 r. był okresem ich intensyfikacji. Objęły one przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, przebudowy i budowy mostów oraz realizację zadań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ogłoszonych zostało 140 przetargów dla zadań o łącznej wartości 433 mln zł, podpisano 113 umów na realizację zadań o łącznej wartości 297 mln zł, zakończono realizację 46 zadań o łącznej wartości 178 mln zł. Ponadto rozpoczęto prace przygotowawcze dla kolejnych 101 zadań o łącznej szacunkowej wartości 554 mln zł. W 2016 r. zrealizowano 162 zadania remontowe, na które przeznaczono prawie 350 mln zł ze

środków budżetu państwa.

Dzięki podejmowanym działaniom od początku korzystania Polski ze środków POIiŚ kierowcy mają do dyspozycji **trasy szybkiego ruchu o łącznej długości 3171 km, w tym 1637 km autostrad i 1534 km dróg ekspresowych**. Rozbudowa sieci dróg najwyższych klas umożliwiła zwiększenie spójności terytorialnej Polski oraz wzrost dostępności terenów, które wcześniej uchodziły za peryferyjne lub słabo skomunikowane. Podejmowane działania wpłynęły również na poprawę bezpieczeństwa wzdłuż korytarzy drogowych, zarówno na odcinkach realizowanych, jak i na drogach do nich równoległych (poprzez przeniesienie ruchu na szlaki o wyższych parametrach technicznych).

W ramach **Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019** zrealizowano 850 zadań w ramach których wybudowano (rozbudowano), przebudowano i wyremontowano drogi powiatowe i gminne o łącznej długości 2055 km.

### c. inne działania

W dniu 3 marca 2016 r. zorganizowano w Warszawie międzyrządową konferencję w sprawie dalszej współpracy w zakresie rozwoju **korytarza Via Carpatia** oraz aktualizacji jego przebiegu. Jej efektem było podpisanie deklaracji potwierdzającej wolę budowy tego korytarza transportowego, współpracy w zakresie zapewnienia środków europejskich na jego realizację oraz włączenia go do sieci bazowej TEN-T na całym jego przebiegu. W ramach inicjatywy Via Carpatia w 2016 r. do współpracy przystąpiły Węgry, Litwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Bułgaria, a także po raz pierwszy Ukraina i Turcja.

Na początku 2016 r. w MIB podjęta została inicjatywa mająca na celu **optymalizację procesu realizacji inwestycji drogowych ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)**, w kontekście prawnym, technologicznym, jak i finansowym. Kluczowym założeniem było wykorzystanie w tym celu własnych doświadczeń Ministerstwa, a także potencjału organizacji polskiej branży drogowej, które wsparłyby MIB swoją wiedzą i wieloletnim doświadczeniem. Od stycznia 2016 r. pracę rozpoczął Komitet Sterujący ds. optymalizacji procesu realizacji inwestycji drogowych, w skład którego weszli przedstawiciele wykonawców i projektantów z branży drogowej, środowiska naukowego oraz strony społecznej. Utworzono 5 grup roboczych: ds. prawa ogólnego, ds. zamówień publicznych, ds. forum kontraktowego, ds. techniki/ technologii i ds. finansowania infrastruktury. Każda z grup została zobowiązana do wypracowania w swoim zakresie merytorycznym propozycji i rozwiązań służących ww. optymalizacji. Prace tych grup dotyczyły m.in. weryfikacji przepisów prawnych i technicznych, a także zapisów ustawy prawo zamówień publicznych, które mają istotny wpływ na to, w jaki sposób inwestycje drogowe są realizowane. Szczególnej ocenie został poddany również proces wyboru oraz kwalifikacji wykonawców. MIB planuje również rozpocząć szeroką dyskusję na temat finansowania dróg w Polsce. Zainicjowano analizy będące odpowiedzią na wiele mankamentów w sposobie zarządzania krajową infrastrukturą drogową i mające na celu wypracowanie rozwiązań systemowych, które przyniosą wymierne, długofalowe efekty poprawiające funkcjonowanie całej branży drogowej.

W dniu 13 kwietnia 2016 r. skierowano do konsultacji dokument określający działania rekomendowane przez Komitet Sterujący, wypracowane przez ww. grupy robocze.

Wypracowane propozycje optymalizacji procesu realizacji inwestycji drogowych były również przedmiotem konferencji uzgodnieniowej zorganizowanej przez Polski Kongres Drogowy, która odbyła się w dniu 26 kwietnia 2016 r.

Podczas XXII Międzynarodowych Targów Budownictwa Drogowego AUTOSTRADA-POLSKA w dniu 31 maja 2016 r. zostało zaprezentowane podsumowanie efektów prac Komitetu Sterującego oraz grup roboczych.

Najważniejsze działania rekomendowane przez Komitet Sterujący ds. optymalizacji procesu realizacji inwestycji drogowych objęły:

- ustawowe nadanie ministrowi właściwemu ds. transportu kompetencji w zakresie wydawania rekomendacji i zaleceń odnoszących się do wymagań techniczno- budowlanych i eksploatacyjnych,
- stworzenie formalno- prawnej płaszczyzny do współpracy finansowej między jednostkami samorządu terytorialnego a skarbem Państwa w zakresie finansowania inwestycji drogowych,

- podjęcie rozmów z ministrem właściwym ds. środowiska na temat stworzenia formalnych ram umożliwiających partycypację sektora środowiska w kosztach budowy urządzeń ochrony środowiska w inwestycjach drogowych,
- opracowanie katalogu typowych projektów elementów w infrastrukturze drogowej w celu standaryzacji obiektów infrastruktury i optymalizacji kosztów jej budowy,
- powołanie Zespołu Ekspertów jako ciała działającego w okresie przejściowym do czasu utworzenia docelowej struktury Narodowego Forum Kontraktowego,
- zalecenia udziału przedstawicieli grupy PZP w procesach opiniowania aktów regulujących udzielanie zamówień publicznych.

Spośród rekomendacji Komitetu zrealizowano m.in.:

- nowelizację ustawy o drogach publicznych– w zakresie nadania ministrowi właściwemu ds. transportu kompetencji w zakresie wydawania rekomendacji i zaleceń odnoszących się do wymagań techniczno- budowlanych i eksploatacyjnych,
- nowelizację ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego– w zakresie stworzenia formalno- prawnej płaszczyzny do współpracy finansowej między jednostkami samorządu terytorialnego a skarbem Państwa w zakresie finansowania inwestycji drogowych,
- podjęto rozmowy z ministrem właściwym ds. środowiska na temat stworzenia formalnych ram umożliwiających partycypację sektora środowiska w kosztach budowy urządzeń ochrony środowiska w inwestycjach drogowych,
- powołano Radę Ekspertów jako ciało działające w okresie przejściowym do czasu utworzenia docelowej struktury Narodowego Forum Kontraktowego.

W dniu 30 maja 2016 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa podpisał zarządzenie w sprawie utworzenia Rady Ekspertów do spraw działań mających na celu optymalizację procesu realizacji inwestycji drogowych, organu pomocniczego ministra, który rozpoczął działanie 13 lipca 2016 r. W zakresie kompetencji Rady Ekspertów znalazło się wypracowanie: wzorca umowy na realizację zamówienia, wytycznych dotyczących sporządzania opisów przedmiotu zamówienia, wytycznych dotyczących prowadzenia postępowań przetargowych oraz docelowej formuły działań Narodowego Forum Kontraktowego, jako następcy Rady Ekspertów.

W 2016 r. Rada Ekspertów przyjęła tzw. matrycę ryzyk w kontraktach na roboty inżynierskie liniowe w modelu *zaprojektuj i wybuduj*. Przeanalizowano i uzgodniono zapisy poszczególnych klauzul warunków kontraktu FIDIC oraz podjęto działania w kierunku opracowania wzorów umów w kontraktach na roboty inżynierskie. Rada pracuje nad katalogiem pozacenowych kryteriów oceny ofert dla robót budowlanych i usług.

## 1.2 TRANSPORT KOLEJOWY

### a. działania programowe

- 23 listopada 2016 r. uchwałą nr 144/2016 Rady Ministrów przyjęto aktualizację **Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (KPK)**. Aktualizacja Programu wynikała przede wszystkim z: postępów w rozliczeniu projektów z perspektywy UE na lata 2007–2013 oraz decyzji KE potwierdzających fazowanie projektów pomiędzy perspektywami 2007-2013 i 2014-2020; uwzględnienia wyników konkursów Instrumentu *Łącząc Europę (CEF)*; aktualizacji kosztorysów projektów; analizy zdolności instytucjonalnej PKP PLK SA do realizacji programu i projektów oraz weryfikacji harmonogramów poszczególnych zadań.
- Kontynuowano prace nad przygotowaniem programu wieloletniego pn. **Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do roku 2023**, tj. dokumentu ustanawiającego ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową przewidzianych w perspektywie do roku 2023. W 2016 r. skoncentrowano się na przygotowaniu podstaw prawnych (na gruncie prawa krajowego) dla przygotowywanego Programu. W tym kontekście należy podkreślić, że ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (obejmująca wdrożenie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego), w

zmienionym art. 38a wprost wprowadziła przepisy wskazujące, że dofinansowanie jest przekazywane na podstawie programu wieloletniego.

Rozwiązania proponowane w projekcie programu mają na celu z jednej strony – zapewnienie efektywnej kontroli wydatkowania środków publicznych, zaś z drugiej – wdrożenie rozwiązań przewidzianych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym* (art. 38a) oraz w zakresie prawa UE, dotyczących zapewnienia wieloletniego dofinansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową (w szczególności jej utrzymania i remontów), ponoszonych przez zarządców infrastruktury, którzy udostępniają infrastrukturę kolejową, kalkulują oraz pobierają opłaty za korzystanie z niej w sposób zgodny z postanowieniami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE. L Nr 343, str. 32). Głównym beneficjentem *Programu* jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA, a także czterech zarządcy infrastruktury wskazani w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE.

Zgodnie z przyjętymi założeniami nie przewiduje się dalszej likwidacji linii kolejowych będących w zarządzie PKP PLK S.A. Ponadto we wstępnych pracach nad *Programem* przyjęto założenie, że linie kolejowe, na których aktualnie nie jest prowadzony ruch kolejowy będą utrzymywane przez PKP PLK S.A. przez cały okres obowiązywania *Programu* – z zachowaniem wymogów wynikających z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* w celu przystosowania ich do przewozów w sytuacji, gdy przewoźnicy wygenerują popyt na korzystanie z tych linii.

- W 2016 r. strona polska opracowała ***Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu Infrastruktura i Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu Energia.*** Głównym celem tych planów jest wykonanie analizy i weryfikacji aktualnego stanu prawnego w Polsce w zakresie możliwości wdrożenia technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu *Energia (TSI ENE)* oraz *Infrastruktura (TSI INF)* w zakresie identyfikacji barier prawnych i wykazania ewentualnych sprzeczności prawa krajowego z *TSI ENE i TSI INF*, opracowania wytycznych w sprawie ewentualnej konieczności dostosowania przepisów krajowych do *TSI ENE i TSI INF*, a także wytycznych w zakresie osiągnięcia interoperacyjności przy prowadzonych działaniach inwestycyjnych. Plany te powstały w ramach wypełniania zobowiązań państw członkowskich UE nałożonych w art. 9 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu *Infrastruktura* systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 1) oraz art. 9 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu *Energia* systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 179). Plany te zostały przekazane Komisji Europejskiej.
- W 2016 r. strona polska podjęła również prace nad przygotowaniem ***Krajowego Planu Wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM).*** Plan jest opracowywany na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110). Specyfikacje *TSI PRM* określają wymagania techniczne i funkcjonalne związane z dostępnością zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Celem nadrzędnym *Krajowego Planu Wdrażania TSI PRM* jest stopniowe eliminowanie barier w zakresie dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, poprzez wykonanie analizy i weryfikacji aktualnego stanu prawnego w Polsce w zakresie możliwości wdrożenia *TSI PRM* oraz opracowanie wytycznych w sprawie ewentualnej konieczności dostosowania przepisów krajowych do *TSI PRM*. Integralną częścią planu jest także określenie zakresu i harmonogramu wymaganych działań mających na celu wdrożenie *TSI PRM*, zgodnie z zasadą określoną w art. 8 ust. 2 rozporządzenia Komisji 1300/2014 mówiącą o tym, że państwa członkowskie decydują o zakresie i tempie wdrażania *TSI PRM*.

- Kontynuowano prace nad studiami wykonalności dla budowy **kolei dużych prędkości (KDP)**, zapewniającymi możliwość wypracowania decyzji dotyczącej rozpoczęcia realizacji projektu KDP. W maju 2016 r. zakończono realizację umowy na opracowanie *Studium wykonalności dla przystosowania wrocławskiego węzła kolejowego do obsługi Kolei Dużych Prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu*. W lipcu 2016 r. zakończono realizację umowy na opracowanie *Studium wykonalności dla przystosowania poznańskiego węzła kolejowego do obsługi Kolei Dużych Prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu*.

#### b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- W ramach *Krajowego Programu Kolejowego* **przebudowano 421 km torów kolejowych**. Ponadto zrealizowano prace obejmujące 352 obiektów inżynierskich (wiadukty, mosty, przepusty) i 109 peronów.
- Do końca 2016 r. ogłoszono łącznie przetargi o szacunkowej wartości 28,7 mld zł (tj. 43% wartości *KPK*), w tym w 2015 r. ogłoszono przetargi na kwotę 17,64 mld zł, a w 2016 r. ogłoszono przetargi na kwotę 11,06 mld zł. W 2016 r. zawarto umowy z wykonawcami na łączną kwotę ponad 2,6 mld zł, z czego w projektach współfinansowanych ze środków UE: *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*: umowy na kwotę 0,32 mld zł; *Instrument Finansowy Łącząc Europę (CEF)*: umowy na kwotę 1,01 mld zł; *Regionalny Program Operacyjny*: umowy na kwotę 0,06 mld zł. W projektach finansowanych ze środków krajowych: umowy na łączną kwotę 1,21 mld zł.
- Zakończone projekty:
 

Zakończono realizację 59 projektów spośród 71 projektów UE przeniesionych z *WPIK* do *KPK* w ramach kontynuacji. Ważniejsze zakończone projekty to:

  - *Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia- obszar LCS Łława, LCS Malbork,*
  - *Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna,*
  - *Modernizacja linii kolejowej E 65\_CE-65 na odcinku Warszawa - Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS\_ETCS\_GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego (POLiŚ 7.1-1.4) FAZA I,*
  - *Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra,*
  - *Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol,*
  - *Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odcinek Czempin – Poznań (POLiŚ 7.1-5.1) FAZA I,*
  - *Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety – Kluczbork,*
  - *Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna - Ocice,*
  - *Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka - Opole Groszowice,*
  - *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych, etap II.*
- W 2016 r. udostępniono podróżnym 5 dworców (Jarosław, Wieliczka, Puławy Miasto, Poznań Zachodni, Grodzisk Mazowiecki) oraz zrealizowano 2 zadania inwestycyjne: *Rozbudowa systemu bezpieczeństwa publicznego na dworcach kolejowych Warszawskiego Węzła Kolejowego i Przebudowa pochylni ruchomych dworca kolejowego Warszawa Centralna - Etap III.*
- Zakończono prace polegające na kategoryzacji linii kolejowych, których przeprowadzenie było niezbędne dla opracowania projektu programu wieloletniego ***Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku.*** Program umożliwi zawieranie przez ministra właściwego do spraw transportu umów wieloletnich z zarządcami nim objętymi. Umowy mają przede wszystkim umożliwić zapewnienie finansowania w okresie minimum pięcioletnim, z zastrzeżeniem, że środki mogą być limitowane zgodnie z zasadą jednoroczności budżetu państwa w okresach rocznych.



## c. inne działania

- W odniesieniu do korzystania z transportu kolejowego przez osoby o ograniczonej mobilności (w tym osoby niepełnosprawne) - przedstawiciel MIB w 2016 r. brał udział w posiedzeniach grupy doradczej ds. monitorowania wdrożenia technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (*TSI PRM*). Grupa ta została ustanowiona na podstawie art. 9 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110) wprowadzającego *TSI PRM*. W skład grupy doradczej wchodzi przedstawiciele państw członkowskich UE, organów przedstawicielskich sektora kolejowego oraz użytkowników, a także Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Zadania grupy doradczej obejmują m.in.:
  - wspieranie państw członkowskich w opracowaniu swoich wykazów majątku oraz planów wdrożenia,
  - udzielanie pomocy Komisji w monitorowaniu wdrażania *TSI PRM*,
  - ułatwianie wymiany najlepszych praktyk,
  - pomoc Komisji w określaniu wspólnych priorytetów i kryteriów wdrażania *TSI PRM*,
  - w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dla Komisji, w szczególności w celu lepszego wdrożenia *TSI PRM*.

### 1.3 TRANSPORT INTERMODALNY

#### a. działania programowe

- **Segment kolejowych przewozów towarowych**, jakim są przewozy intermodalne należy do najbardziej dynamicznie rozwijających się elementów przewozów towarowych w Polsce.

W 2016 r. osiągnięto najlepsze wyniki w historii kolejowych przewozów intermodalnych. Z danych UTK za 2016 r. wynika, że przetransportowano ponad 12,8 mln ton. Oznacza to wzrost w porównaniu z 2015 r. o ponad 2,4 mln ton (ok. 23,5 %). W 2016 r. udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą przewiezionych ładunków osiągnął poziom 5,8%. Był wyższy o blisko 1,2 pkt. proc. niż w 2015 r. Praca przewozowa wykonana przy przewozie ładunków kształtowała się na poziomie 4,4 mld tkm. Porównując to z 2015 r. obserwujemy wzrost o ponad 0,7 mld tkm (19,4%). W 2016 r. udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony wykonaną pracą przewozową osiągnął poziom 8,8%. Był wyższy o ponad 1,4 pkt. proc. niż w 2015 r.
- Obserwacja rynku przewozów intermodalnych w 2016 r. pokazuje możliwości dalszego rozwoju tej gałęzi transportu. Cele zakładające osiągnięcie w 2020 r. poziomu 5-6 % udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym zostały osiągnięte 4 lata wcześniej od zakładanego planu, a w kolejnych latach zostaną przekroczone.
- Dla dalszego rozwoju rynku istotne jest zapewnienie stabilnego, wieloletniego wsparcia dla transportu intermodalnego, poprzez stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawnych, organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych.
- W 2016 r. kontynuowane były prace nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie pomocy na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ na lata 2014 – 2020<sup>32</sup>. W IV kwartale 2016 r. ogłoszono konkurs w ramach działania 3.2.
- W 2016 r. w **Porcie Lotniczym im. NSZZ Solidarność w Szczecinie** opracowano założenia projektowe pn. *PL Szczecin - Goleniów intermodalnym węzłem transportowym rejonu południowego Bałtyku*, a w Porcie Lotniczym Katowice Airport opracowano *Koncepcję Zarządzania Strefą Cargo City* zlokalizowanej w sąsiedztwie lotniska.

<sup>32</sup> W wyniku uzgodnień podjętych pomiędzy MIB i MR, w listopadzie 2016 r. projekt rozporządzenia został przekazany do dalszego procedowania w MR.

## b. działania inwestycyjno-wdrożeniowe

- Ze względu na fakt, że – zgodnie z zapisami dokumentów programowych - interwencje dotyczące transportu intermodalnego przede wszystkim koncentrują się na **rozwijaniu sieci wysokiej jakości dróg krajowych i linii kolejowych na zapleczu portów morskich, a także na poprawie dostępności do terminali drogowo- kolejowych na sieci TEN-T**, wśród najważniejszych działań inwestycyjno-wdrożeniowych podjętych w 2016 r. należy w szczególności wymienić:
  - Projekty dostępu do portów morskich Szczecin, Świnoujście, Gdańsk i Gdynia. Projekty otrzymały dofinansowanie ze środków CEF w 2016 r.:
    - *Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk*- dofinansowanie UE: 116 mln EURO,
    - *Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni* - dofinansowanie UE: 162 mln EURO,
    - *Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu*- dofinansowanie UE: 122 mln EURO.

Realizacja projektów pozwoli na zapewnienie odpowiednich parametrów infrastruktury dostępowej do portów morskich, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności transportu towarowego i intermodalnego.

- Projekty na ciągach północ-południe

Prowadzone są zadania inwestycyjne na ciągach północ – południe łączących porty morskie Szczecin i Świnoujście (CE59) oraz porty trójmiejskie (CE65) z południem kraju. Zadania inwestycyjne w zakresie tych linii są prowadzone zarówno przy wsparciu środków UE (*POIiŚ*), jak i środków budżetu państwa. W 2016 r. w szczególności ogłoszono szereg postępowań przetargowych na realizację prac na linii CE59 oraz prowadzono prace przygotowawcze dla projektu na liniach 201 i 203, które stanowią alternatywny w stosunku do linii przebiegającej przez Trójmiasto ciąg wywozowy z portu Gdynia.

- W **portach morskich** w 2016 r. realizowane były projekty inwestycyjne mające bezpośredni wpływ na rozwój transportu intermodalnego, np. w postaci rozbudowy terminala kontenerowego DCT.
- W ramach głównych inwestycji finansowanych ze środków własnych i obligacji **Portu Lotniczego w Katowicach** w 2016 r. realizowane były: zakończenie budowy Terminala Cargo (w dniu 19 maja 2016 r. uzyskano pozwolenie na użytkowanie) oraz wykonano projekt dla zadania pn.: *Budowa nowej bazy CARGO – Etap II (Etap II – Rozbudowa płyty postojowej CARGO)*. Zadanie swoim zakresem obejmowało wykonanie koncepcji, wielobranżowej dokumentacji projektowej oraz uzyskanie wszelkich pozwoleń i decyzji administracyjnych niezbędnych do rozpoczęcia robót budowlanych.

## c. inne działania

- W 2016 r. prowadzone były prace dotyczące realizacji projektu *Sweden - Poland Sustainable Sea- Hinterland Services Sustainable Świnoujście - Trelleborg MoS based on upgrading port infrastructure, developing intermodal transport and integrating hinterland corridors* (nazwa inwestycji po stronie polskiej: **Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego**), który otrzymał wsparcie z Instrumentu *Łącząc Europę* (CEF). Partnerem ze strony polskiej jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Projekt dotyczy rozwoju autostrady morskiej Świnoujście- Trelleborg poprzez rozbudowę infrastruktury portowej w porcie morskim w Świnoujściu obejmującej elementy intermodalne oraz przeprowadzenie badań związanych z rozwojem portu i proekologicznych rozwiązań technicznych w porcie morskim w Trelleborgu. Inwestycja obejmuje modernizację (połączenie) stanowisk promowych nr 5 i 6, modernizację istniejącej rampy stanowiska nr 5, przedłużenie galerii pasażerskiej oraz przebudowę istniejącego układu kolejowego i stworzenie dwóch torów przeładunkowych o długości użytecznej 215 m każdy

oraz przedłużenie istniejącego toru nr 67, budowę placów parkingowych dla 200 naczip o powierzchni ok. 15000 m<sup>2</sup>, wraz z niezbędnym wyposażeniem, w tym estakadę łączącą place, drogi, oświetlenie, kanalizację deszczową oraz system informatyczny. Przy zmodernizowanym nabrzeżu będą mogły być obsługiwane promy i statki pasażerskie o długości do 265 m. Głębokość techniczna przy nabrzeżu wynosić będzie 12 m.

- Zarząd **Portu Lotniczego im. NSZZ Solidarność w Szczecinie** w 2016 r. prowadził konsultacje w sprawie zainteresowania projektem *CEF*.
- W 2016 r. rozpoczęła się budowa nowoczesnej Bazy Strefy Cargo na lotnisku **MPL Katowice**, która będzie elementem nowej zintegrowanej strefy logistyczno-przemysłowej dla Śląska, a jej funkcjonowanie oparte będzie o intermodalny transport ładunków i towarów.

Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice (Katowice Airport) wchodzi w skład korytarzy sieci bazowej TEN-T. Należy zwrócić uwagę na brak połączenia kolejowego Katowice Airport z centrum aglomeracji. Opracowano dokumentację projektową (bez uzyskania pozwolenia na budowę) – na szybką linię kolejową o dł. ok. 35km.

## **1.4 TRANSPORT MORSKI**

### **a. działania programowe**

W 2016 r. prowadzone były prace nad projektem **Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)**.

Zgodnie z aktualnym projektem, za cel główny *Programu* przyjmuje się trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.

Program został wpisany na listę projektów strategicznych w *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020*. Realizacja *Programu* przyczyni się do poprawy warunków funkcjonowania portów morskich, czemu towarzyszyć będzie m.in. obsługa w nich większego wolumenu ładunków, a także do zwiększenia dostępności transportowej ośrodków portowych i poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów – dzięki m.in. budowie, modernizacji i wzajemnemu zintegrowaniu liniowej infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony lądu i morza, zgodnie z ideą intermodalności.

W 2016 r. podjęto **działania na rzecz budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną**. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 57/2016 z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego pn. *Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* na lata 2016-2022.

Ww. uchwała jest podstawą realizacji przedmiotowej inwestycji (w *Programie* określono sposób przygotowania i realizacji inwestycji w latach 2016 - 2022, koszty inwestycyjne w latach 2017 - 2022 oraz wskazano korzyści społeczno-gospodarcze, wynikające z realizacji *Programu*). Celem *Programu*, stanowiącego załącznik do uchwały, jest zapewnienie środków finansowych na realizację ww. inwestycji.

### **b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne**

Rozbudowa infrastruktury portowej oraz dostępu do portów od strony lądu i morza realizowana jest ze środków własnych podmiotów zarządzających portami, ze środków inwestorów zewnętrznych, środków budżetowych i samorządowych oraz środków UE. W 2016 r. kontynuowano inwestycje infrastrukturalne w portach morskich, zarówno w ramach poprawy dostępu do nich, jak i infrastruktury portowej.

W Gdańsku w 2016 r. kontynuowane były projekty rozwojowe w zakresie rozbudowy potencjału realizującego politykę bezpieczeństwa energetycznego państwa, wzrostu potencjału przeładunkowego oraz poprawiające dostęp do portu. Najważniejsze inwestycje i działania (podjęte, kontynuowane lub zakończone) w tym zakresie w porcie morskim w Gdańsku to:

- modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) – Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie (Urząd Morski w Gdyni),
- modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) – Etap III A (Urząd Morski w Gdyni),
- modernizacja toru podejściowego do Portu Północnego w Gdańsku (Urząd Morski w Gdyni),
- modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku (Urząd Morski w Gdyni),
- tor wodny na Wiśle Śmiałej (Urząd Morski w Gdyni),
- budowa chłodni- mroźni PAGO na terenie Portu Północnego (inwestycja spółki PAGO),
- budowa Bazy Składowania Ropy i Produktów Naftowych PERN (inwestycja spółki PERN Przyjaźń),
- rozbudowa terminalu kontenerowego DCT (inwestycja spółki DCT Gdańsk),
- budowa Głębokowodnego Terminalu Uniwersalnego przy południowej stronie Pirsu Rudowego, w tym do przeładunku towarów pochodzenia roślinnego z wyłączeniem ropy i produktów ropopochodnych (inwestycja spółki OT Logistics),
- pogłębienie akwenu manewrowego do DCT 2,
- umocnienie dna akwenu przy Pirsie Węglowym w Porcie Północnym,
- modernizacja pali stalowych Pirsu Rudowego w Porcie Północnym,
- modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku,
- rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku,
- rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w zakresie infrastruktury drogowo- kolejowej w prawobrzeżnej części Portu Wewnętrznego (rejon Basenu Górniczego oraz Nabrzeża Przemysłowego).

Kluczowe znaczenie dla konkurencyjności Portu Gdynia mają inwestycje związane z poprawą dostępu do portu od strony wody oraz lądu. Działania inwestycyjne skupiały się przede wszystkim na poprawie dostępności portu, a także rozwoju infra- i suprastruktury Portu Gdynia. Najważniejsze inwestycje i działania (podjęte, kontynuowane lub zakończone) w 2016 r. w porcie morskim w Gdyni to:

- pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II i III – zadanie przygotowywane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. i Urząd Morski w Gdyni,
- poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdynia – zadanie przygotowywane przez PKP PLK S.A.,
- połączenie Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez przedłużenie Obwodnicy Trójmiasta i budowę odcinka Drogi Czerwonej,
- budowa nowoczesnego magazynu wysokiego składowania przy ul. Polskiej w Gdyni,
- budowa zasobni przeznaczonej do składowania ładunków masowych,
- budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia,
- przebudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia,
- budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną,
- budowa magazynu wysokiego składowania w rejonie ulic Kontenerowej i Logistycznej.

W przypadku ZMPSiŚ S.A. działalność inwestycyjna prowadzona była w oparciu o roczny plan inwestycyjny, który swoim zakresem obejmował głównie inwestycje infrastrukturalne, w tym inwestycje o charakterze strategicznym, umieszczone w *Strategii Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027*. Najważniejsze inwestycje i działania (podjęte, kontynuowane lub zakończone) w 2016 r. w portach morskich w Szczecinie i Świnoujściu to:

- inwestycja pn. *Modernizacja toru wodnego Świnoujście- Szczecin do głębokości 12,5 m* (Urząd Morski w Szczecinie),
- inwestycja pn. *Przebudowa podejściowego toru wodnego do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście- Szczecin* (Urząd Morski w Szczecinie),
- program wieloletni pn. *Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028* (MGMiŻŚ),

- budowa stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu,
- rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu,
- budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu – miejsca postojowe,
- przystosowanie infrastruktury Terminala Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego,
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu,
- poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego,
- poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego,
- budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym Świnoujściu,
- budowa nabrzeży głębokowodnych w portach w Szczecinie i Świnoujściu,
- poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu (PKP PLK S.A.),
- sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu,
- modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza (Urząd Miasta Szczecin).

### 1.5 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

Zgodnie z ustawą z dnia 19 listopada 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1960) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odpowiada za sprawy z zakresu budowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych.

#### a. działania programowe

- 14 czerwca 2016 r. Rada Ministrów przyjęła **Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030**. Dokument ten wyznacza najważniejsze kierunki krajowej polityki transportu śródlądowego.

Głównym celem rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotnych z punktu widzenia transportowego jest ich budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T.

W dokumencie wskazano cztery priorytety inwestycyjne:

- Odrańska Droga Wodna (E-30) - osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych,
  - Droga wodna rzeki Wisły - uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych,
  - Połączenie Odra-Wisła-Zalew Wiślany (E-70) i Wisła-Brześć (E-40) – rozbudowa międzynarodowych dróg wodnych,
  - Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych.
- W 2016 r. podjęto współpracę z Ministerstwem Rozwoju mającą na celu przygotowanie *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* – nowej średniookresowej strategii rozwoju kraju. Projekt *Rozwój sektora żeglugi śródlądowej* został wpisany do SOR jako jeden z projektów strategicznych z obszaru Transport.
  - MGMIŻŚ kontynuuje prace nad opracowaniem programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych, stanowiącego dokument strategiczny określający możliwe kierunki inwestycji w celu rozwoju śródlądowych dróg wodnych tak, aby stały się elementem jednolitej i spójnej europejskiej sieci dróg o znaczeniu międzynarodowym.
  - W 2016 r. podjęto działania na rzecz ratyfikacji przez Polskę **Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym AGN**. W dniu 14.12.2016 r. Sejm RP przyjął ustawę o ratyfikacji AGN.

#### b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- W 2016 r. MGMIŻŚ podjęło współpracę zarówno z Ministerstwem Rozwoju, jak i Ministerstwem Środowiska – Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej – przy realizacji projektów

współfinansowanych ze środków *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* przyczyniających się do przywrócenia żeglowności na Odrzańskiej Drodze Wodnej.

- W 2016 r. powołano Komitet Sterujący do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych, którego zadaniem jest wsparcie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w monitorowaniu procesów związanych z przygotowaniem inwestycji na śródlądowych drogach wodnych oraz formułowanie rekomendacji i wniosków kierowanych do podmiotów uczestniczących w przygotowaniu inwestycji na śródlądowych drogach wodnych lub mogących mieć wpływ na ich wdrażanie. W ramach Komitetu Sterującego powołano Grupę roboczą Komitetu Sterującego do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych.
- Rozpoczęły się prace nad dokumentacją przetargową do przygotowania studium wykonalności dla inwestycji na śródlądowych drogach wodnych.

## 1.6 TRANSPORT LOTNICZY

### a. działania programowe

**Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa** w 2016 r. prowadziło aktywne działania na arenie międzynarodowej w zakresie zmiany obowiązujących oraz zawarcia nowych bilateralnych umów o komunikacji lotniczej, które stwarzają podstawy formalno- prawne uruchamiania i wykonywania połączeń lotniczych, zgodnie z priorytetami i zapotrzebowaniem przewoźników lotniczych. W oparciu o obowiązujące umowy o komunikacji lotniczej, zliberalizowane zostały warunki wykonywania regularnej komunikacji lotniczej z: Ukrainą, Białorusią i Japonią. Dodatkowo uzgodniono z władzami lotniczymi Kazachstanu warunki wykonywania regularnych połączeń lotniczych, a z władzami lotniczymi Federacji Rosyjskiej zwiększenie częstotliwości przelotowych trasą transsyberyjską w kierunkach azjatyckich.

W ramach inicjowania międzynarodowych umów o komunikacji lotniczej, podjęto działania w celu stworzenia podstaw formalno- prawnych wykonywania regularnej komunikacji lotniczej z Arabią Saudyjską, Mauritusem, Nową Zelandią i Seszelami. Brano aktywny udział w pracach ciał przygotowawczych Rady UE oraz w posiedzeniach komitetów specjalnych Komisji, a także w negocjacjach z państwami trzecimi prowadzonych przez KE.

W zakresie międzynarodowej żeglugi powietrznej prowadzono rozmowy bilateralne z władzami lotniczymi Szwecji ws. zawarcia porozumienia o współpracy w zakresie zapewniania właściwego nadzoru nad transgranicznym zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. W 2016 r. **Urząd Lotnictwa Cywilnego** podpisał umowę ze swoim szwedzkim odpowiednikiem.

Prowadzono współpracę w zakresie **Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (Bałtycki FAB)**. Podczas posiedzenia Rady Bałtyckiego FAB, które miało miejsce w Wilnie w dniach 28-29 listopada 2016 r., Rada przyjęła raport końcowy *Baltic Functional Airspace Block Implementation Programme*. Przyjęcie raportu stanowi potwierdzenie pełnego wdrożenia Bałtyckiego FAB-u.

Ponadto, brano czynny udział w przygotowywaniu instrukcji na posiedzenia grup roboczych Rady UE ds. lotnictwa oraz opracowywaniu instrukcji na posiedzenia COREPER oraz Rady TTE w obszarze tzw. rozporządzenia bazowego. Brano również czynny udział w pracach komitetu SSC oraz Tymczasowej Rady i Stałej Komisji Eurocontrol, a także w pracach grup roboczych funkcjonujących w ramach KE, EASA i Eurocontrol, na których wypracowywano zapisy do projektów aktów legislacyjnych i dokumentów nielegislacyjnych z zakresu żeglugi powietrznej.

**Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP)** realizowała zadania w ramach schematu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej. W wyniku wystąpienia w 2015 r. niekorzystnych uwarunkowań mających wpływ na zapewnienie ciągłości działania PAŻP i utrzymanie możliwości rozwoju w długim okresie czasu, Kierownictwo PAŻP podjęło strategiczną decyzję o zainicjowaniu procesu rewizji **Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej dla Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019 (PSD RP2)**. Proces rewizji był prowadzony przez cały 2016 r.. Rewizja PSD RP2 począwszy od 2017 roku to działania korygujące mające na celu przywrócenie stanu równowagi ekonomicznej Agencji oraz zapewnienie dynamicznego rozwoju w obszarze służb ruchu lotniczego i planowanych inwestycji.

PAŻP współpracowała z ORO Navigacja w ramach Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej, w tym przede wszystkim wykonywała działania zawarte w *Planie Wdrożenia Bałtyckiego FAB*. W listopadzie 2016 r. odbyło się trzecie posiedzenie Rady Bałtyckiego FAB, podczas którego zatwierdzono raport końcowy programu implementacji Bałtyckiego FAB, wyznaczono kierunki rozwoju i cele strategiczne na 2017 r.: budowanie wspólnego systemu i budowanie przestrzeni powietrznej na takich samych zasadach tj. integracja Free Route Airspace dla Bałtyckiego FAB. Prowadzono działania mające na celu wzmocnienie współpracy z sąsiednimi FAB (inter-FAB) i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, w tym spoza UE w celu zapewnienia spójności operacyjnej oraz optymalnego wykorzystania usług sieciowych zgodnie z celami skuteczności działania SES (ang. Single European Sky).

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym w Szczecinie** opracowano założenia projektowe pn. *PL Szczecin - Goleniów zaplecze cargo lotniczego, logistyki magazynowej oraz zaplecze techniczne obsługi ruchu lotniczego*. Projekt realizowany jest w oparciu o grunty Spółki przez inwestora prywatnego.

W 2016 r. trwały prace nad finalizacją procesu uzgodnieniowego planu generalnego **Portu Lotniczego im. Henryka Wieniawskiego w Poznaniu**.

W **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury** 18 stycznia 2016 r. w związku ze spełnieniem przez spółkę zarządzającą wymogów stawianych przez międzynarodowe przepisy lotnictwa cywilnego, Urząd Lotnictwa Cywilnego wydał Certyfikat potwierdzający gotowość do prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym związanej z zarządzaniem lotniskiem użytku publicznego i zapewnieniem bezpiecznej eksploatacji lotniska zgodnie z przepisami. Dnia 17 maja 2016 r. otrzymano Certyfikat Instytucji zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej. Ponadto, decyzją Ministra Infrastruktury i Budownictwa wyznaczono spółkę Warmia i Mazury z dniem 1 sierpnia 2016 r. jako instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego w zakresie lotniskowej służby informacji powietrznej (AFIS) w strefie ruchu lotniskowego ATZ lotniska Olsztyn-Mazury (EPSY). W dniu 3 października 2016 r. rozpoczęto starania o wyznaczenie Spółki Warmia i Mazury Sp. z o.o. jako instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w zakresie pełnienia osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego w strefie CTR dla służb lotniska TWR Olsztyn-Mazury (EPSY) oraz użytkowników przestrzeni powietrznej wykonujących loty w tej strefie oraz w rejonie TMA dla kontroli służby zbliżania APP oraz użytkowników przestrzeni powietrznej wykonujących loty w strefie.

W **Porcie Lotniczym Lublin** realizowano prace związane z aktualizacją oraz uzgodnieniem planu generalnego, natomiast **Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka** otrzymał w 2016 r. wydany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Europejski Certyfikat Lotniska Użytku Publicznego.

W **Porcie Lotniczym w Katowicach** opracowano i przyjęto *Strategię MPL Katowice na lata 2016-2020*, prowadzono prace związane z uaktualnieniem *Planu Generalnego dla MPL Katowice na lata 2017-2037* oraz wybrano wykonawcę dla wykonania koncepcji i analizy przepustowości Terminala B wraz z bagażownią.

#### b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

**Polska Agencja Żeglugi Powietrznej** w 2016 r. realizowała **Program SESAR (ang. Single European Sky ATM Research)**, w tym pozyskiwanie współfinansowania UE na tzw. wspólne projekty (ang. Pilot Common Projects). Program *SESAR* ma na celu unowocześnienie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym a uczestnictwo w nim daje realny wpływ na kształtowanie programu wdrażania *SESAR*.

Ponadto, PAŻP w 2016 r. realizowała zadania w ramach projektu pn. *Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym*, a w październiku 2016 r. złożyła wniosek o dofinansowanie ze środków *POLiŚ 2014-2020* na II etap projektu. Jednocześnie realizowała zadania inwestycyjne w celu uzupełnienia zaległości inwestycyjnych z lat poprzednich, zabezpieczenia niezbędnej infrastruktury do realizacji podziału pionowego przestrzeni powietrznej oraz separacji poziomej, zapewnienia infrastruktury planów awaryjnych, jak również w związku z implementacją funkcjonalności wskazanymi w *SESAR Deployment Programie* i *ATM Master Planie*.

PAŻP oraz litewski partner ORO Navigacja podpisały umowy z międzynarodową firmą Indra na wdrożenie w obu krajach najnowszego systemu do zarządzania ruchem lotniczym iTEC. Oznacza to przystąpienie do Sojuszu iTEC, który skupia wszystkie najważniejsze instytucje obsługujące służby

ruchu lotniczego w Europie, w tym m.in. z Wielkiej Brytanii (NATS), Niemiec (DFS), Hiszpanii (ENAIRE), Holandii (LVNL) czy Norwegii (Avinor).

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu** w ramach projektu *Przystosowanie lotniska do wyższej kategorii ILS* rozbudowano i zmodernizowano system oświetlenia nawigacyjnego i system jego sterowania do wyższej kategorii oraz wyremontowano drogę startową. Ponadto, w ramach inwestycji zakupiono dwa rękawy wraz z zasilaniem, sterowaniem i systemem dokowania, a także zbudowano zaplecze techniczne dla działu utrzymania lotniska (w ramach prac została przeprowadzona rozbiórka budynku technicznego, budowa nowej hali garażowej oraz częściowa przebudowa terminala T1).

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym w Poznaniu** uzupełnione zostało oznakowanie pionowe dróg kołowania w związku ze zrealizowanymi inwestycjami w 2015 r., którymi były modernizacja drogi startowej, budowa stanowiska odladzania i modernizacja płyty postojowej samolotów PPS nr 3.

W **Porcie Lotniczym w Radomiu** uzyskano decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego dla przebudowy i wydłużenia drogi startowej, wraz z posadowieniem systemu ILS kategorii I (decyzja została zaskarżona). Ponadto, rozpoczęto budowę kontenerowej stacji tankowania samolotów (przeznaczona dla lotnictwa GA).

Inwestycje **Portu Lotniczego Olsztyn Mazury** w 2016 r. to m.in.:

- projekt i rozbudowa wieży BTS, która umożliwi objęcie zasięgiem telekomunikacyjnym i Internetu szerokopasmowego obszaru Portu Lotniczego oraz przyszłej ekonomicznej strefy przylotowej wraz z okolicą w promieniu do 10 km- jest elementem tzw. systemu bezpiecznego, poprzez możliwość równoległej pracy i wzajemnego zastępowania się z dotychczas istniejącą wieżą,
- rozpoczęcie inwestycji polegającej na rozbudowie i przebudowie infrastruktury lotniskowej w zakresie m.in.: drogi szybkiego zjazdu z DS (DK E), drogi kołowania równoległej do DS (DK A) na odcinku od PPS do DK E, płyty przedhangarowej, przyłącza zewnętrznego do projektowanego hangaru obsługowego samolot kodu C, dojazdu do projektowanego hangaru od drogi dojazdowej do terminala pasażerskiego, niezbędnych zmian w istniejącej infrastrukturze drogowej i ogrodzeniu części lotniczej lotniska w związku z projektowanym dojazdem do hangaru, rozbudową istniejącej PPS o jedno stanowisko dla samolotu kodu C, oświetlenia na drogach technicznych oraz dróg kołowania (istniejących i projektowanych),
- modernizacja istniejącej płyty postojowej w celu zmaksymalizowania możliwości Portu Lotniczego w przyjmowaniu statków powietrznych GA, szczególnie w okresie letnim, co jest odpowiedzią na rosnące zainteresowanie regionem pod kątem turystycznym jak i biznesowym- przebudowa daje możliwość parkowania ok. 20 statków powietrznych GA.

**Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Krakowie- Balicach** w 2016 r. realizował liczne działania inwestycyjne, m.in.: rozbudowę i przebudowę Międzynarodowego Terminala Pasażerskiego, budowę parkingu terenowego, remont/budowę nowej drogi startowej, remont istniejącej płyty postojowej, rozbiórkę hangaru. Realizacja powyższych inwestycji umożliwia pasażerom korzystanie z nowoczesnej infrastruktury poprawiającej komfort i bezpieczeństwo podróżowania, a także zwiększa przepustowość lotniska, umożliwiając obsługę prognozowanej liczby pasażerów i operacji lotniczych.

W **Porcie Lotniczym Lublin** kontynuowano realizację projektu dotyczącego rozbudowy portu lotniczego, modernizacji pasa drogi startowej, a także rozpoczęto prace związane z rozbudową budynku terminala pasażerskiego w strefie odlotów.

W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** w 2016 r. pracowano nad poprawą konkurencyjności portu lotniczego poprzez budowę świateł podejścia, przebudowę drogi startowej oraz budowę drogi północnej. Ponadto, przebudowano istniejące pomieszczenia na I piętrze terminala odlotów oraz łącznik drogi startowej w rejonie progu na kierunku 27 wraz z drogą patrolową. Jednocześnie podejmowano także inne działania zmierzające do likwidacji dotychczasowych ograniczeń i barier lokalnych oraz mające wpływ na zwiększenie dostępności komunikacyjnej dla przewozu osób, lotniczych przesyłek pocztowych i ładunków wielkogabarytowych.

W ramach głównych inwestycji finansowanych z środków własnych i obligacji w **Porcie Lotniczym w Katowicach** w 2016 r. realizowane były m.in. następujące działania: kontynuowano realizację zadania pn. *Budowa systemu zarządzania stanem technicznym płaszczyzn pola naziemnego ruchu lotniczego MPL KATOWICE w Pyrzowicach*, zakończono roboty budowlane dla zadania: *Przebudowa Terminala*



A, zakończono budowę Terminala Cargo, kontynuowano prace dotyczące przekształcenia starej drogi startowej w drogę kołowania H i dostosowanie dróg kołowania B, E oraz wybranych stanowisk postojowych na płycie PPS-1 do CAT II operacji lotniczych, wykonano hydrofobizację nawierzchni betonowej drogi startowej. W związku z rozszerzeniem certyfikatu lotniska o procedury LVP, zainstalowano światła ochronne drogi startowej na drogach kołowania L, N, S, T i stanowisku odladania.

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym w Modlinie** przygotowano dokumentację wielobranżową projektu rozbudowy terminala pasażerskiego, wykonano parkingi PA-5 i PA-6, trzeci wyjazd z PA1 oraz infrastrukturę towarzyszącą, przygotowano dokumentację projektową modernizacji dróg kołowania DK-A1 i A2 oraz remontu wraz z rozbudową PPS wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną, przygotowano dokumentację projektową dotyczącą wydłużenia DS i przeprojektowania oświetlenia na drogach DK-A3, DK-D i DK-E.

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym w Łodzi** zakupiono dodatkowy sprzęt do obsługi przesyłek cargo, zwiększając przepustowość i bezpieczeństwo obsługi przesyłek. Kolejnym atutem realizacji zakupu była możliwość zwiększenia zakresu świadczonych usług cargo, w tym o obsługę kontenerów morskich 20 stopowych.

Ponadto, w 2016 r. zakończono inwestycję polegającą na utworzeniu trzech dodatkowych miejsc postojowych dla statków powietrznych oraz jednego stanowiska do odladania samolotów. W wyniku realizacji niniejszej inwestycji zapewnione zostały odpowiednie warunki dla obsługi przylatujących statków powietrznych, wybudowano płytę postojową umożliwiającą szybsze manewry statków powietrznych oraz zapewniono odpowiednią wytrzymałość, zwiększono bezpieczeństwo na lotnisku, atrakcyjność lotniska dla przewoźników oraz zwiększono przepustowość lotniska po stronie airside.

#### c. inne działania

W 2016 r. **PAŻP** w ramach realizacji programu *SESAR 2020* jako członek Konsorcjum B4<sup>33</sup> podpisała końcową Aplikację Członkowską do Wspólnego Przedsięwzięcia *SESAR* (ang. Final Membership Application to the SESAR Joint Undertaking – SJU). Ponadto, realizowano działania podnoszące efektywność wykorzystania i rozwoju zasobów ludzkich, w tym zatrudnianie personelu o określonych wymaganiach celem przygotowania do uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego.

Podejmowane przez PAŻP działania zmierzają w kierunku ewolucji systemu zarządzania ruchem lotniczym, której głównym elementem jest wizja Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (ang. Single European Sky – SES). Aktywny udział w krajowych i europejskich programach rozwojowych umożliwia ekspansję na rynku, na którym zachodzą dynamiczne zmiany, a oczekiwania są coraz większe. Stosowane w tym celu środki to przede wszystkim przepisy prawa określające zasady funkcjonowania i finansowania, cele dotyczące zwiększania pojemności przestrzeni powietrznej i utrzymania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przy jednoczesnym zachowaniu efektywności kosztowej, jak również zapewnienie zrównoważonego dla środowiska rozwoju rynku lotniczego. Są to również programy badawczo rozwojowe, jak *SESAR*, czy współpraca w ramach FAB-ów prowadzące do ujednoczenia norm i obowiązkowych programów wdrożeniowych. We wszystkich tych działaniach bierze aktywny udział PAŻP.

W ramach prac **Urzędu Lotnictwa Cywilnego** w 2016 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał zezwolenia na założenie dwóch lotnisk: Koszalin Baza LPR i Olecko – Giże, a także wydał 6 certyfikatów lotniska użytku publicznego: Kraków – Balice, Rzeszów – Jasionka, Katowice – Pyrzowice, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Chopina w Warszawie, Lublin. Jednocześnie rozszerzono warunki certyfikatów lotnisk Lublin, Wrocław– Strachowice, Katowice– Pyrzowice o prowadzenie operacji w warunkach ograniczonej widzialności oraz pozytywnie zaopiniowano *Plan Generalny lotniska Lublin*.

Pod koniec 2016 r. ULC opracował projekt zmian ustawy o zmianie ustawy *Prawo Lotnicze*, w którym zawarto liczne rozwiązania mające na celu ułatwienie przedsiębiorcom zakładanie lotnisk. W projekcie zaproponowano uchylenie przepisów dotyczących instytucji promesy zezwolenia na założenie lotniska oraz zmniejszenie liczby dokumentów niezbędnych do uzyskania takiego

<sup>33</sup> B4 powołano we wrześniu 2014 r. celem wspólnego przystąpienia do SESAR Joint Undertaking dla realizacji projektów w programie *SESAR 2020* dostawców służb żeglugi powietrznej: PAŻP (Polska), Oro Navigacija (Litwa), ANS CR (Republika Czeska), LPS (Słowacja).

zezwolenia. Ponadto, w przedmiotowym projekcie znalazły się regulacje, które upraszczają rozwiązania związane z opracowywaniem planu generalnego lotniska.

W **Porcie Lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku** rozpoczęto prace koncepcyjne nad projektem budowy pirsu gate'owego, terminala T2 (trzeci etap budowy), a także rozpoczęto budowę terminala CARGO.

## **2. CEL SZCZEGÓŁOWY: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym**

Oprócz stworzenia nowoczesnej i zintegrowanej sieci połączeń transportowych, *SRT2020* wskazuje, że niezbędnym elementem efektywnie funkcjonującego systemu transportowego jest jego właściwa organizacja. W tym kontekście *SRT2020* określa model organizacji i zarządzania tym systemem, który powinien opierać się na trzech podstawowych elementach:

- ścisłej współpracy organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w zapewnieniu efektywnych i bezpiecznych przewozów transportowych;
- oddziaływaniu na popyt na usługi transportowe;
- wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych.

Osiągnięcie 2. celu szczegółowego *SRT2020* wiązało się z podjęciem następujących działań w 2016 r. w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu.

### **2.1 TRANSPORT DROGOWY**

#### **a. działania programowe**

W **Programie rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019** kryteria wyboru wniosków wynikają z przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 316, z późn. zm.). W warunkach tych wskazano kryterium *kontynuacji ciągu*, które uwzględni czy planowane do dofinansowania zadanie stanowi kolejny odcinek w ciągu danej drogi, która została w okresie ostatnich 3 lat oddana do użytkowania (bez względu na źródło finansowania) oraz kryterium *sieciowe*, uwzględniające znaczenie zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa. W szczególności pod uwagę brana jest funkcja danej drogi w układzie komunikacyjnym (np. *ponadlokalność*, zgodność z kryteriami zaliczania dróg do kategorii dróg powiatowych i gminnych. Strategicznym celem *Programu* w odniesieniu do ww. kryteriów jest zwiększenie dostępności transportowej przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym.

#### **b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne**

W 2016 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad prowadziła działania wspierające rozwój **inteligentnych systemów transportowych**, przyczyniające się do zwiększenia efektywności wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej oraz wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym zakresie prowadzono działania zmierzające do utworzenia **Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem** umożliwiającego wykorzystanie rozwiązań z zakresu inteligentnych systemów transportowych na drogach krajowych.

Będzie to jednolity, zintegrowany system teleinformatyczny, umożliwiający dynamiczne zarządzanie ruchem w sieci dróg krajowych oraz wsparcie procesów utrzymania infrastruktury drogowej zarządzanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad poprzez zastosowanie zaawansowanych usług inteligentnych systemów transportowych. Celem będzie również integracja z systemami ITS wdrażanymi przez innych zarządców dróg w tym na obszarach miejskich.

W ramach przedsięwzięcia zostanie zaprojektowany, zbudowany i wdrożony jednolity, zintegrowany inteligentny system teleinformatyczny umożliwiający uruchomienie usług ITS o największym

znaczeniu dla kierowców oraz funkcjonowania sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA. System umożliwi dynamiczne zarządzanie ruchem i zapewni szybki, bezpieczny oraz płynny transport drogowy na najważniejszych korytarzach transportowych sieci bazowej o znaczeniu europejskim na terenie Polski.

*Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – etap I* stanowi zasadnicze działanie prowadzące do utworzenia spójnego systemu zarządzania ruchem na drogach krajowych. Został on uwzględniony w *Dokumentcie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, na liście projektów horyzontalnych przewidzianych do finansowania ze środków CEF. Zapewnia wdrożenie kluczowych elementów systemu pozwalających na uruchomienie usług ITS. Obejmuje utworzenie Krajowego Centrum Zarządzania Ruchem, instalację urządzeń w pasie drogowym (znaki zmiennej treści, znaki pryzmatyczne, kamery, urządzenia pomiaru parametrów ruchu, stacje meteorologiczne), utworzenie centralnego oprogramowania do zarządzania systemem, utworzenie sieci komunikacyjnej, utworzenie miejsc obsługi systemu. Zakres terytorialny projektu związany jest głównie z przebiegiem korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Adriatyckie - Morze Bałtyckie i obejmuje około 1100 km dróg, co stanowi ok. 28% długości sieci bazowej TEN-T na obszarze Polski. Okres realizacji 2016 – 2020 r.

Drugi etap projektu obejmie kolejne 2 000 kilometrów dróg.

Jako najważniejsze usługi ITS wdrażane w ramach projektu należy wymienić: informacje o warunkach ruchu i czasach podróży, informacja o sieci drogowej, informacja o zdarzeniach, informacja pogodowa, obszarowe i korytarzowe zarządzanie ruchem, dynamiczne wyznaczanie objazdów, inteligentne i bezpieczne parkingi.

W 2016 r. zawarta została z Komisją Europejską umowa o udzielenie dotacji dla projektu ze środków CEF - dofinansowanie na poziomie 85% kosztów kwalifikowalnych (wartość projektu 144 954 797 EURO, dofinansowanie 123 211 577 EURO). Ogłoszony został przetarg na doradcę technicznego na potrzeby realizacji projektu.

Systemy zarządzania ruchem realizowane są w ramach kontraktów drogowych dotyczących odcinków dróg znajdujących się poza siecią drogową objętą projektem *Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – etap I*. W 2016 r. w trybie ciągłym opracowywane były w GDDKiA wkłady do programów funkcjonalno- użytkowych w zakresie wymagań dla systemów zarządzania ruchem na potrzeby kolejnych projektów drogowych. Trwał także proces weryfikacji koncepcji i elementów dokumentacji projektowej opracowanych na potrzeby systemów zarządzania ruchem.

W ramach **projektu CROCODILE 2** współfinansowanego ze środków CEF (pula ogólna) utworzony zostanie **Krajowy Punkt Dostępowy do informacji o warunkach ruchu (KPD)**. Umożliwi on zbieranie, przetwarzanie i rozpowszechnianie informacji w tym zakresie.

Podstawowe założenia realizacji KPD są następujące:

- gromadzenie w czasie rzeczywistym danych zawierających informacje o utrudnieniach w ruchu drogowym,
- stanowienie bazy danych o parkingach i miejscach parkingowych na sieci TEN-T,
- będzie zawierał interfejs do przekazywania oraz odbierania informacji,
- w celu zachowania interoperacyjności, informacje będą zbierane i udostępniane w formacie DATEX II.

Z KPD korzystać będą wyłącznie zaakceptowani odbiorcy i dostawcy danych. Użytkownicy anonimowi będą mieć dostęp do danych archiwalnych, zawierających dane o utrudnieniach.

Wymagania dla KPD (Single Point of Access) zawarte zostały w aktach delegowanych KE wydanych na podstawie tzw. Dyrektywy ITS (2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r.). Wartość projektu CROCODILE 2 zgodnie z umową o udzielenie dotacji to 3 238 000 EURO, poziom dofinansowania wynosi 20% kosztów kwalifikowalnych. W 2016 r. przygotowano wymagania dla zamówienia, przeprowadzono przetarg i w konsekwencji wyłoniono wykonawcę prac pierwszego etapu.

## c. inne działania

14 kwietnia 2016 r. Ministrowie ds. transportu UE, w tym Polska przyjęli Deklarację Amsterdamską dotyczącą współpracy w zakresie połączonego i zautomatyzowanego kierowania pojazdami. Tym samym rozpoczęto współpracę w zakresie koordynacji działań i rozwoju inicjatyw na potrzeby wdrażania i testowania nowych rozwiązań, takich jak platooning (jazda w kolumnie ciężarówek komunikujących się, aby automatycznie i bezpiecznie podążać za sobą w bardzo niewielkiej odległości) czy też zastosowań autopilota na autostradzie oraz ustanowienia korytarzy inteligentnych systemów transportowych.

17 listopada 2016 r. w Budapeszcie Polska, Czechy, Słowacja i Węgry podpisały porozumienie o współpracy w operacjach tranzgranicznych w zakresie połączonych i autonomicznych pojazdów. Celem jest umożliwienie przeprowadzania testów jazd takich pojazdów w obszarach transgranicznych. Testowanie może dotyczyć sprawności infrastruktury teleinformatycznej i rozwiązywania problemów z płynnością przejścia przez sieci operatorów poszczególnych państw oraz kwestii rozliczania za dostęp do infrastruktury, bezpieczeństwem przesyłu danych, itp. Dostęp do Internetu szerokopasmowego LTE oraz 5 G ma znaczenie dla rozwoju pojazdów autonomicznych i połączonych.

## 2.2 TRANSPORT KOLEJOWY

### a. działania programowe

- 10 grudnia 2016 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2016 r. **zmieniające rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym** (Dz. U. z 2016 r. poz. 1996) tzw. *Plan Transportowy*. Zaktualizowany *Plan Transportowy* uwzględni przede wszystkim:
  - efekty projektów w zakresie inwestycji kolejowych zawartych m.in. w *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych* (obecnie *KPK*),
  - zmiany w zakresie nowej perspektywy finansowej UE 2014-2020, w tym uwarunkowań krajowych i europejskich,
  - zmiany sytuacji społeczno-gospodarczej, mającej wpływ na rynek przewozów pasażerskich oraz poziom przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
  - aktualizację zapotrzebowania na przewozy kolejowe finansowane przez ministra właściwego do spraw transportu, w związku z weryfikacją prognoz przewozowych, uwzględniających zrównoważony rozwój transportu,
  - możliwość uruchomienia nowych połączeń kolejowych, będących następstwem modernizacji linii kolejowych.
- W 2016 r. trwały prace nad projektem programu wieloletniego pn. **Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku**. Realizacja *Programu* pozwoli na zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, stabilizację oferty infrastrukturalnej oraz poprawę jakości usług, jak również warunki i możliwości korzystania z publicznego transportu kolejowego, co przełoży się na wzrost przewozów kolejowych oraz wzrost wykonywanej pracy eksploatacyjnej.

### b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- W celu poprawy oferty transportu kolejowego implementowany jest projekt kolejowych korytarzy towarowych (Rail Freight Corridors – RFC). Przez Polskę przechodzą obecnie Korytarz Bałtyk-Adriatyk (RFC5 – współpraca z Czechami) oraz Korytarz Morze Północne-Bałtyk (RFC8). Ponadto, planuje się utworzenie kolejnego korytarza, zwanego Bursztynowym (RFC11 – współpraca z Węgrami), który połączy Terespol ze słoweńskim portem morskim w mieście Koper.
- Procedura utworzenia korytarza RFC11 została wszczęta 7 kwietnia 2016 r. wraz z otrzymaniem przez Komisję Europejską Listu Intencyjnego podpisanego przez odpowiednio umocowane osoby reprezentujące ministerstwa właściwe do spraw transportu wszystkich zainteresowanych państw,

stosownie do przepisów rozdziału II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22). W grudniu 2016 r. Komitet ds. Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego (SERAC), zgodnie z artykułem 21 ww. rozporządzenia, zaopiniował pozytywnie inicjatywę stworzenia nowego korytarza. Komisja Europejska (DG MOVE), po przeprowadzeniu niezbędnych analiz, 31 stycznia 2017 r. wydała decyzję w sprawie utworzenia korytarza. Stosownie do art. 5, ust. 7 rozporządzenia, korytarz powinien zostać uruchomiony w terminie dwóch lat od wydania decyzji przez KE.

Celem Korytarzy jest zarządzanie istniejącą infrastrukturą (bez dodatkowych inwestycji), poprzez scentralizowane administrowanie przyznawaniem przepustowości, ruchem kolejowym oraz relacjami z klientami.

### **2.3 TRANSPORT INTERMODALNY**

#### a. działania inwestycyjno-wdrożeniowe

- W **Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie** kontynuowane były prace, których celem jest modernizacja i przebudowa układu drogowego przez budynek Terminala. Opracowana została karta informacyjna o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. Ww. inwestycja zwiększy przepustowość układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie terminala oraz poprawi skomunikowanie lotniska z układem dróg i autostrad.

### **2.4 TRANSPORT MORSKI**

#### a. działania programowe

W obszarze transportu morskiego trwały prace nad:

- *Dyrektywą PE i Rady zmieniającą dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty i zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich (Dz. Urz. UE L 315 z dn. 30.11.2017, str. 52).*

### **2.5 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY**

#### a. działania programowe

- Rozpoczęto prace nad wdrożeniem postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118).

### **2.6 TRANSPORT LOTNICZY**

#### a. działania programowe

W ramach działań realizowanych przez **Polską Agencję Żeglugi Powietrznej** w 2016 r. wdrożono pionowy podział przestrzeni powietrznej w FIR<sup>34</sup> Warszawa. Implementacja nowej przestrzeni powietrznej realizowana jest w ramach programu *Polska przestrzeń powietrzna 2010+*. Kontynuowano działania związane z wdrożeniem koncepcji FRA (ang. Free Route Airspace) wpływającej na poprawę efektywności lotów po trasie (działania w ramach współpracy Bałtyckiego FAB, jak również zharmonizowane z wdrażaniem pionowego podziału przestrzeni powietrznej).

<sup>34</sup> FIR- ang. Flight Information Region- rejon informacji lotniczej

Ponadto, przygotowany został plan pojemności przestrzeni zawierający efektywne konfiguracje sektorowe – w zależności od natężenia i rozkładu ruchu lotniczego oraz dostępności personelu ACC (ang. Area Control Centre) sektory łączone są w różne konfiguracje. Zoptymalizowano trajektorie lotów dla operatorów statków powietrznych, czyli efektywne prowadzenie operacji lotniczych poprzez stosowanie dróg bezpośrednich, tzw. Lotów po prostej – DCT (ang. Direct), a także zaktualizowano plany awaryjne w związku ze zmianami w systemie funkcjonalnym ATM (ang. Air Traffic Management).

W październiku 2016 r. *Plan Generalny Lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie* został zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa. W obecnej formie *Plan Generalny* pozwala na usystematyzowanie rozwoju Lotniska Chopina, który zapewni mu dalszą działalność w charakterze centralnego lotniska dla Polski, a jednocześnie pozwoli w sposób możliwie najefektywniejszy rozwijać działalność komercyjną i zwiększać przychody zarówno w części lotniczej, jak i pozalotniczej.

W celu poprawy komfortu pasażerów niepełnosprawnych **Port Lotniczy Poznań- Ławica** zawarł umowę z agentem handlingowym Welcome Airport Services Sp. z o.o. na obsługę osób niepełnosprawnych. Podnośny ambulans jest zaprojektowany tak, by osoba na wózku inwalidzkim mogła być sprawnie dostarczona na pokład każdego typu samolotu.

Przedstawiciele **Portu Lotniczego w Radomiu** w 2016 r. uczestniczyli w spotkaniach i konferencjach organizowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w ramach prac legislacyjnych i konsultacji społecznych oraz brali udział w ćwiczeniach służb lotniskowych i miejskich pod kryptonimem *Radom 2016 – epizod Port lotniczy*.

W 2016 r. ze struktury **Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka** wyodrębniono Zespół Cargo.

#### b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

**PAŻP** realizowała zadania inwestycyjne związane z podziałem pionowym przestrzeni powietrznej, separacją poziomą, utrzymaniem pokrycia radionawigacyjnego, zapewnieniem narzędzi do kontroli jakości parametrów CNS<sup>35</sup>, budową wież ruchu lotniczego (TWR), zapewnieniem infrastruktury informatycznej do zarządzania PAŻP i dla planów awaryjnych oraz wdrożeniem narzędzi poprawiających komfort i efektywność pracy operacyjnej.

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie** kontynuowano prace związane z budową Kolejowego Frontu Rozładunkowego (KFR) wraz z rurociągiem dalekosiężnym. Celem inwestycji jest zmiana sposobu dystrybucji paliwa lotniczego, zwiększenie kontroli nad dostawą paliwa lotniczego przez Zarządzającego Lotniskiem oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze przedterminalowym.

Ponadto, rozpoczęto przygotowania do budowy nowych nawierzchni płyt postojowych odstawczych wraz z budową oświetlenia na terenie Magazynu Paliw i Smarów. Celem działania jest zwiększenie obszarów płyt postojowych odstawczych na sprzęt Agentów Obsługi Naziemnej po południowej stronie lotniska. Jednocześnie rozpoczęto proces planowania inwestycji związanych z przebudową nawierzchni betonowych PPS-3 i PPS-9 oraz dróg kołowania DK-U i DK-Z, której celem jest dostosowanie infrastruktury lotniska do rosnących potrzeb w zakresie obsługi statków powietrznych ICAO kodu E, a także z budową terminala Cargo 2.

W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** zakupiono sprzęt komputerowy do obsługi administracyjno-operacyjnej Portu Lotniczego. Ponadto podejmowano inne działania w celu podwyższenia sprawności operacyjnej lotniska, przekładającej się na skrócenie czasu obsługi pasażerów i ładunków, usprawnienie i podniesienie jej standardów.

#### c. inne działania

**Polska Agencja Żeglugi Powietrznej** monitorowała wielkości i natężenia ruchu, opóźnień, rozkładu ruchu przewidywanego i wykonanego, wskaźnika godzinowego liczby operacji, stosowanie

---

<sup>35</sup> CNS – służby łączności, nawigacji i dozorowania (ang. Communication, Navigation and Surveillance Services) obejmujące:  
– służby łączności (COM – Communication Service),  
– służby nawigacji (NAV – Navigation Service),  
– służby dozorowania (SUR – Surveillance Service).

dynamicznego zarządzania pojemnościami sektorowymi, stosowanie narzędzi redukcji opóźnień STAM (ang. Short-Term ATFCM Measures), optymalizację stosowania konfiguracji sektorów w zależności od przepływu ruchu. Rozwijano system prezentacji danych meteorologicznych PANDORA wspomagających pracę służb ruchu lotniczego. Kontynuowano proces harmonizacji ruchu GAT (ang. General Aviation Transport) i OAT (ang. Operational Air Traffic) zgodnie z celem LSSIP (ang. European/Local Single Sky Implementation), w którym PAŻP wprowadza procedury i narzędzia wspólnie z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i stroną wojskową.

Wszystkie ww. działania PAŻP służą poprawie organizacji i zarządzania systemem transportowym zarówno w kontekście działalności prowadzonej przez PAŻP, jak również budowaniu zintegrowanego systemu transportowego. Wpływają na poprawę konkurencyjności względem innych instytucji świadczących służby żeglugi powietrznej, a tym samym poprawę konkurencyjności polskiego transportu lotniczego.

Zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L96 z 31.03.2004, str. 10), państwowe władze nadzorujące powinny zapewnić właściwy nadzór nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, które zapewniają służby w przestrzeni powietrznej, znajdującej się w zakresie odpowiedzialności innego państwa członkowskiego. W związku z faktem, że z potrzeb operacyjnych w FIR Warszawa zapewniane są służby żeglugi powietrznej przez LFV (Szwecja), DFS (Niemcy) i ANS CZ (Czechy), bez uszczerbku dla zasady, według której każda ze stron posiada całkowitą i wyłączną suwerenność nad przestrzenią powietrzną nad swoim terytorium i wodami terytorialnymi lub uprawnień każdej ze stron do wykonywania jej prerogatyw w zakresie bezpieczeństwa i ochrony swojej przestrzeni powietrznej – **Urząd Lotnictwa Cywilnego** zawarł bilateralne porozumienia ze swoimi odpowiednikami w Czechach, Niemczech i Szwecji.

Urząd Lotnictwa Cywilnego, wspólnie z litewskim odpowiednikiem (CAA), w 2016 r. na bieżąco monitorował realizację *Planu skuteczności działania dla Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019*. Uczestniczył także aktywnie w konsultacjach dotyczących kierunków strategicznych dla systemu skuteczności działania oraz opłat nawigacyjnych na kolejny okres odniesienia.

Z uwagi na zmianę uwarunkowań zewnętrznych, w tym zmiany struktury ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej oraz uwarunkowania makroekonomiczne, jak również zmianę uwarunkowań wewnętrznych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego opracował projekt rewizji *Planu skuteczności działania dla Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019* w obszarze efektywności kosztowej. Celem zmiany *Planu* jest umożliwienie efektywnego i niezakłóconego zapewniania służb żeglugi powietrznej przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

Urząd Lotnictwa Cywilnego uczestniczył w pracach mających na celu wzmocnienie współpracy Unii Europejskiej z globalnymi partnerami w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz z państwami Partnerstwa Wschodniego. Podejmował także, na płaszczyźnie współpracy dwustronnej poprzez kontakty z władzami lotniczymi innych państw, aktywne działania w zakresie zmiany obowiązujących oraz zawarcia nowych bilateralnych umów o komunikacji lotniczej, zgodnie z zapotrzebowaniem przewoźników lotniczych. Zliberalizowano warunki wykonywania połączeń lotniczych między Polską oraz Ukrainą, Japonią, Republiką Białorusi. Podjęto działania w celu stworzenia podstaw formalno-prawnych wykonywania regularnej komunikacji lotniczej z Arabią Saudyjską, Mauritusem, Nową Zelandią i Seszelami.

Przedsiębiorstwo Państwowe *Porty Lotnicze* (PPL) konsekwentnie wzmocniało funkcje węzłowe **Lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie**, jedyne portu lotniczego w Polsce o takim znaczeniu. Jest to realizacja zdefiniowanej w *Strategii PPL na lata 2014-2024* inicjatywy strategicznej pn. *Wdrażanie strategii HUB*.

Realizacja strategii hub'u - w zakresie stymulantów handlowych - jest realizowana przede wszystkim za pomocą polityki cenowej w zakresie opłat lotniskowych i infrastrukturalnych. Istotne zmiany w zakresie *Taryfy opłat lotniskowych na Lotnisku Chopina w Warszawie* zostały wprowadzone od początku sezonu Zima 2016/17, następnie analizowane były ich efekty. W dalszej kolejności proponowane będą adekwatne korekty przyjętej i realizowanej obecnie polityki cenowej. Zmiana ta polega na istotnym zwiększeniu wysokości zniżki od opłaty pasażerskiej za pasażera tranzytowego przesiadającego się na Lotnisku Chopina. Zniżka ta stanowi ekonomiczne narzędzie stymulowania

rozwoju ruchu przesiadkowego poprzez znaczące zmniejszenie obciążenia finansowego dla przewoźników lotniczych obsługujących ten rodzaj ruchu.

**Port Lotniczy Modlin** dąży do zacieśnienia współpracy z przewoźnikami zbiorowego transportu poprzez podpisanie z nimi umów na udostępnienie infrastruktury lotniska. W rozpatrywanym okresie port obsługiwany był przez 24 połączenia autobusowe dziennie Lotnisko Modlin-Warszawa oraz 27 połączeń autobusowych dalekobieżnych dziennie m.in. Łódź, Białystok, Olsztyn, Suwałki, Biała Podlaska. Planowane jest uruchomienie kolejnych połączeń autobusowych.

Prowadzono współpracę z przewoźnikami kolejowymi w zakresie zwiększenia ilości pasażerskich połączeń kolejowych obsługujących trasę do Modlina w tym uruchomiono: 47 połączeń kolejowych dziennie Modlin-Warszawa, 45 połączeń dziennie Warszawa-Modlin, 17 połączeń kolejowych dziennie TLK i EIC (Kraków, Olsztyn Bielsko Biała, Kołobrzeg), 41 połączeń dziennie PKP Modlin-Lotnisko Modlin (shuttle bus).

## **2.7 TRANSPORT MIEJSKI**

### **a. działania programowe**

MIB, we współpracy z przedstawicielami inicjatywy JASPERS, zorganizowało warsztaty dla samorządów miejskich w zakresie umiejętności praktycznego opracowywania *Zrównoważonych Planów Mobilności Miejskiej (SUMP)*.

Głównym celem szkolenia było wsparcie władz regionalnych i lokalnych, szczególnie tych, które w najbliższym okresie zamierzają korzystać z funduszy unijnych przy realizacji inwestycji opartych na planach zrównoważonej mobilności w miastach.

SUMP jest kompleksowym dokumentem rangi strategicznej, opracowanym i wdrażanym przez władze miasta oraz podmioty zaangażowane w realizację polityki transportowej, a jego główną ideą jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu miejskiego. SUMP określa zestaw działań, które mają w efektywny sposób pomóc w rozwiązaniu problemów transportowych i w zrównoważony sposób zaspokoić potrzeby przemieszczania się ludzi i towarów w miastach.

W ramach działań związanych z rozwojem zrównoważonej mobilności miejskiej, w MIB została podjęta inicjatywa dot. udziału, w charakterze obserwatora, w unijnym projekcie pt. PROSPERITY (Prosperity through innovation and promotion of Sustainable Urban Mobility Plan), finansowanym ze środków programu Horyzont 2020. Głównym celem PROSPERITY jest promocja i rozwój SUMP, szczególnie w regionach, które wymagają wsparcia w tym zakresie. Założenia programu obejmują stworzenie platformy współpracy pomiędzy administracją samorządową, która na poziomie lokalnym zajmuje się przygotowaniem SUMP oraz administracją centralną, odpowiedzialną za koordynację działań w obszarze mobilności miejskiej, prowadzonych na poziomie krajowym. Ze strony Polski do udziału w projekcie PROSPERITY zgłosiło się miasto Katowice oraz firma badawczo-doradcza z Krakowa - SMG Ekspert, pełniąca funkcję Krajowego Punktu Kontaktowego.

## **3. CEL SZCZEGÓŁOWY: bezpieczeństwo i niezawodność**

*Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* wśród priorytetów na najbliższe lata przewiduje osiągnięcie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów, a także zwiększenie niezawodności transportu. Wyżej wymienione kwestie stanowią istotne elementy osiągnięcia celu głównego *SRT2020*, bez których trudno byłoby mówić o wzroście tego segmentu gospodarki w wytwarzaniu produktu krajowego brutto. Odnosi się to do wszystkich gałęzi transportu, jednak ze względu na poziom zagrożenia, w pierwszej kolejności dotyczy to przede wszystkim bezpieczeństwa ruchu drogowego, w którym intensywność przewozów pasażerskich oraz skala wypadków są największe.

W *SRT2020* zakłada się podjęcie szeregu interwencji w poszczególnych podsystemach transportowych, które pozwolą na osiągnięcie 3. celu szczegółowego.



### 3.1 TRANSPORT DROGOWY

#### a. działania programowe

W dniu 6 maja 2015 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęła **Program Realizacyjny na lata 2015-2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020** (zmieniony w dniu 3 czerwca 2015 r.). Powyższy Program Realizacyjny zawierał szczegółowy plan działań na 2015 r. oraz zarys działań na 2016 r. wraz z określeniem czasu wykonania poszczególnych zadań, liderów odpowiedzialnych za ich wdrożenie oraz wyznaczał zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania, jak również ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Priorytetowe obszary interwencji na lata 2015-2016, to:

- zarządzanie prędkością – ponieważ prędkość niedostosowana do warunków ruchu w latach ubiegłych była najczęstszą przyczyną wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym,
- ochrona pieszych – ponieważ w latach ubiegłych piesi stanowili średnio ok. 1/3 śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

W związku z faktem, że na lata 2016-2017 przewidziana została reforma systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz proces ewaluacji polityki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w Polsce w latach 2011-2015 (2016), uznano za istotne przyłożenie wszelkich starań w celu przyspieszenia wykonania niezrealizowanych w Programie Realizacyjnym 2015-2016 zadań, i przyjęto je jako zadania stanowiące podstawę planu działań na 2016 r. Jednocześnie kierunki działań przewidzianych do realizacji w 2016 r. przedstawione zostały w dokumencie *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r.* jako rekomendacje na przyszłość. Wszystkie wymienione kroki mają na celu poprawę efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w konsekwencji osiągnięcie celów postawionych w NPBRD.

Stosowane w **Programie rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019** kryteria wyboru wniosków wynikają z przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 316, z późn. zm.). W kryteriach tych wskazano kryterium techniczne – uwzględniające znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zastosowanie właściwych parametrów technicznych. Jest to kryterium, które przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym i wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminuje największe zagrożenia w ruchu drogowym, a tym samym przyczynia się do zmniejszenia liczby i skutków wypadków spowodowanych mankamentami infrastruktury drogowej.

#### b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

Poziom bezpieczeństwa użytkowników dróg jest jednym z podstawowych czynników i parametrów, którym mierzony jest stan infrastruktury drogowej. Zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu na drogach stanowi jeden z podstawowych obowiązków ciążących na zarządcach dróg. Utrzymanie we właściwym stanie technicznym już istniejącej sieci, a w szczególności poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, w tym tych niechronionych jest jednym z głównych priorytetów MIB.

W 2016 r. zintensyfikowane zostały działania w zakresie zadań dotyczących przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, przebudowy i budowy mostów oraz zadań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD), polegających m.in. na przebudowie skrzyżowań, budowie lewoskrętów, instalacji sygnalizacji świetlnej i oznakowania, budowie chodników i ścieżek rowerowych.

Ogłoszonych zostało 140 przetargów dla zadań o łącznej wartości 433 mln zł, w tym 107 zadań na kwotę 186 mln zł z zakresu BRD. Podpisano 113 umów na realizację zadań o łącznej wartości 297 mln zł, w tym 83 zadania na kwotę 146 mln zł z zakresu BRD oraz zakończono realizację 46 zadań o łącznej wartości 178 mln zł, w tym 28 zadań na kwotę 36 mln zł z zakresu BRD.

Ponadto, rozpoczęto prace przygotowawcze dla kolejnych 101 zadań o łącznej szacunkowej wartości 554 mln zł.

W 2016 r. realizowano 162 zadania remontowe, na które przeznaczono prawie 350 mln zł ze środków budżetu państwa.

Przeprowadzono coroczne badanie sieci drogowej w ramach Oceny Stanu Nawierzchni, pozwalające ustalić odcinki wymagające pilnej interwencji. Na tej podstawie, w ramach dostępnych środków finansowych, dokonywane były niezbędne prace w celu poprawy standardu użytkowania dróg oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa.

Wśród pozostałych działań wdrożeniowo- inwestycyjnych należy wymienić:

- ocenę zagadnień z zakresu medycyny ratunkowej i medycyny katastrof do projektu katalogu zadań do realizacji w obszarze ratownictwa przedmedycznego w wypadkach komunikacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podpisanie czterech pre-umów dla projektów prowadzonych przez Sekretariat KRBRD w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 -2020*,
- podpisanie umowy i rozpoczęcie realizacji działania *POLIŚ 3.1-50 - Działania edukacyjne na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego*.

#### c. inne działania

GDDKiA skierowała na **szkolenia dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego** ponad 150 pracowników. Większość z przeszkolonych osób uzyskała wydawane przez ministra właściwego do spraw transportu certyfikaty audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obecnie w GDDKiA zatrudnionych jest 114 audytorów BRD. Dodatkowo 98 audytorów BRD skierowanych zostało na wymagane, zgodnie z przepisami ustawy *o drogach publicznych*, szkolenia okresowe. Prowadzone były również warsztaty i szkolenia podnoszące kwalifikacje audytorów BRD.

Zgodnie z ustawą *o drogach publicznych* przeprowadzonych zostało 96 audytów BRD dla dróg wchodzących w skład sieci TEN-T oraz dla pozostałych inwestycji drogowych realizowanych przez GDDKiA.

Wśród pozostałych działań należy wymienić:

- podpisanie *Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, którego sygnatariuszami są Minister Infrastruktury i Budownictwa, Minister Edukacji Narodowej, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendant Główny Policji oraz Polski Związek Motorowy,
- udostępnienie darmowej aplikacji *Going Abroad* przygotowanej przez Komisję Europejską we współpracy z instytucjami właściwymi w sprawach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- włączenie się w obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Zabawie,
- przeprowadzenie, na portalach Internetowych i w mediach społecznościowych, kampanii informacyjnej pn. *... nie odchodź, żyj!*, która pokazuje zagrożenia wynikające z niezachowania szczególnej ostrożności na drodze. Kampanię zadedykowano pieszym, ze względu na wysoki odsetek wypadków z ich udziałem, szczególnie w okresie jesienno – zimowym,
- realizację folderu informacyjno- edukacyjnego *Przepis na bezpieczeństwo w ruchu drogowym* (dostępnego w 11 wersjach językowych),
- sporządzenie ekspertyzy dotyczącej obowiązującego stanu prawnego w krajach członkowskich Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym oraz polskich regulacji prawnych z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## 3.2 TRANSPORT KOLEJOWY

#### a. działania programowe

- W ramach *KPK* zaplanowano osiągnięcie następujących efektów w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego:

- o poprawę stanu techniczno-eksploatacyjnego torów, oraz wyposażenia torów w urządzenia ERTMS poprawiające poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego i zwiększające przepustowość,
- o zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym, poprzez budowę skrzyżowań bezkolizyjnych dwupoziomowych, oraz zabudowę nowoczesnych systemów zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.

Dodatkowo należy podkreślić, że w projektach dofinansowanych ze środków UE bądź finansowanych ze środków krajowych, muszą być przeanalizowane i spełnione wymagania środowiskowe, bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a także zagadnienia z zakresu równości szans<sup>36</sup>.

#### b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- Z zakresu bezpieczeństwa kolejowego realizowano następujące projekty:
  - o *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej* (projekt będzie kontynuowany w latach następnych)  
 Celem projektu jest utworzenie rezerwy finansowej pozwalającej likwidować zagrożenia dla ruchu pociągów związane ze złym stanem obiektów inżynieryjnych na sieci kolejowej administrowanej przez PKP PLK SA. Zadanie obejmowało nie tylko likwidację zagrożeń związanych z obiektami inżynieryjnymi (mosty, tunele, przepusty, wiadukty), ale również poprawę bezpieczeństwa infrastruktury pasażerskiej dostępnej dla podróżnych, znajdującej się w niezadowolającym stanie technicznym (kładki, przejścia podziemne). Zadanie poprzez likwidację zagrożeń związanych z obiektami inżynieryjnymi znajdującymi się w złym stanie technicznym wpływa na poprawę bezpieczeństwa na liniach kolejowych, przyczynia się do poprawy przepustowości linii kolejowych, co ma również wpływ na zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego. W ramach projektu realizowano takie roboty jak:
    - prace mające na celu poprawę bezpieczeństwa na istniejących skrzyżowaniach kolejowo-drogowych oraz przejściach dla pieszych,
    - prace na obiektach inżynieryjnych w zakresie ich rehabilitacji,
    - przebudowa sieci trakcyjnej,
    - przebudowa i poprawa stanu nawierzchni,
    - przebudowa i poprawa stanu urządzeń sterowania ruchem oraz automatyki.
  - o *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I* (projekt zakończony) - przebudowano 119 przejazdów,
  - o *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap II* (projekt zakończony) - przebudowano 187 przejazdów,
  - o *Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym* (projekt zakończony) - zabudowano 697 rozjazdów,
  - o *Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym – etap II* (projekt przyjęto do realizacji w ramach aktualizacji KPK) - planowana zabudowa 300 rozjazdów.
- W 2016 r. na sieci PKP PLK działania inwestycyjne objęły łącznie 213 przejazdów, przy czym w różnych lokalizacjach zakres modernizacji obejmował: zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (urządzeń SSP), instalację urządzeń telewizji użytkowej (TVU) i/lub wymianę nawierzchni przejazdu. Dodatkowo wybudowano lub zmodernizowano 47 skrzyżowań dwupoziomowych.
- W 2016 r. prowadzone były również prace przygotowawcze dla odrębnego projektu inwestycyjnego obejmującego przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia przez tory w wybranych lokalizacjach, stanowiącego kontynuację projektów z poprzedniej perspektywy unijnej 2007 – 2013, realizowanych w latach wcześniejszych. Projekt *Poprawa bezpieczeństwa na*

<sup>36</sup> Spełnianie wymogów rozporządzenia Komisji nr 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, które wymaga, żeby nowa oraz modernizowana infrastruktura, a także nowe i modernizowane pojazdy kolejowe były przystosowane do wymogów osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się (np. osób starszych, kobiet w ciąży, osób z dużym bagażem itp.).

*skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami został ujęty w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku.*

### c. inne działania

- W 2016 r. na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. utrzymywała się pozytywna tendencja dot. poprawy stanu bezpieczeństwa systemu kolejowego. Bazą dla oceny są dane dotyczące 2016 r. w odniesieniu do 2015 r. – zmalała częstotliwość wypadków kolejowych (ich liczba w 2016 roku wyniosła 545 – najmniej od czasu prowadzenia statystyki wypadkowej na obecnych zasadach).

O poprawie stanu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym mogą świadczyć następujące wielkości:

  - w skali całej sieci kolejowej liczba wypadków obciążających zarządcę w 2016 r. wyniosła 59 wobec 65 wypadków w 2015 r., tj. nastąpił spadek zdarzeń o 6 wypadków,
  - zdarzenia podczas wykonywania robót: w 2016 r. 9 wypadków (wobec 8 wypadków w 2015 r.),
  - liczba wypadków z udziałem osób nieuprawnionych (m.in. przechodzących przez tory kolejowe w miejscach niedozwolonych) w 2016 r. wyniosła 175, samobójstwa 105, próby samobójcze 9, wobec danych za 2015 r. odpowiednio 222, samobójstwa 87, próby samobójcze 7.
- Ze względu na fakt, iż najliczniejszymi grupami wypadków, do których dochodzi na sieci PKP PLK, są wypadki z udziałem osób poza przejazdami kolejowo- drogowymi i przejściami przez tory (potrącenia osób przebywających na terenie kolejowym lub wskakujących / wyskakujących do/z pociągów) oraz wypadki na przejazdach i przejściach, podejmowane działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo- drogowych i przejściach obejmują:
  - oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo- drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę i przenoszącymi na kierownicę pojazdu efekt drgania (działanie ukierunkowane jest głównie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo- drogowych kategorii D, jednakże w uzasadnionych przypadkach oznakowania wykonywane są również na przejazdach kategorii B oraz C. Od momentu zainicjowania projektu do końca 2016 r. oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 280 przejazdów kolejowo- drogowych (w 2014 r. – 155, w 2015 r.– 88, w 2016 r. – 37),
  - zmiany kategorii przejazdów w oparciu o aktualne iloczyny ruchu, a także potencjalne zmiany w organizacji ruchu oraz dane historyczne o zdarzeniach (w ciągu 2016 r. w odniesieniu do przejazdów kategorii D przekwalifikowano 7 przejazdów do kategorii A (obsługiwanych), przekwalifikowano 48 przejazdów do kategorii B (z rogatkami i sygnalizacją świetlną), przekwalifikowano 36 przejazdów do kategorii C (z sygnalizacją świetlną), przekwalifikowano 8 przejazdów do kategorii F (użytku niepublicznego, zabezpieczone rogatkami stałe zamkniętymi)). Ponadto w 5 przypadkach przejazdy kategorii D zastąpiono skrzyżowaniami linii kolejowych z drogami kołowymi w dwóch poziomach (wiadukty),
  - działania sprawdzające i kontrolne (przeglądy roczne, sprawdzenia trójkątów widoczności, kontrole techniczne), w tym monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo- drogowych podczas objazdów linii ze szczebla nadzoru i kierownictwa (identyfikacja zagrożeń),
  - likwidację przejazdów i przejść przez tory (w tym nielegalnych) w jednym poziomie i zastępowanie ich tunelami lub wiaduktami / kładkami,
  - modernizację przejazdów kolejowo- drogowych z wyposażeniem ich w dodatkowe urządzenia ostrzegania i zabezpieczenia użytkowników,
  - wyposażenie strażnic na przejazdach kat. A w dodatkowe urządzenia wspomagające pracę dróżników przejazdowych,
  - wzmożone działania utrzymaniowe na istniejących przejazdach i przejściach,
  - kampanie społeczne oraz wzmożone kontrole SOK i policji.
- Wśród licznych działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy wymienić:
  - modernizację i rewitalizację linii kolejowych,
  - wymianę i doposażenie rozjazdów,
  - montaż układów kontroli niezajętości torów,
  - zakup nowych i wymiana centrerek do zapowiadania pociągów z funkcją rejestrowania rozmów,
  - zakup wyświetlanych wskaźników W 24 wykonanych w technologii LED,

- modernizację i doposażenie przejazdów kolejowo- drogowych,
  - zabudowę uzależnień lub powiązań urządzeń przejazdowych w stacyjnych urządzeniach srk,
  - wyposażenie strażnic na przejazdach szlakowych w urządzenia z dostępem do aplikacji Systemu Wspomagania Dróżnika Przejazdowego,
  - zabudowę dodatkowych urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat),
  - opracowanie koncepcji utworzenia Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego (obecnie na liście rezerwowej *KPK*).
- Jednym z elementów, który ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest stan techniczny infrastruktury kolejowej oraz urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego. Dzięki podejmowanym działaniom łączna długość stałych ograniczeń eksploatacyjnych wynikających ze złego stanu infrastruktury w torach głównych zasadniczych i szlakowych zmalała do końca 2016 r. z 1.076 km toru do prawie 830 km, tj. o prawie 23%.
  - Innym elementem, mającym wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego są kradzieże i dewastacje elementów infrastruktury kolejowej.

Wzmoczone działania Straży Ochrony Kolei spowodowały, że liczba kradzieży elementów infrastruktury zmalała w 2016 r. w porównaniu do 2015 r. o 26,5%. (z 3517 do 2586 zdarzeń – spadek o 931 zdarzeń).

Ponadto w 2016 r. zanotowano większą ilość zdarzeń związanych z dewastacją infrastruktury kolejowej niż jej kradzieżą:

- 1216 zdarzeń związanych z kradzieżą infrastruktury kolejowej – 47% udziału zdarzeń.
- 1370 zdarzeń związanych z dewastacją infrastruktury kolejowej – 53% udziału zdarzeń.

### **3.3 TRANSPORT MORSKI**

#### **a. działania programowe**

W 2016 r. przeprowadzono analizę stanu ochrony przeciwpożarowej w polskich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Prowadzono również prace nad rozporządzeniem w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach, które weszło w życie w styczniu 2017 r. Działania te miały na celu poprawę stanu bezpieczeństwa polskich portów morskich w zakresie ochrony przeciwpożarowej.

Terenowe organy administracji morskiej przeprowadziły ponad 2 tysiące inspekcji statków o polskiej przynależności i ok. 500 inspekcji statków obcych bander. Inspekcje te dotyczyły spełniania międzynarodowych i krajowych wymogów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz ochrony przeciwpożarowej.

W 2016 r. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w ramach realizacji zadań określonych w ustawie o bezpieczeństwie morskim, przeprowadziła 219 akcji ratowniczych, w tym 81 akcji ratowania życia na morzu, 23 ewakuacje medyczne, 36 asyst ratowniczych, 5 akcji zwalczania zanieczyszczeń oraz 74 akcje wyjaśniające. W wyniku podjętych działań poszukiwawczych i ratowniczych uratowano 39 osób.

Ponadto, trwały prace nad 2 projektami dotyczącymi bezpieczeństwa statków pasażerskich:

- *Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającą dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 40-51),*
- *Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającą dyrektywę 2009/16/WE i uchylającą dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz. Urz. L 315 z 30.11.2017, str. 61-77),*

#### b. działania wdrożeniowo – inwestycyjne

W 2016 r. prowadzono działania związane z wdrażaniem do eksploatacji elementów Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) obejmującego narzędzia służące do monitoringu ruchu statków oraz zapewniające łączność radiową dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

W ramach inwestycji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR):

- przebudowano nabrzeże MSPiR w porcie Trzebież,
- zmodernizowano centralę telefoniczną w budynku MSPiR, co umożliwiło jej integrację z nowym systemem łączności VHF, a w przyszłości umożliwi przejście na system łączności IP,
- dokonano zakupu sprzętu ratowniczego oraz przeznaczonego do zwalczania zanieczyszczeń na morzu.

#### c. inne działania

- W 2016 r. kontynuowane były prace mające na celu stworzenie w Polsce systemu zewnętrznego wsparcia działań ratowniczych na morzu (Maritime Incidence Response Group - MIRG). W ramach tych działań przedstawiciele MSPiR uczestniczyli, wraz z innymi służbami państw bałtyckich, w projekcie *Baltic Sea MIRG* realizowanym przez Fińską Straż Graniczną. W ramach projektu stworzono poradnik dotyczący współpracy międzynarodowej podczas wielosektorowych operacji ratowniczych *Operational Guidelines for International MIRG Operations*.
- Jednostki MSPiR przeprowadziły samodzielnie 466 ćwiczeń, w tym 77 ćwiczeń współdziałania ze śmigłowcami ratowniczymi MWRP. Jednostki MSPiR uczestniczyły również w 54 ćwiczeniach we współdziałaniu z innymi jednostkami organizacyjnymi (MOSG, MWRP, Lotos Petrobaltic, PSP, OSP, Siły Specjalne, UM, Policja, AM, WOPR). MSPiR uczestniczyła w 2 międzynarodowych ćwiczeniach – poszukiwawczo-ratowniczych (SAREX 2016) oraz zwalczania zanieczyszczeń na morzu (BALEX DELTA).
- Przedstawiciele administracji morskiej oraz MSPiR brali udział w pracach resortowego zespołu do spraw Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego (KPZK). Celem prac zespołu było wprowadzenie do KPZK procedur dotyczących takich zagrożeń, jak katastrofa morska wymagająca masowej operacji ratowniczej (MRO) oraz skażenie brzegu morskiego w wyniku katastrofy morskiej.
- Ponadto, przedstawiciele administracji morskiej i MSPiR uczestniczyli w pracach instytucji międzynarodowych, w tym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Komisji Helsińskiej, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Międzynarodowej Federacji Ratownictwa Morskiego (IMRF).

### 3.4 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

#### a. działania wdrożeniowo - inwestycyjne

Kontynuowano prace nad wdrożeniem RIS Dolnej Odry, stanowiące kolejny etap pełnego wdrożenia RIS.

- W powyższym zakresie Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie posiada opracowane *Studium Wykonalności dla Pełnego Wdrożenia RIS* oraz *Program Funkcjonalno- Użytkowy dla Pełnego Wdrożenia RIS Granicznego i Dolnego Odcinka Odry*. Celem RIS jest przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa ruchu żeglugowego, a także usprawnienie zarządzania transportem wodnym śródlądowym.
- W grudniu 2016 r. projekt pn. *Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry* otrzymał zapewnienie finansowania z *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*.

### 3.5 TRANSPORT LOTNICZY

#### b. działania programowe

W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa i niezawodności **Polska Agencja Żeglugi Powietrznej** w 2016 r. podjęła działania restrukturyzacyjne systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego SMS (ang. Safety Management System), w tym: zmiany w zakresie stosowanych mierników bezpieczeństwa, analizę najważniejszych zagrożeń dla pracy operacyjnej, szkolenia wewnętrzne z zakresu analiz bezpieczeństwa i Just Culture, rozpoczęcie prac nad opracowaniem planu i wdrożeniem działań dotyczących czynnika ludzkiego w działalności PAŻP (Human Factor).

Rozwijano kulturę bezpieczeństwa ze szczególnym uwzględnieniem kultury sprawiedliwego traktowania (Just Culture), zapewniającej jednoznaczny i akceptowaną społecznie metodologię wyznaczenia granicy norm działania akceptowalnego, a także sposób ochrony danych personelu zgłaszającego zdarzenia. Prowadzono szkolenia z zasad i założeń systemu zarządzania bezpieczeństwem. Ponadto, w 2016 r. pracowano nad udoskonaleniem sposobu zgłaszania zdarzeń, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego oraz procedur badania incydentów lotniczych w obszarze operacyjnym i technicznym.

W 2016 r. został podpisany przez **Ministra Infrastruktury i Budownictwa Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (Program)**. Dokument ten odzwierciedla regulacje krajowe, unijne i międzynarodowe dotyczące przede wszystkim bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz wskazuje w jaki sposób będą definiowane cele wyznaczone do osiągnięcia w tym zakresie. Ww. Program uwzględnia stały rozwój rynku lotniczego w Polsce. Na podstawie analiz bezpieczeństwa projektowane są cele oraz wyznaczane do osiągnięcia wskaźniki. Dokumentem wykonawczym i operacyjnym do Programu jest *Plan Bezpieczeństwa*, który wskazuje już konkretne działania wraz z harmonogramem ich realizacji.

W **Porcie Lotniczym im. NSZZ Solidarność w Szczecinie** opracowano wieloletni plan podniesienia bezpieczeństwa obiektu portu lotniczego, pasażerów i ich bagażu oraz cargo lotniczego. Określono cele, środki realizacji oraz potencjalne trudności – dla małych regionalnych portów lotniczych zasadniczym problemem jest sfinansowanie zadań oraz brak odpowiednich środków pomocowych w tym z zewnętrznych źródeł finansowania.

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym w Radomiu** rozwijano system zarządzania bezpieczeństwem SMS (w tym szkolono pracowników). Ponadto, odbyły się szkolenia pracowników z zakresu BHP, ratownictwa przed medycznego oraz obsługi urządzeń przeciwpożarowych.

W **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury** powołano Zespół Ochrony Lotniska, a także dokonano inwestycji związanej z wieżą BTS, systemem bezpieczeństwa w zakresie zapewnienia stałej, bezawaryjnej i bezpiecznej komunikacji w lotniczych systemach łączności.

W 2016 r. **Port Lotniczy w Lublinie** otrzymał od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego certyfikat upoważniający do wykonywania operacji dla kategorii II ILS. W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** w 2016 r. zaktualizowano *Program Ochrony Lotniska*, a także opracowano dokumentację bezpieczeństwa dla systemu teleinformatycznego przeznaczonego do przetwarzania informacji niejawnych o klauzuli *poufne*.

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym w Łodzi** zakończono prace polegające na wykonaniu zasilania rezerwowego z agregatu prądotwórczego rozdzielni nN w Terminalu Pasażerskim w celu zwiększenia bezpieczeństwa i niezawodności pracy systemów zainstalowanych na Terminalu.

#### c. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

**PAŻP** w 2016 r. kontynuowała działania w zakresie *Programu zapewnienia ciągłości służb żeglugi powietrznej w oparciu o rozwiązania infrastrukturalne* obejmującego ponad 20 projektów do realizacji w latach 2016-23 w tym nową siedzibę z centrum operacyjnym, centrum zapasowe, nowy system ATM z symulatorem, unifikację systemów ATM w centrum podstawowym i zapasowym oraz ośrodku szkolenia. Rozwijano i utrzymywano infrastrukturę ATM/CNS oraz wspomagają poprzez realizację zadań i projektów inwestycyjnych.

W **Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie** w 2016 r. trwały prace, nad podwyższeniem kategorii dla precyzyjnych podejść i lądowań w warunkach ograniczonej widzialności LVP-CAT III na kierunku RWY33 drogi startowej 15-33.

W dniu 21 listopada 2016 r. zakończono proces konwersji Certyfikatu lotniska. W ramach ww. procesu dostosowano do wymogów unijnych kluczowe dokumenty operacyjne, takie jak m.in. *Instrukcja Operacyjna Lotniska* oraz *Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia*.

Ponadto w 2016 r. na lotnisku w Warszawie zrealizowano m.in. następujące inwestycje: rozbudowę punktu kontroli dostępu do strefy zastrzeżonej dla pasażerów przed Centralną Strefą Kontroli Dokumentów CDE o dodatkowe 3 bramki automatyczne, poprawienie dostępności Terminala Lotniska Chopina w Warszawie dla osób niepełnosprawnych poprzez instalację 4 planów tyflograficznych oraz 12 pętli indukcyjnych, rozbudowę do 14 punktów kontroli dokumentów na granicy Schengen na poziomie 300 (dla pasażerów przylatujących), w tym zwiększenie z 1 do 2 liczby punktów przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych, oznakowanie tabliczkami Braille'a drzwi toalet damskich, męskich i dla osób niepełnosprawnych (bezpłatnie w ramach instalacji 4 planów tyflograficznych jw.), instalację w Terminalu 6 podwójnych interaktywnych kiosków informacyjnych przystosowanych do obsługi także przez pasażerów niepełnosprawnych.

Kontynuowano zadanie dotyczące eliminacji *wąskich gardeł* – poz. 100, 200 i 300, przebudowę stref kontroli bezpieczeństwa i paszportowej, w celu dostosowania infrastruktury terminalowej do rosnących potrzeb w zakresie przepustowości stref kontroli dokumentów i bezpieczeństwa Terminala A dla pasażerów strefy Non Schengen. Kontynuowano prace nad budową nowej drogi patrolowej po południowej stronie lotniska w celu ułatwienia służbom ochrony lotniska patrolowania przesuniętego odcinka ogrodzenia lotniska. Zainstalowano System Automatycznego Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych na obszarze przed Terminalem A i na drogach dojazdowych, rozbudowano Zintegrowany System Bezpieczeństwa, a także zakupiono i zainstalowano urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym Poznań-Ławica** zakończone zostało zadanie inwestycyjne realizowane w ramach projektu *Poprawa systemu bezpieczeństwa lotniska Poznań-Ławica* w zakresie wdrożenia systemu bezpieczeństwa lotniska. 20 kwietnia 2016 r. podpisany został protokół odbioru końcowego obejmującego *Opracowanie projektu systemu bezpieczeństwa lotniska, dostawę i wdrożenie systemu bezpieczeństwa lotniska, a także przeprowadzenie szkolenia z obsługi systemu bezpieczeństwa lotniska pracowników Portu*, co zamknęło rzeczową realizację projektu.

W ramach działań wspierających bezpieczeństwo i niezawodność w **Porcie Lotniczym w Radomiu** dokonano zakupu samolotowego wózka inwalidzkiego, dodatkowych środków łączności naziemnej, urządzeń RTG do prześwietlania bagażu. Ponadto, w 2016 r. odbył się audyt certyfikacyjny lotniska przez ULC i przedłużono ważność certyfikatu lotniska, a także audyt certyfikacyjny służby AFIS przez ULC i przedłużenie ważności certyfikatu służby. Dokonano reorganizacji struktury Spółki w celu zwiększenia efektywności pracy.

W **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury** dla poprawy płynności lotów GA i poprawy bezpieczeństwa, w celu spełnienia najwyższych międzynarodowych standardów bezpieczeństwa operacji i jakości paliw, przeprowadzono audyt branżowy organizacji JIG. Utworzono stałą bazę paliw JET A1 oraz przenośną bazę paliw AVGAS 100LL dla użytku statków powietrznych Bazy Leśnej.

Ponadto, dokonano następujących zakupów wpływających na bezpieczeństwo i niezawodność m.in: zakupiono sprzęt do utrzymania zimowego nawierzchni lotniskowych w tym pług do czyszczenia lamp nawierzchniowych znajdujących się na drodze startowej, sprzęt do obsługi technicznej i pasażerskiej statków powietrznych, pojazd przeznaczony do transportu osób niepełnosprawnych pomiędzy terminalem a statkiem powietrznym Mallaghan Ambulift oraz autobus lotniskowy do transportu pasażerów pomiędzy terminalem a statkiem powietrznym, pojazd specjalistyczny ratowniczo- gaśniczy Barracuda dla Lotniskowej Straży Ratowniczo- Gaśniczej, dwa busy pomagające podczas wykonywania działań operacyjnych przez służby lotniska, specjalistyczny samochód z aparaturą do mierzenia przyczepności pasa startowego.

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** zakończono projekty związane z rozbudową istniejącego terminala pasażerskiego oraz wyposażenia go w urządzenia bezpieczeństwa. Ponadto, zakończono inwestycje dotyczące odprowadzania wód opadowych z terenu lotniska, montażu bramek sensorycznych KABA, a także systemu CUTE.



W **Porcie Lotniczym w Lublinie** kontynuowano prace mające na celu dostosowanie oświetlenia nawigacyjnego w związku z procedurą wdrożenia ILS w kategorii II i zamontowania świateł nawigacyjnych umożliwiających obsługę operacji lotniczych w nocy.

W **Porcie Lotniczym Modlin** podnoszono bezpieczeństwo operacji lotniczych poprzez utrzymanie w odpowiednim stanie terenów zielonych. W tym celu dokonano leasingu maszyn związanych z funkcjonowaniem lotniska.

W **Porcie Lotniczym w Łodzi** zakończono inwestycję mającą na celu poprawę bezpieczeństwa operacji lotniczych, polegającą na budowie świateł podejścia oświetlenia nawigacyjnego na kierunku I według ICAO. W celu zwiększenia bezpieczeństwa i niezawodności pracy systemu informatycznego lotniska w 2016 r. zakupiono urządzenia typu UTM oraz analizator logów zdarzeń w systemie informatycznym. Technologia ta w znaczny sposób wspomaga monitorowanie ochrony prywatności w sieci, zabezpieczenie danych oraz identyfikację ewentualnych ataków.

#### d. inne działania

**Polska Agencja Żeglugi Powietrznej** zapewniała koordynację działań poszukiwawczo- ratowniczych w FIR Warszawa w zakresie SAR (ang. Search and Rescue) przez stanowisko SUP ATM (ang. Supervisor ATM), które jednocześnie pełni zadania SPOC (ang. search & rescue point of contact). Monitorowano zmiany i aktualizowano stan i modernizację urządzeń, systemów i obiektów zaliczonych do infrastruktury krytycznej określonych w *Planie Ochrony Infrastruktury Krytycznej CZRL PAŻP*. Realizowano szkolenia z obszaru zarządzania kryzysowego dla pracowników PAŻP zgodnie z wymogami określonymi w *Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego* i Zarządzeniu PRN nr 18 z 2 marca 2016 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć i procedur zarządzania kryzysowego. Prowadzono działania w obszarze Służby Informacji Lotniczej (ang. Aeronautical Information Service – AIS), w tym realizację zapisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6).

W 2016 r. kontynuowano działania w zakresie stałego doskonalenia pracy służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, podnoszenia kompetencji personelu oraz dostosowywania sprzętu i infrastruktury ATM/CNS, oprogramowania oraz procedur do obowiązujących standardów i wymagań przepisów prawa krajowego i międzynarodowego. Decyzją Prezesa PAŻP z listopada 2016 r. ustalony został na lata 2017-2019 program działań PAŻP związany z rewizją systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego. Program ten został uzgodniony z ULC. Celem programu jest doprowadzenie do tego, aby na koniec okresu referencyjnego, tj. do dnia 31 grudnia 2019 r. system zarządzania bezpieczeństwem osiągnął parametry skuteczności działania opisane w PSD RP2.

W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** w 2016 r. odbyły się szkolenia personelu odpowiedzialnego za zapewnienie bezpieczeństwa (Straż Ochrony Lotniska oraz Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza), szkolenia Instruktorów Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz szkolenie personelu z zakresu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). Ponadto, odbyła się ponowna certyfikacja doskonaląca operatorów kontroli bezpieczeństwa.

W **Urzędzie Lotnictwa Cywilnego** przygotowano i wdrożono nowe procedury funkcjonowania nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej wynikające ze zmian w prawie europejskim. Procedury oparte są o wyniki dokonywania oceny ryzyka. Ponadto, przygotowano i wdrożono systemy zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w zatwierdzonych organizacjach szkolenia lotniczego (ATO) oraz nadzór nad tymi organizacjami.

#### **4. CEL SZCZEGÓŁOWY: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.**

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowana dla *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* wskazała, że rezygnacja z wdrażania *SRT2020* spowoduje szereg negatywnych skutków polegających m.in. na dalszym wzroście presji na środowisko, wywoływanych przez ten sektor, a co najmniej ograniczeniu możliwości ich zmniejszenia, utrzymywaniu się niekorzystnych warunków w centrach dużych miast w wyniku rosnącego przeciążenia dróg ruchem samochodowym, utrwalaniu niekorzystnego modelu przemieszczania się ludzi, opartego o

indywidualny transport samochodowy. Należy podkreślić, że realizacja pozostałych celów szczegółowych *SRT2020* i określonych w nich kierunków interwencji przyczynia się do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Ponadto, prowadzone prace związane z modernizacją i rozbudową infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) były realizowane z uwzględnieniem obowiązujących krajowych i unijnych przepisów dotyczących ochrony środowiska (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego).

Niezależnie od powyższego, w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu w 2016 r. podejmowano następujące działania dla osiągnięcia 4. celu szczegółowego *SRT2020*.

#### **4.1 TRANSPORT DROGOWY**

##### **a. działania wdrożeniowo-inwestycyjne**

Prowadzono modernizację i budowę infrastruktury drogowej upłynniającej ruch drogowy na drogach pozamiejskich dzięki bezkolizyjnym skrzyżowaniom (na różnych poziomach) i omijaniu obszarów znaczącego ruchu lokalnego (obwodnice miejscowości), a na terenach zurbanizowanych dzięki uspokojeniu ruchu.

##### **b. inne działania**

Trwały prace nad poprawą efektywności energetycznej i emisyjności pojazdów drogowych dzięki obowiązującym obniżonym limitom emisji zanieczyszczeń z samochodów lekkich Euro 6 i ciężkich Euro VI oraz corocznie zaostrzonym dla producentów pojazdów poziomom emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych i dostawczych rejestrowanych w UE. Także, system badań technicznych pojazdów silnikowych i ich przyczep przyczyniał się do eliminacji pojazdów niesprawnych i wyeksploatowanych, które pogarszają efektywność energetyczną i emisyjną tej gałęzi transportu. Ponadto, opłaty za przejazd dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 ton na określonych odcinkach sieci autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych, które uzależnione są od klasy emisji Euro, opłaty za korzystanie ze środowiska zróżnicowane w zależności od rodzaju pojazdu i paliwa czy znacznie tańsze paliwa gazowe wpływały na decyzje o wymianie pojazdu na bardziej przyjazny środowisku.

Prowadzono działania związane z promocją transportu zbiorowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych. Działania te obejmowały m.in. powszechne ustanawianie w miastach preferencji w ruchu w postaci wydzielania bus pasów, udzielanie pierwszeństwa na skrzyżowaniach, wsparcie finansowe wymiany i modernizacji taboru transportu publicznego, integrację połączeń, informacji dla podróżnych i biletów różnych operatorów transportu publicznego oraz budowę infrastruktury Park&Ride. Szczególne znaczenie dla rozwoju zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny miało zastosowanie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), nowej formy współpracy samorządów, przekładającej się na większe oddziaływanie realizowanych wspólnie przedsięwzięć.

Realizowano prace związane z optymalnym zarządzaniem ruchem w oparciu o zintegrowane planowanie przestrzenne, transportowe i niskoemisyjne oraz upowszechnianie systemów zarządzania ruchem, w tym wdrażanie w 11 miastach oraz 2 Regionalnych Związkach Komunikacyjnych Inteligentnych Systemów Transportowych, a także wspieranie rozwoju usług logistycznych. W odniesieniu do miast kluczowe znaczenie ma optymalizacja prędkości ruchu, polityka parkingowa czy wspieranie usług w zakresie logistyki miejskiej.

Istotne znaczenie miało również kształtowanie świadomych środowiskowo zachowań kierowców poprzez upowszechnianie techniki jazdy przyjaznej środowisku (jest to elementem procesu nauki amatorskiego i zawodowego kierowania pojazdami, a także egzaminów na prawo jazdy) oraz kampanie społeczne np. z okazji Europejskiego tygodnia zrównoważonego transportu czy Dnia bez samochodu. Wskazać również należy wiele przedsięwzięć kierowanych do kierowców i pasażerów, a podejmowanych z inicjatywy społecznej np. w zakresie oferowania ad hoc wspólnych przejazdów w formule car-pooling'u (np. inicjatywy *Bla Bla Car* czy *Otodojazd.pl*).

Prowadzono działania w zakresie upowszechniania użytkowania paliw alternatywnych, w tym głównie biopaliw oraz paliw gazowych: LPG (Liquefied Petroleum Gas – gaz płynny ropopochodny), CNG (Compressed Natural Gas – sprężony gaz ziemny) i LNG (Liquefied Natural Gas – skroplony gaz ziemny). Uruchomione zostały również instrumenty wsparcia zakupu przez podmioty publiczne pojazdów niskoemisyjnych np. autobusów na gaz ziemny, hybrydowych i elektrycznych.

Wspierano rozwój transportu niezmotoryzowanego, w szczególności dynamicznie rozwijającego się ruchu rowerowego dzięki zmianie przepisów ruchu drogowego na promujące i poprawiające bezpieczeństwo tych użytkowników (dotyczące pierwszeństwa, możliwości wyprzedzania, śluz i kontrapasów itp.), a przede wszystkim powszechnie podejmowanym inwestycjom w drogi rowerowe, miejsca obsługi i parkingi rowerowe oraz systemy roweru miejskiego (jest już ponad 20 takich systemów, przede wszystkim w dużych miastach, np. we Wrocławiu, Krakowie, Poznaniu, Warszawie, Opolu, Sopocie, Białymstoku, Szczecinie, Lublinie, Toruniu, Rzeszowie, Bydgoszczy, Bielsko-Białej, Katowicach, ale także mniejszych jak, np. w Grodzisku Mazowieckim, Konstancinie-Jeziornie czy Juchnowcu Kościelnym). Inwestycje te realizowane są głównie przez jednostki samorządu terytorialnego, ale także przez zarządców infrastruktury, np. Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).

W 2016 r. trwały prace nad kompleksową regulacją szeroko rozumianego gospodarowania przestrzenią, tj. projektem *ustawy Kodeks urbanistyczno-budowlany*.

W zakresie rozwoju transportu, projekt *Kodeksu* uwzględnia dwa zasadnicze aspekty o silnym wzajemnym sprzężeniu: rolę kształtowania przestrzeni w realizacji celów rozwoju transportu oraz wpływ rozwoju transportu na sposób zagospodarowania przestrzennego.

Jako podstawę procesu kształtowania przestrzeni wskazuje m.in. zasady wywodzące się z wymagań tworzenia miasta zwarteo i niskoemisyjnego, ładu przestrzennego, efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz zachowania walorów ekonomicznych przestrzeni, tj. dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego, umożliwienia mieszkańcom maksymalnego wykorzystania publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz zapewnianie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Jednocześnie oprócz zasad ogólnych wyznaczających ramy gospodarowania przestrzenią, w *Kodeksie* proponuje się regulacje wprowadzające:

- mechanizmy przekierowujące aktywność inwestycyjną na tereny przygotowane do inwestowania (tj. z dostępem do infrastruktury technicznej i społecznej),
- pierwszeństwo realizacji infrastruktury w obszarach zurbanizowanych przed budową nowej infrastruktury w obszarach tzw. greenfield,
- planowanie i realizowanie zabudowy na nowych terenach do tego przeznaczonych z równoczesnym lub wyprzedzającym zapewnieniem adekwatnej do przyszłych potrzeb infrastruktury technicznej, w tym transportowej (siatka ulic, transport zbiorowy, ruch rowerowy i pieszy) oraz społecznej,
- podstawy do planowania i realizacji inwestycji nad/pod powierzchnią gruntów,
- zwiększenie korelacji działań inwestycyjnych i przestrzennych w wyniku lokalizacji ponadlokalnych inwestycji celu publicznego (zwiększenie koordynacji działań rządowych i samorządowych wszystkich szczebli JST).

W zakresie roli transportu w zahamowaniu zjawiska narastającej niekontrolowanej suburbanizacji *Kodeks* zawiera regulacje wprowadzające:

- ułatwienia – analogiczne do inwestycji drogowych – dla realizacji ciągów pieszych, rowerowych lub torowisk tramwajowych niezwiązanych z jezdnią, w zakresie procedury przygotowania inwestycji (lokalizacji inwestycji, pozyskania praw do nieruchomości, procesu budowlanego). Zakres nowych regulacji będzie obejmował: ujednoczenie procedur przygotowania inwestycji liniowych dla dróg oraz ciągów pieszych, rowerowych oraz torowisk tramwajowych niezwiązanych z jezdnią, zawartych m.in. w obowiązujących specustawach inwestycyjnych, uregulowanie kwestii kolidowania inwestycji, rozwiązania umożliwiające bardziej elastyczne podejście inwestorów do stosowanych procedur (możliwość etapowania lub łączenia działań w

zależności od potrzeb lub charakteru inwestycji), wprowadzenie czytelnych zasad rezerwacji terenu pod inwestycje,

- zasady i warunki planowania nowych obiektów przestrzennych będących silnymi generatorami ruchu (wymóg/ zasada lokalizacji obiektów typu centra handlowe, uczelnie i kampusy, urzędy, zakłady pracy) wyłącznie w miejscach dobrze obsługiwanych sprawnym i wydajnym transportem publicznym (optymalnie szynowym).

Prace nad wdrożeniem *Kodeksu* zostały podzielone na dwa etapy: opracowanie zasadniczej treści dokumentu oraz opracowanie przepisów wprowadzających. W dniu 30.09.2016 r. projekt ustawy został skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz rozszerzonych konsultacji publicznych. W okresie październik-grudzień 2016 r. MIB we współpracy z urzędami wojewódzkimi zorganizował 11 konferencji regionalnych z udziałem przedstawicieli organów administracji publicznej, organizacji branżowych oraz społecznych. Celem spotkań było promowanie założeń przyjętych w *Kodeksie*. Na koniec 2016 r. prowadzono prace nad redakcją kolejnej wersji projektu ustawy.

## 4.2 TRANSPORT KOLEJOWY

### a. działania programowe

- Realizowana jest bieżąca aktualizacja i dostosowanie wewnętrznych regulacji PKP PLK S.A. do obowiązujących przepisów prawa z zakresu ochrony środowiska (np. zaktualizowano *Standardowe Wymagania dla Dokumentacji Środowiskowej*).
- W 2016 r. kontynuowano prace nad ekspertyzami mającymi na celu dostarczenie informacji na potrzeby określenia skali rzeczywistego oddziaływania transportu kolejowego na poszczególne elementy środowiska.
- W 2016 r. opracowywana była strategia taborowa PKP Intercity S.A., która zakłada modernizację i zakup nowego taboru - wagonów oraz pojazdów trakcyjnych.

### b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- W zakresie realizacji inwestycji infrastrukturalnych kontynuowano optymalizację procesów związanych z pozyskiwaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, poprzez:
  - dalszą poprawę jakości dokumentacji środowiskowej przygotowywanej w procesie inwestycyjnym,
  - zwiększenie zaangażowania własnego w projekty w tym: wykonywanie zadań pełnomocnika w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, opracowania środowiskowe wykonywane siłami własnymi (karty informacyjne przedsięwzięcia oraz raport o oddziaływaniu na środowisko),
  - zlecenie w ramach zawartej w 2015 r. Umowy Ramowej opracowań środowiskowych polegających na wykonaniu kart informacyjnych przedsięwzięcia, raportów o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko oraz inwentaryzacji przyrodniczych (do dnia 10 marca 2017 r. w ramach Umowy Ramowej zawarto 37 umów wykonawczych na opracowania środowiskowe),
  - bieżącą współpracę z organami wydającymi decyzje administracyjne z zakresu ochrony środowiska,
  - utworzenie laboratorium akustycznego i uzyskanie w dniu 7 stycznia 2016 r. akredytacji PCA nr AB 1586, która umożliwi profesjonalne wykonywanie pomiarów akustycznych, m.in. na potrzeby opracowań środowiskowych służących uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
  - podniesienie sprawności uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w porównaniu z 2015 r. wyrażające się w szczególności:
    - zwiększeniem liczby złożonych wniosków o wydanie decyzji (w 2016 r. złożono 35 wniosków, czyli prawie 3-krotnie więcej niż w 2015 r.);
    - uzyskaniem prawie dwukrotnie większej liczby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (w 2016 r. uzyskano 24 decyzje).

- PKP Intercity S.A. podjęła następujące działania:
  - w marcu 2016 r. Spółka zakończyła proces odbiorów komisarycznych elektrycznych zespołów trakcyjnych serii ED161 *Dart*- pojazdy te cechuje dużo niższy pobór energii z sieci trakcyjnej,
  - w 2016 r. zakończono odbiór zmodernizowanych wagonów typu 171A w odmianie 172A, 140A w odmianie 173A oraz 308A. Wykorzystanie nowoczesnych materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych pozwala na ograniczenie współczynnika emisji ciepła z wnętrza wagonu jak również pozwala na ograniczenie poziomu ciśnienia akustycznego słyszalnego wewnątrz wagonu, jak i na zewnątrz,
  - kontynuowano proces zabudowy WC w obiegu zamkniętym na wagonach kierowanych do napraw rewizyjnych,
  - rozstrzygnięto postępowania na naprawę główną z modernizacją 13 wagonów do standardu wagonów 406A, 16 wagonów do standardu 168A,
  - w grudniu 2016 r. rozstrzygnięto postępowanie na odnowienie 22 wagonów 144A.

Ponadto prowadzono działania mające na celu:

- wzmocnienie integracji międzygałęziowej poprzez wspieranie rozwoju terminali intermodalnych i taboru oraz usług logistycznych (np. przewozy operatorskie w systemie "port to door" – przewozy kolejowe pomiędzy portami Trójmiasta a terminalami konwencjonalnymi w Kątach Wrocławskich i szerokotorowymi w Sławkowie);
- promocję szynowego transportu zbiorowego poprzez rozwijanie publicznego transportu pasażerów w oparciu o kluczowe osie przewozowe obsługiwane transportem szynowym (kolej, w tym aglomeracyjna i miejska, tramwaj, metro) i zintegrowanie z nim pozostałych przewozów pasażerskich (połączenia, Park&Ride, Kiss&Ride). Jednocześnie prowadzona była integracja informacji dla podróżnych i biletów różnych operatorów, a także wsparcie finansowe dla budowy i modernizacji infrastruktury oraz wymiany i modernizacji taboru dla szynowego transportu publicznego;
- modernizację systemów zarządzania ruchem kolejowym, w tym wdrożenie na polskich liniach kolejowych Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), co służyć będzie zwiększaniu bezpieczeństwa i efektywności operacyjnej przewozów kolejowych, prowadząc tym samym do lepszego zrównoważenia systemu transportowego i zmniejszenia negatywnego oddziaływania na ludzi i środowisko.

#### **4.3 TRANSPORT INTERMODALNY**

##### a. działania programowe

W **Porcie Lotniczym im. NSZZ Solidarność w Szczecinie** opracowano studium połączenia środków transportu green i blue jako element integrujący intermodalność transportu.

#### **4.4 TRANSPORT MORSKI**

##### a. działania programowe

W ramach ograniczania emisji zanieczyszczeń do powietrza generowanych przez transport morski Polska brała udział w konsultacjach państw Stron **Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (konwencji HELCOM)** i **Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku (konwencji OSPAR)** w sprawie równoczesnego wprowadzenia ograniczeń emisji tlenków azotu NO<sub>x</sub> z transportu morskiego na tych akwenach (tzw. stref NECA). Lokalne rozwiązania w zakresie ograniczania emisji przynoszą bowiem znacznie mniejszy efekt ekologiczny i są bardziej kosztowne. Podczas 70. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) w dniach 24-28 października 2016 r. Państwa Morza Bałtyckiego i Morza Północnego złożyły wniosek w sprawie ustanowienia tych akwenów Obszarami kontroli emisji tlenków azotu (tzw. NECA). W świetle tego wniosku wymóg poziomu III redukcji NO<sub>x</sub> (Tier III) będą musiały spełniać silniki wysokoprężne (diesla) instalowane na nowych statkach, wybudowanych 1 stycznia 2021 r. lub później, pływających na tych obszarach. Komitet zatwierdził ww. propozycje.

W 2016 r. kontynuowano również prace podjęte przez państwa Strony konwencji helsińskiej w 2011 r. związane z wprowadzeniem zakazu rzutu nieoczyszczonych ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich na Morzu Bałtyckim. Podczas MEPC 69, które odbyło się w dniach 18-22 kwietnia 2016 r., państwa bałtyckie przedłożyły wniosek o odroczenie, wskazanych w prawie 11.3 *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679) (konwencji MARPOL)*, dat wejścia w życie zakazu usuwania nieoczyszczonych ścieków w obszarze specjalnym ze statków pasażerskich i ustalenie dla Morza Bałtyckiego nowych dat wejścia w życie tego zakazu. Po rozmowach między Rosją a państwami nadbałtyckimi, uzgodniono nowe kompromisowe stanowisko w przedmiotowej sprawie. Ostatecznie Rosja przyłączyła się na 69. sesji MEPC do deklaracji pozostałych państw bałtyckich, złożonej na sesji 68., odnośnie do zapewnienia wystarczającej ilości portowych urządzeń odbiorczych (PRF) w ustanowionym zgodnie z prawidłem 13 Załącznika IV do konwencji MARPOL bałtyckim obszarze specjalnym. Nowe wymogi dotyczące zakazu usuwania ścieków na obszarze specjalnym Morza Bałtyckiego zgodnie z prawidłem 13.2, będą obowiązywać:

- od 1 czerwca 2019 r. dla nowych statków pasażerskich,
- od 1 czerwca 2021 r. dla istniejących statków pasażerskich (innych niż określone w kolejnym punkcie),
- od 1 czerwca 2023 r. dla istniejących statków pasażerskich w drodze bezpośrednio do lub z portu zlokalizowanego poza obszarem specjalnym oraz do lub z portu zlokalizowanego na wschód od długości 28° 10' wsch. na obszarze specjalnym, który nie wykonuje innych zawinięć do portów w obrębie obszaru specjalnego.

W ramach działań na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia morza odpadami ze statków, Polska uczestniczyła w pracach podgrupy roboczej Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi ds. portowych urządzeń do odbioru odpadów (ESSF PRF), której zadaniem jest wypracowanie rozwiązań w zakresie zwiększenia skuteczności regulacji UE w zakresie PRF. Grupa wspiera merytorycznie prace KE związane z planowaną zmianą dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. WE L 332 z 28.12.2000, str. 81, z późn. zm.). W 2015 r. przyjęto dyrektywę Komisji (UE) 2015/2087 z dnia 18 listopada 2015 r. zmieniającą załącznik II do dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. UE L 302 z 19.11.2015, str. 99), która została wdrożona do prawa polskiego Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 listopada 2016 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz. U. poz. 1851). Rozporządzenie to, zgodnie z dyrektywą 2015/2087, zmieniło ponownie wzór formularza zawierającego zakres wymaganych informacji o odpadach znajdujących się na statku, które mają być przekazywane przed zawinięciem do portu. Zmianie uległy rodzaje odpadów i pozostałości ładunku odprowadzanych lub pozostających na statku. Mianowicie odpady olejowe zostały podzielone na zaolejone wody żezowe, pozostałości olejowe (szlam) oraz inne. Dodatkowo do punktu „Śmieci”, poza już istniejącymi, dodano odpady komunalne (np. wyroby z papieru, szmaty, szkło, metal, butelki, porcelana stołowa itp.), zużyty olej spożywczy, popioły ze spalarek, odpady operacyjne oraz zwłoki zwierzęce. Dodana została również kolumna określająca odpady, które zostały odprowadzone w ostatnim porcie odprowadzenia. Usunięty został natomiast punkt *Odpady związane z ładunkiem*. Oprócz – wymaganych przez załącznik II dyrektywy 2000/59/WE – odpadów olejowych, ścieków, śmieci i pozostałości ładunku, formularz zawiera obowiązek sprawozdawczy również w odniesieniu do *pozostałości z oczyszczania spalin*. Strumień ten dotyczy odpadów wytwarzanych w myśl załącznika VI do konwencji MARPOL.

Dodatkowo, w ramach prac grupy Europejskie Forum Zrównoważonej Żeglugi (ESSF) powołane zostały podgrupy robocze: ds. monitoringu i raportowania (MRV MM) oraz ds. weryfikacji i akredytacji (MRV VA). Celem ich prac jest zapewnienie wymiany informacji i koordynacji działań zmierzających do realizacji postulatów przedstawionych przez Komisję Europejską we wrześniu 2011 r. w dokumencie *Redukcja emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego i niezbędny zrównoważonego transportu wodnego*. MRV MM oraz MRV VA mają za zadanie

wpracowanie propozycji rozwiązań, które posłużą Komisji Europejskiej za podstawę aktów delegowanych i wykonawczych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.5.2015, str. 55).

Dodatkowo, w 2016 r. miały miejsce posiedzenia komitetu ds. recyklingu statków powołanego zgodnie z art. 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1). Na spotkaniach omawiane były m.in. kwestie świadectwa gotowości do recyklingu, sprawozdania dotyczącego planowanego rozpoczęcia recyklingu statków, formatu oświadczenia o zakończeniu recyklingu statku oraz europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków. Efektem tych posiedzeń było wydanie 5 aktów wykonawczych.

W 2016 r. w MG MiŻŚ rozpoczęto również formalny proces dotyczący ratyfikacji przez Polskę **Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencji BWM)**. W listopadzie 2016 r. przeprowadzone zostały uzgodnienia wewnątrzresortowe w zakresie wniosku o ratyfikację konwencji BWM wraz z uzasadnieniem. Wniosek poddany został również konsultacjom z sektorem gospodarki morskiej, by procedury logistyczne, administracyjne i kontrolne postępowania z wodami balastowymi ze statków były skuteczne i możliwe do przeprowadzenia od strony technicznej oraz związane z minimalnymi kosztami.

W sierpniu 2016 r. przekazano do uzgodnień międzyresortowych projekt rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie przyjęcia zestawu celów środowiskowych dla wód morskich. Zgodnie z art. 61b ust. 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2015 r. poz. 469, z późn. zm.) zestaw celów środowiskowych został opracowany na podstawie wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich polskiej strefy Morza Bałtyckiego. Do opracowania przedmiotowego zestawu wykorzystano również definicje i wartości progowe dla osiągnięcia dobrego stanu środowiska (GES) przedstawione w zestawie właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich (przygotowanym zgodnie z art. 61k ustawy *Prawo wodne*) oraz art. 10 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającą ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19). W dniu 13 października 2016 r. **Krajowy Program Ochrony Wód Morskich** (KPOWM, program działań), który jest dokumentem strategicznym dla gospodarki wodnej, został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów i rekomendowany Radzie Ministrów. W grudniu 2016 r. był przedmiotem dodatkowych uzgodnień z członkami Rady Ministrów i 14 grudnia 2016 r. został przedłożony Komisji Europejskiej. Program określa optymalny zestaw działań naprawczych niezbędnych do osiągnięcia dobrego stanu środowiska wód morskich.

#### **4.5 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY**

##### **a. działania wdrożeniowo - inwestycyjne**

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o *Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym* (Dz. U. 2017 poz. 2095), w Banku Gospodarstwa Krajowego został utworzony Fundusz Żeglugi Śródlądowej oraz Fundusz Rezerwowy.

W ramach Funduszu Żeglugi Śródlądowej, kontynuowane jest wsparcie projektów w zakresie modernizacji floty, ze szczególnym uwzględnieniem ekologicznego aspektu tych inwestycji. Wsparcie to polega na udzielaniu kredytów na preferencyjnych warunkach.

W 2016 r. złożono do Banku Gospodarstwa Krajowego 4 wnioski na udzielenie kredytu z Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Udzielono trzech kredytów na łączną kwotę 2 089 153,00 tys. zł. Jeden kredyt został formalnie udzielony w 2017 r. Uzasadnieniem przyznanego wsparcia w formie preferencyjnego kredytu była modernizacja statków i utrzymanie w ruchu śródlądowym środowiskowego środka transportu.

Na podstawie art. 19 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o *Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym* (Dz. U. 2017 poz. 2095) przy ministrze właściwym ds. żeglugi śródlądowej funkcjonuje Rada ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej jako organ opiniodawczo doradczy.

Do zadań Rady należy:

- opiniowanie i wnioskowanie w sprawach ustalania kryteriów i parametrów systemu promocji żeglugi śródlądowej,
- opiniowanie projektów planów finansowych gospodarowania środkami Funduszu i Funduszu Rezerwowego,
- opiniowanie dokumentów Banku Gospodarstwa Krajowego,
- opiniowanie wniosków armatorów w sprawach promocji żeglugi śródlądowej,
- opiniowanie innych spraw na wniosek ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

#### **4.6 TRANSPORT LOTNICZY**

##### **a. działania programowe**

**PAŻP** w 2016 r. w ramach ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko rozpowszechniała i promowała techniki lądowania CDA/CDO (ang. Continuous Descent Approach/Continuous Descent Operations), czyli operacje lotnicze i podejścia do lądowania z ciągłym zbliżaniem. Wpływa to bezpośrednio na zmniejszenie zużycia paliwa oraz emisji CO<sub>2</sub>.

Kontynuowano działania związane z implementacją kolejnych etapów Free Route Airspace (FRA) w celu uzyskania poprawy efektywności lotów po trasie dostosowanej do potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej, jak również do specyfikacji polskiej przestrzeni powietrznej, w tym optymalizacja trajektorii lotów dla operatorów statków powietrznych, czyli efektywnego prowadzenia operacji lotniczych poprzez wprowadzanie dróg bezpośrednich, tzw. lotów po prostej – DCT (ang. Direct), co pozwala na uzyskanie korzyści o charakterze ekonomicznym oraz środowiskowym (redukcja emisji CO<sub>2</sub>).

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie** w zakresie ochrony przed hałasem Przedsiębiorstwo Państwowe *Porty Lotnicze* prowadziło program dofinansowania izolacji akustycznych mieszkań i obiektów chronionych na terenach zagrożonych hałasem lotniczym na Obszarze Ograniczonego Użytkowania (OOU) Lotniska Chopina.

W **Porcie Lotniczym w Szczecinie** realizowano projekt *Green airport* poprzez wykorzystanie ekologicznych źródeł transportu i mobilności służb po stronie airside, ograniczenia ruchu samolotów po polu manewrowym lotniska w zamian za ustanowienie obsługi green energii (elektryczne pushback i holowniki).

##### **b. działania wdrożeniowo – inwestycyjne**

**Polska Agencja Żeglugi Powietrznej** w 2016 roku prowadziła dalsze prace w kierunku uruchomienia projektu A-CDM (ang. Airport Collaborative Decision Making) na Lotnisku Chopina w Warszawie. Projekt A-CDM realizowany jest wspólnie przez: Przedsiębiorstwo Państwowe *Porty Lotnicze* (PPL), PLL LOT S.A., firmy handlingowe: LS Airport Services i Welcome Airport Services oraz PAŻP. W wyniku wdrożenia A-CDM osiągnięte zostaną wymierne korzyści w postaci: skrócenia czasów kołowania, zmniejszenia zużycia paliwa, zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub> oraz zwiększenia świadomości operacyjnej. Ponadto, dostosowano procedury dolotowe i odlotowe do wymagań zarządzającego lotniskiem.

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym Radom** przeprowadzono monitoring hałasu od operacji lotniczych, który pozwala ocenić aktualny stan klimatu akustycznego w sąsiedztwie lotniska.

W **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury** zgodnie z wymogami decyzji środowiskowej dokonano utwardzenia pod zbiornik na paliwo (przebudowa płyt postojowych, przebudowa sieci kanalizacyjnej). Ponadto prowadzony był monitoring środowiska w strefach operacyjnych o promieniu 13 km obejmujący monitoring ornitologiczny, nietoperzy, ssaków i herpetologiczny.

W **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** w 2016 r. w ramach inwestycji wpływających na ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko zrealizowano m.in. następujące działania:



- wykorzystywanie wysokoefektywnych i energooszczędnych źródeł światła LED, np. drogi kołowania, terminal, parking wielopoziomowy,
- stosowanie wysoko sprawnych energetycznie, energooszczędnych, niskoemisyjnych kotłów zasilanych wysokometanowym gazem ziemnym, jako źródła ciepłej wody użytkowej i ogrzewania budynków,
- ograniczanie i minimalizacja wytwarzania odpadów w ramach działań organizacyjno- technicznych, np.: wykorzystywanie nowoczesnego, wydajnego parku maszynowego, sprzętu i urządzeń sukcesywnie wymienianego i uzupełnianego, odzysk materiałów wtórnych, racjonalna polityka zaopatrzeniowa i magazynowa, wdrożenie dobrych praktyk biurowo-organizacyjnych,
- podwyższenie efektywności energetycznej w budynkach — zastosowanie certyfikowanych materiałów budowlanych o wysokich parametrach cieplnych,
- realizacja nowoczesnego układu komunikacyjnego umożliwiającego płynny, sprawny i bezkolizyjny przepływ komunikacji drogowej, wykorzystywanie bezpośredniego połączenia kolejowego lotniska z centrum Krakowa, co bezpośrednio wpływa na zmniejszenie zużycia paliwa, a tym samym redukcję emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- połączenie ruchu pasażerskiego krajowego z międzynarodowym w jednym wspólnym obiekcie, co eliminuje potrzebę użytkowania *Shuttle Bus* oraz podnosi standard obsługi pasażerskiej,
- umiejscowienie przystanku kolejowego w nowej, blisko sąsiadującej z terminalem lokalizacji wraz z jego bezpośrednim skomunikowaniem przy pomocy bezkolizyjnej kładki pieszej,
- racjonalizacja układu miejsc postojowych dla statków powietrznych na płycie postojowej samolotów umożliwiająca optymalne wykorzystanie powierzchni utwardzonych przy możliwie najmniejszym natężeniu ruchu pojazdów i urządzeń obsługi naziemnej,
- wprowadzenie rozwiązań architektoniczno- technicznych umożliwiających wykorzystanie naturalnych źródeł energii, np.: wiodąca geometria bryły terminala oparta na kształcie pryzmatu, zaprojektowane zielone dachy, wykorzystanie pomp ciepła wraz z odzyskiem odpadowej energii cieplnej, rekuperacja, doświetlenie wewnętrznym światłem naturalnym,
- prowadzenie zrównoważonej gospodarki terenami zielonymi, która: ogranicza zagrożenie fitosanitarne, bezpieczeństwa życia, zdrowia i mienia ludzi, sprzyja kompensacji przyrodniczej,
- zakończenie realizacji nowoczesnego punktu gromadzenia odpadów m.in. usprawniającego proces gromadzenia, odbioru i transportu odpadów komunalnych i segregowanych.

W celu ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko w **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** w 2016 r. zakupiono nowoczesne pojazdy do transportu osób oraz nowoczesny pojazd i urządzenia skracające czas załadunku i wyładunku towarów (obsługa cargo).

W **Porcie Lotniczym Katowice** kontynuowano prace związane z budową przyłącza gazowego i zmianą systemu zaopatrzenia Katowice Airport w ciepło, kontynuowano wymiany kotłów grzewczych m.in. w Budynku Wielofunkcyjnym na wysokosprawny kocioł kondensacyjny, w dniu 7 listopada 2016 r. dokonano zgłoszenia nowych źródeł energetycznego spalania paliw eksploatowanych na terenie MPL *Katowice*. Zostały zakończone prace związane z wymianą na kotłowni zasilającej m.in. Terminal A starego kotła na nowoczesny kocioł kondensacyjny o mocy 610W. Zawarta została umowa z firmą *EnEko* z Gliwic na wykonanie punktu zrzutu ścieków dla firm handlingowych na terenie MPL Katowice w Pyrzowicach oraz przyłącza kanalizacji sanitarnej lotniska do gminnej sieci kanalizacji sanitarnej.

W 2016 r. w celu poprawienia efektywności gospodarki ściekowej poprzez wstępne podczyszczenie ścieków bytowych spływających do kanalizacji ogólnospławnej przygotowano dokumentację projektową na wykonanie Podczyszczalni ścieków generowanych na terenie zlewni należącej do **Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa- Modlin**.

Z uwagi na lokalizację lotniska w pobliżu gęstej zabudowy mieszkaniowej oraz intensywny wzrost ruchu lotniczego, wokół **Portu Lotniczego Poznań-Ławica** w lutym 2012 r. został usankcjonowany Obszar Ograniczonego Użytkowania. Skutkiem tego, ograniczona została liczba dopuszczalnych operacji lotniczych. Dopuszczalna liczba 12 (+4 General Aviation) operacji w porze nocnej przestrzegana jest dzięki wprowadzeniu koordynacji rozkładu lotów, która odbywa się od 2013 r. w okresie 1 czerwca- 30 września każdego roku. Działania ograniczające liczbę lotów połączone są z działaniami kontrolnymi rejestrującymi emisję hałasu (ciągły monitoring hałasu lotniczego) i weryfikującymi przestrzeganie przez przewoźników lotniczych ograniczeń dopuszczalnej emisji hałasu w porze nocnej wprowadzonych na kierunku 28 (ograniczenia opisane w AIP).

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym w Łodzi** zakończono inwestycję polegającą na utworzeniu jednego dedykowanego stanowiska do odladzania samolotów na płycie postojowej samolotów.

#### c. inne działania

**PAŻP** współpracowała z operatorami portów lotniczych poprzez działania ograniczające uciążliwość transportu lotniczego wobec społeczności lokalnych, oraz wspieranie kluczowych interesariuszy w radzeniu sobie z oddziaływaniem na środowisko w okolicach lotnisk.

PAŻP w 2016 r. kontynuowała wypełnianie założeń związanych z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko. Działania nakierowane były przede wszystkim na: zmniejszanie emisji zanieczyszczeń (CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>) do powietrza w trakcie spalania paliwa przez statki powietrzne oraz ograniczanie poziomu hałasu generowanego przez statki powietrzne przy prowadzeniu ruchu lotniczego w ramach optymalizacji operacji lotniczych. Główny nacisk wyżej wymienionych działań skierowany był na efektywne zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz przepływ ruchu lotniczego celem osiągnięcia poprawy efektywności lotów, co ma bezpośredni wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska.

W **Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie** w zakresie gospodarki wodno- ściekowej kontynuowano działania w zakresie ochrony wód Potoku Służewieckiego poprzez prowadzenie racjonalnej gospodarki ściekami roztopowymi i ściekami powstałymi w procesie odladzania samolotów. Polegały one m.in. na podczyszczaniu ścieków, odpompowywaniu ścieków roztopowych zanieczyszczonych substancjami chemicznymi powstałych w procesie odladzania sztucznych nawierzchni lotniskowych do miejskiego systemu kanalizacyjnego – do oczyszczalni Południe, unieszkodliwianiu ścieków glikolowych powstałych w procesie odladzania samolotów. Powyższe odbywało się zgodnie z warunkami określonymi w pozwoleniu wodno – prawnym.

W zakresie ochrony przed hałasem współpracowano z PAŻP w celu optymalizacji procedur lotniczych pod względem akustycznym – w wyniku wdrożonej współpracy zmodernizowane zostały standardowe procedury odlotowe SID na wszystkich kierunkach w celu dostosowania rzeczywistych tras startów do tras przyjętych do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Ponadto, realizowano działania w zakresie monitorowania akustycznego oddziaływania na środowisko oraz stosowano System Quota Count do planowania ruchu lotniczego w porze nocy – w 2016 r. zmodernizowano System QC w celu lepszego dostosowania go do specyfiki uwarunkowań środowiskowych odnoszących się do Lotniska Chopina.

W 2016 r. w **Porcie Lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku** została wprowadzona strefa ograniczonego użytkowania wokół lotniska jako instrument poprawy komfortu akustycznego mieszkańców.

Przedstawiciele **Urzędu Lotnictwa Cywilnego** uczestniczyli w pracach Komitetu ds. zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami, w pracach nad przyjęciem *Rezolucji Zgromadzenia ICAO A39-2 w sprawie zmian klimatu oraz rezolucji A39-3 w sprawie globalnego mechanizmu redukcji i kompensacji emisji CO<sub>2</sub> z międzynarodowego lotnictwa cywilnego*, w konsultacjach odnośnie zmian do Załącznika 16 część 2 do *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w sprawie nowelizacji standardu nielotnych cząstek stałych (nvPM) dla statków powietrznych*.

Przeprowadzono konsultacje odnośnie nowej części Załącznika 16 do *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w sprawie wdrożenia certyfikacyjnego standardu CO<sub>2</sub> dla statków powietrznych* - nowe normy skutkujące zaostrzeniem stopnia rygoryzmu emisji CO<sub>2</sub>.

Ponadto, Urząd Lotnictwa Cywilnego pracował nad licznymi projektami zmian do *Ustawy Prawo Lotnicze* związanymi z m.in. hałasem lotniczym w portach lotniczych, a także sprawniejszym i bardziej efektywnym rozwiązaniem w zakresie usuwania drzew i krzewów stanowiących przeszkodę lotnicze.

### **5. CEL SZCZEGÓŁOWY: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych**

Dla efektywnego wdrażania działań prorozwojowych w obszarze transportu niezbędne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu ich finansowania z uwzględnieniem różnych dostępnych źródeł.

Zamierzeniem określonym w *SRT2020* w powyższym zakresie jest wypracowanie takiego systemu finansowania transportu, który z jednej strony zapewni środki na wieloletnie programy sprzyjające nadrobieniu podstawowych zaległości infrastrukturalnych oraz podnoszeniu dostępności transportowej kraju i regionów, zaś z drugiej strony pozwoli na stopniowe zwiększanie rentowności sektora oraz ograniczenie udziału środków publicznych w finansowaniu inwestycji w infrastrukturę transportową i tabor, z uwzględnieniem specyfiki danej gałęzi transportu.

W odniesieniu do poszczególnych sektorów transportu wdrażanie 5. Celu szczegółowego *SRT2020* w 2016 r. polegało na realizacji poniższych działań.

## **5.1 TRANSPORT DROGOWY**

### **a. działania programowe**

W 2016 r. w MIB prowadzone były intensywne prace nad przygotowaniem **nowej strategii poboru opłat drogowych po 2018 r.**, kiedy to wygaśnie umowa na budowę i eksploatację Krajowego Systemu Poboru Opłat. Minister Infrastruktury i Budownictwa w celu intensyfikacji prac powołał *Zespół do spraw przygotowania nowego systemu poboru opłat dla pojazdów ciężkich i lekkich*, którego zadaniem było podsumowanie wyników dotychczasowych prac oraz przede wszystkim zdefiniowanie głównych założeń funkcjonowania nowego mechanizmu poboru opłat, przy uwzględnieniu mocnych oraz ograniczeniu słabych stron obecnego systemu. W efekcie intensywnych prac ww. Zespołu wypracowane zostały optymalne rozwiązania i rekomendacje, a następnie ogłoszono postępowanie na wybór wykonawcy nowego Krajowego Systemu Poboru Opłat (KSPO).

### **b. inne działania**

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 6 lipca 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz.U. poz 1049) w dniu 1 października 2016 r. do **systemu viaTOLL** przyłączone zostało ok. 150 km dróg krajowych, w tym 82 km autostrad oraz ok. 68 km dróg ekspresowych. Jest to siódme rozszerzenie systemu. W wyniku wejścia w życie ww. rozporządzenia łączna długość sieci dróg krajowych objętych elektronicznym systemem poboru opłat wynosi ok. 3 300 km.

## **5.2 TRANSPORT KOLEJOWY**

### **a. działania programowe**

- Łączna liczba realizowanych i planowanych do realizacji projektów w ramach **KPK**, po jego aktualizacji, wynosi ponad 220. Łączna wartość programu została określona na kwotę 66,45 mld zł. 188 projektów o wartości 56,4 mld zł przewidzianych jest do współfinansowania ze środków UE w ramach: *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*, instrumentu *Łącząc Europę (CEF)*, *Programu Operacyjnego Polska Wschodnia* oraz *Regionalnych Programów Operacyjnych* (71 projektów w ramach perspektywy 2007 – 2013 i 117 w perspektywie 2014 – 2020). Oprócz środków unijnych, na sfinansowanie programu zaplanowane są publiczne środki krajowe (budżet państwa, Fundusz Kolejowy), środki własne PKP PLK oraz środki pochodzące z emisji obligacji. Istotnym źródłem finansowania wydatków inwestycyjnych PKP PLK S.A są środki pochodzące z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego, umożliwiające pokrycie wkładu krajowego w części wydatków niekwalifikowanych, jak również częściowe prefinansowanie wydatków kwalifikowanych.
- W 2016 r. prowadzono prace związane z opracowaniem programu wieloletniego pn. **Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do roku 2023**. Przedmiotem programu będzie zapewnienie finansowania w perspektywie wieloletniej tej części działalności zarządców infrastruktury kolejowej zobowiązanych do stosowania przepisów dotyczących stawek zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32), która nie może

zostać pokryta z opłat za dostęp do infrastruktury, co w konsekwencji pozwoli na zbilansowanie rachunku zysku i strat.

- Finansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą w ramach programu przewidziano z zastosowaniem dwóch źródeł, tj. budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego. Ze środków publicznych przewidzianych w programie będzie finansowana działalność związana z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, obejmująca wydatki, jakie ponosi zarządca na infrastrukturę kolejową, które nie mogą być pokryte przez dochody z opłat za dostęp do infrastruktury, nadwyżki z innej działalności handlowej oraz bezzwrotne przychody ze źródeł prywatnych, pod warunkiem realizacji celów założonych w programie.
- Program zakłada również przeznaczenie środków na proces likwidacji zaległości utrzymaniowych, negatywnie wpływających na parametry techniczno- eksploatacyjne udostępnianej infrastruktury, w szczególności na dopuszczalną prędkość przejazdu pociągów.

### 5.3 TRANSPORT MORSKI

W realizowanych w 2016 r. inwestycjach zapewniono współfinansowanie inwestycji morskich ze środków krajowych i UE, prywatnych i samorządowych, w zależności od rodzaju inwestycji oraz typu beneficjenta. Inwestycje realizowane przez zarządy portów morskich oraz dyrektorów urzędów morskich obejmowały infrastrukturę portową, a także infrastrukturę dostępu do portu od strony morza – i pozytywnie wpływały na poziom bezpieczeństwa.

### 5.4 TRANSPORT LOTNICZY

#### a. działania programowe

W 2016 r. przeprowadzono proces aktualizacji *Planu Skuteczności Działania Reference Period 2 (PSD RP2)*. **PAŻP** we współpracy z **ULC** i **Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa** przygotowała zaktualizowane założenia do rewizji *PSD RP2*, obejmujące nowe założenia odnośnie ruchu trasowego (prognoza STATFOR z września 2016 r., opublikowana w październiku 2016 r.) i inflacji (prognoza MFW z października 2016 r.).

Dodatkowo zaktualizowano obszary wymagające skorygowania w związku z przyjęciem błędnych założeń do oryginalnego *PSD RP2*. Zmiany wymagał przede wszystkim plan inwestycji, który pozwoliłby na wywiązywanie się z zobowiązań nakładanych przez regulacje unijne, *ATM Master Plan (SESAR)* oraz zapewnił ciągłość służb żeglugi powietrznej.

Niezbędna była aktualizacja kosztów osobowych oraz zmiany w procesie szkolenia, które pozwoliłyby zapewnić odpowiednią liczbę kontrolerów ruchu lotniczego o wymaganych kompetencjach. Zmiany te mają na celu przywrócenie stanu równowagi ekonomicznej Agencji oraz zapewnienie dynamicznego rozwoju w obszarze służb ruchu lotniczego i planowanych inwestycji.

W **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury** przygotowano wieloletni model finansowy na okres 7 lat oraz zweryfikowano plan generalny.

#### c. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

W 2016 r. **Port Lotniczy Radom** pozyskał finansowanie w formule Buy-Sell-Back. Natomiast, Zarząd **Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka** skupił się na optymalnym oszacowaniu potrzeb w stosunku do możliwości finansowych i organizacyjnych portu oraz określenie kolejności realizacji zadań inwestycyjnych.

#### d. inne działania

**Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze** w 2015 r. zawarło z Bankiem Pekao S.A. umowę emisyjną na finansowanie *Planu Inwestycyjnego* do kwoty 600 mln zł. Okres dostępności w ramach tego programu obejmuje lata 2015-2017, natomiast okres spłaty zaciągniętych zobowiązań obejmować będzie lata 2017-2022.

W 2016 r. na konta PPL wpłynęło dofinansowanie ze środków UE (Fundusz Spójności) w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013* na realizację dwóch projektów w ramach działania 6.3 *Rozwój sieci lotniczej TEN-T*, priorytetu VI *Drogowa i lotnicza sieć TEN-T* - pn. *Port Lotniczy Warszawa – Budowa/rozbudowa/przebudowa (modernizacja) infrastruktury lotniskowej oraz Port Lotniczy Warszawa – Budowa nawierzchni lotniskowych i drogowych*.

Wieloletni program inwestycyjny **Portu Lotniczego w Katowicach** finansowany jest z podwyższenia kapitału przez akcjonariuszy GTL S.A., środków własnych wypracowanych przez Spółkę oraz emisji obligacji długoterminowych GTL S.A. z terminem wykupu do końca 2021.

Zarząd **Portu Lotniczego im. NSZZ Solidarność** podejmował działania w celu pozyskania środków finansowych w ramach instrumentu *CEF, Interreg Południowy Bałtyk* oraz z *Regionalnego Programu Operacyjnego*.

Model finansowania inwestycji infrastrukturalnych w **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** opierał się w poprzednich latach na wykorzystaniu środków własnych MPL oraz funduszy pochodzących z UE w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013*, a także *Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013*. Sfinalizowanie w 2016 r. wszystkich inwestycji współfinansowanych z ww. źródeł umożliwiło wykorzystanie pełnej kwoty przyznanych środków. Finansowanie planów inwestycyjnych MPL zapewnione jest obecnie poprzez Umowę zawartą pomiędzy MPL a Bankiem Pekao o obsługę i gwarantowanie emisji długoterminowych obligacji.

### III. FINANSOWANIE SRT2020

#### 1. ŚRODKI FINANSOWE WYDATKOWANE NA REALIZACJĘ SRT2020 W POSZCZEGÓLNYCH RODZAJACH TRANSPORTU

##### 1.1 TRANSPORT DROGOWY I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO (BRD)

Tabela nr 3

Wysokość wydatków (w mln zł) w latach 2013-2016 dotyczących transportu drogowego i BRD

LP	Działanie	Źródła finansowania	2013	2014	2015	2016
1	Rozbudowa, utrzymanie i zarządzanie siecią dróg krajowych	Krajowy Fundusz Drogowy (w tym środki europejskie)	10 507	7 202	9 088	12783
		budżet państwa	2 848	2 828	2 852	2 949
2	Informacja, promocja i edukacja w zakresie BRD	budżet państwa	3,70	4,16	1,159	0,567
		budżet środków europejskich	4,46	4,5	15,763	
3	Nadzór nad bezpieczeństwem ruchu i transportu drogowego	budżet państwa	0,41	572	2,506	0,686
<b>SUMA</b>			<b>13 363,57</b>	<b>10 610,66</b>	<b>11 959,43</b>	<b>15733,25</b>

Źródło: dane MIB

##### 1.2 TRANSPORT KOLEJOWY

Tabela nr 4

Wysokość wydatków (w mln zł) w latach 2013-2016 dotyczących transportu kolejowego

LP	Działanie	Źródła finansowania	2013	2014	2015 <sup>37</sup>	2016 <sup>38</sup>
1.	Inwestycje w linie kolejowe	środki z UE; budżet państwa; Fundusz Kolejowy; kredyty z	3 199	5 827	7 221	4 933

<sup>37</sup> Dane na podstawie Sprawozdania z wykonania w 2015 roku planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku i Sprawozdania z wykonania w 2015 roku Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020.

<sup>38</sup> Dane na podstawie Sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2016.

		EBI; środki własne PKP PLK S.A., w tym obligacje spółki				
1.1		WPIK	3 199	5 751	7 196	0
1.2		KPK	0	76	25	4 933
2.	Utrzymanie linii kolejowych	budżet państwa, Fundusz Kolejowy, środki własne PKP PLK SA	1 199 <sup>39</sup>	3 424	3 389	4 237
3.	Przebudowa dworców kolejowych	budżet państwa, środki z UE, środki własne PKP S.A.	134	159	296	191
4.	Dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Minister Infrastruktury i Budownictwa	budżet państwa	409	471	498	543
5.	Zakup taboru kolejowego	budżet państwa, Fundusz Kolejowy	203	251	224	90
<b>SUMA</b>			<b>5 144</b>	<b>10 132</b>	<b>11 628</b>	<b>9994</b>
<p>Od 2014 r. dotacja podmiotowa dla PKP PLK SA i środki z Funduszu Kolejowego przeznaczone są nie tylko na finansowanie kosztów utrzymania, remontów i ochrony infrastruktury kolejowej, ale również współfinansują działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.</p>						

Źródło: dane MIB

### 1.3 TRANSPORT MORSKI

Tabela nr 5

Wysokość wydatków (w mln zł) w latach 2013-2016 dotyczących transportu morskiego

LP	Działanie	Źródła	2014	2015	
----	-----------	--------	------	------	--

<sup>39</sup> Wydatki budżetu państwa w 2013 r.

		finansowania	2013			2016
1.	Program Wieloletni na lata 2008 – 2014 pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”	budżet państwa	127,89	107	x	x
2.	Program Wieloletni na lata 2008-2013 pn. „Budowa drogi łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”	budżet państwa	0,07	x	x	x
3.	Program ochrony brzegów morskich	budżet państwa	44,7	30	30,7	32,7
4.	Ochrona brzegów morskich	budżet państwa, środki UE	x	10	268,8 <sup>40</sup>	39,8
5.	Budowa i modernizacja portów morskich	środki zarządów portów, środki UE	x	406	349,4	130,9
6.	Budowa i modernizacja infrastruktury dostępu do portów od strony morza	budżet państwa, środki UE	x	49	260,7	41,0
<b>SUMA</b>			<b>172,66</b>	<b>602</b>	<b>909,60</b>	<b>244,4</b>

Źródło: dane MG MiZŚ

### 1.4 TRANSPORT LOTNICZY

Tabela nr 6

Wysokość wydatków (w mln zł) w latach 2013-2016 dotyczących transportu lotniczego

LP	Działanie	Źródła finansowania	2013	2014	2015	2016
----	-----------	---------------------	------	------	------	------

<sup>40</sup> To środki budżetu państwa będące poza programem ochrony brzegów morskich.



1.	Realizacja inwestycji na lotniskach należących do sieci TEN-T	<i>POLiŚ i RPO</i>	4,5	359	557,6	349,5
----	---	--------------------	-----	-----	-------	-------

Źródło: dane MIB

## 2. ŚRODKI UNIJNE DLA TRANSPORTU<sup>41</sup>

### 2.1 Perspektywa finansowa UE 2007-2013 na koniec 2016 r.

#### Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (POIiŚ)

- Priorytety VI, VII i VIII programu dotyczą sektora transportu, a w szczególności podejmowania działań dotyczących rozwoju wszystkich gałęzi transportu – kolejowego, drogowego, morskiego, śródlądowego, lotniczego, intermodalnego, a także transportu miejskiego, bezpieczeństwa w transporcie oraz inteligentnych systemów transportowych.

#### Transport drogowy

- Projekty drogowe realizowane w ramach działań 6.1 *Rozwój sieci drogowej TEN-T* oraz 6.2 *Zapewnienie sprawnego dostępu drogowego do największych ośrodków na terenie wschodniej Polski* miały na celu poprawę dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych, jak również połączeń komunikacyjnych głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju.
- W działaniu 6.1 od początku realizacji programu podpisano umowy o dofinansowanie dla wszystkich 44 planowanych do realizacji projektów, w tym 31 dla projektów indywidualnych oraz 13 dla projektów konkursowych, o łącznej wartości całkowitej 60 158,96 mln zł oraz dofinansowaniu UE 36 254,86 mln zł. Cała alokacja w działaniu 6.1 została zakontraktowana. Do końca 2016 r. wszystkie projekty z działania 6.1 zostały zrealizowane pod względem rzeczowym i finansowym.
- W działaniu 6.2 podpisano umowy o dofinansowanie dla wszystkich 3 planowanych do realizacji projektów o łącznej wartości całkowitej 4 741,45 mln zł oraz dofinansowaniu UE 2 566,31 mln zł. Zakontraktowanie środków wyniosło 100% alokacji dla działania. Wszystkie te projekty zrealizowano pod względem rzeczowym i finansowym.
- Wskaźnik produktu: *Długość wybudowanych autostrad w sieci TEN-T* na koniec 2016 r. wyniósł 454,7 km i stanowi wykonanie 105% wartości docelowej (433 km) na koniec perspektywy.
- Wskaźnik produktu: *Długość wybudowanych i przebudowanych dróg ekspresowych w sieci TEN-T* wyniósł 679,6 km w 2016 r. i stanowi wykonanie 111% wartości docelowej (610 km) na koniec perspektywy.
- Wskaźnik produktu: *Długość wybudowanych i przebudowanych dróg w sieci TEN-T dostosowanych do nośności 115 kN/oś* osiągnął 162,2 km na koniec 2016 r. i stanowi wykonanie 144% wartości docelowej (113 km) na zakończenie perspektywy.
- Celem działania 8.2 *Drogi krajowe poza siecią TEN – T* było wsparcie projektów polegających na budowie odcinków dróg ekspresowych, przebudowie dróg krajowych, z dostosowaniem do nośności 115 kN/oś, przebudowie lub budowie odcinków dróg krajowych w miastach na prawach powiatu czy budowie obwodnic miast w ciągach dróg krajowych. W ramach tego działania zrealizowane zostały projekty indywidualne oraz konkursowe. Wsparcie otrzymały projekty z zakresu budowy i modernizacji dróg ekspresowych, przebudowy dróg krajowych oraz budowy obwodnic w ciągach tych dróg. Zawarto łącznie 50 umów o dofinansowanie o wartości całkowitej

<sup>41</sup> Źródło: MR

17 447,69 mln zł, oraz łącznej wartości dofinansowania UE 12 245,98 mln zł, co oznacza pełne zagospodarowanie alokacji w działaniu. Wszystkie z 50 zakontraktowanych w działaniu 8.2 projektów zrealizowano do końca 2016 r. pod względem rzeczowym i finansowym.

- Wskaźnik produktu: *Długość wybudowanych i przebudowanych dróg ekspresowych (km)* w 2016 r. wyniósł 281 km i stanowi wykonanie 100% wartości docelowej wskaźnika zakładanego w programie (281 km).
- Wskaźnik produktu: *Długość wybudowanych i przebudowanych dróg krajowych dostosowanych do nośności 115 kN/oś* na koniec 2016 r. osiągnął 141 km i stanowi wykonanie 100% wartości docelowej wskaźnika zakładanego w programie (141 km).

## **BRD**

- W ramach działania 8.1 *Bezpieczeństwo ruchu drogowego* realizowano projekty mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym – głównie dotyczące przebudowy miejsc niebezpiecznych (17 projektów w trybie konkursowym) oraz wyposażenia służb ratowniczych i prewencyjnych bezpieczeństwa ruchu drogowego (19 projektów w trybie indywidualnym). Łącznie w ramach działania 8.1 podpisano 36 umów o dofinansowanie o wartości całkowitej 823,39 mln zł oraz dofinansowaniu UE 659,22 mln zł. Wszystkie zaplanowane projekty zostały do końca 2016 r. zrealizowane pod względem rzeczowym i finansowym. Zgodnie ze wskaźnikami produktu przebudowano 35 miejsc niebezpiecznych (tj. skrzyżowania i kładki dla pieszych).

## **Inteligentne systemy transportowe**

- Lata 2007–2016 były okresem szczególnie intensywnych działań w zakresie wdrożeń systemów ITS w Polsce. Działania te stanowiły odpowiedź samorządów i zarządców dróg na możliwość współfinansowania wdrożeń z funduszy europejskich alokowanych na okres perspektywy finansowej 2007–2013. Projekty realizujące cele SRT w zakresie ITS były w przeważającej mierze finansowane ze środków *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013*.
- Największe przedsięwzięcia ITS realizowane w Polsce do końca 2016 r. miały charakter samodzielnych projektów lub komponentów składowych większych przedsięwzięć z zakresu modernizacji transportu (np. elementy sterowania ruchem lub systemy informacji pasażerskiej, jako uzupełnienie budowy linii tramwajowych lub zakupu taboru).
- W omawianym okresie szczególne ważne były projekty wspierane w ramach działania 8.3 *Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych*, które w większości miały charakter pilotażowy. Przyznana w umowach o dofinansowanie kwota środków UE wyniosła łącznie 478 218 329,33 zł. Projekty zrealizowano w następujących aglomeracjach miejskich: Bydgoszczy, Krakowie, Trójmieście, Górnośląskim Okręgu Przemysłowym, Gliwicach, Wrocławie, Poznaniu, Kaliszu, Rzeszowie, Szczecinie, Jastrzębiu Zdroju, Legnicy. Można wskazać, iż interwencja w ramach działania 8.3 jest dotychczas największym impulsem w tej dziedzinie w kraju. Prawie wszystkie z ww. projektów dotyczyły transportu miejskiego, a ich wartości (lub wartości komponentów ITS w złożonych projektach) wynosiły od kilku do ponad 100 milionów zł. Zdecydowana ich większość została zakończona i rozliczona w 2016 r. Wśród podmiotów realizujących dominowały samorządy miast wojewódzkich. Niektóre projekty były realizowane przez miasta powiatowe, konsorcja albo związki komunikacyjne miast lub gmin. Miasta wojewódzkie pięciu województw Polski Wschodniej (Olsztyn, Białystok, Lublin, Kielce, Rzeszów) korzystały również z dedykowanego wsparcia w zakresie transportu publicznego, w tym rozwoju infrastruktury ITS w ramach *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*.

## **Transport kolejowy**

- W ramach realizacji działania 7.1 *Rozwój transportu kolejowego* do końca 2016 r. podpisano 84 umowy o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków całkowitych 30 676,22 mln zł i o łącznej wartości dofinansowania UE w wysokości 17 322,01 mln zł. Zrealizowane projekty mają na celu m.in. poprawę stanu technicznego linii kolejowych zlokalizowanych w sieci TEN-T, jak i poza nią, umożliwienie podróżującym korzystanie z nowoczesnego taboru kolejowego oraz dworców kolejowych oraz przyczyniają się do lepszego zrównoważenia systemu transportowego, zwiększenia dostępności transportowej kraju, a także zwiększenia udziału i znaczenia transportu

alternatywnego w stosunku do transportu drogowego. W 2016 r. trwało intensywne wdrażanie projektów, dzięki którym modernizowano i rewitalizowano linie kolejowe, dokonywano zakupu oraz odnawiano tabor kolejowy i przebudowywano kompleksy dworcowe.

- W przypadku części projektów kolejowych powstały opóźnienia, których nadrobienie do końca perspektywy (czyli do końca 2015 r.) nie było możliwe. W celu uniknięcia utraty środków UE, podjęto rozmowy z Komisją Europejską, aby możliwa była kontynuacja tych projektów ze środków perspektywy 2014-2020 (tzw. procedura fazowania). W wyniku rozmów podjętych z KE dziewięć projektów uzyskało zgodę na kontynuację w perspektywie 2014-2020:
  - Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego,
  - Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F),
  - Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne),
  - Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice),
  - Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty,
  - Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja *Kolei Kokoszkowskiej* Faza II – realizacja przedsięwzięcia,
  - Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa),
  - Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III,
  - Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odc. Czempin – Poznań.
- Na koniec 2016 r. na podstawie zatwierdzonych wniosków o płatność końcową osiągnięto następujące wskaźniki:
  - długość przebudowanych linii kolejowych – 583 km,
  - długość zrewitalizowanych linii kolejowych - 586 km,
  - liczba zakupionych bądź zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego – 440 szt.

### **Transport intermodalny**

- W ramach realizacji działania 7.4 *Rozwój transportu intermodalnego* wg stanu na koniec 2016 r. podpisano umowy o dofinansowanie dla 21 projektów o łącznej wartości wydatków całkowitych w wysokości 1 790,44 mln zł i łącznym dofinansowaniu UE w wysokości 473,45 mln zł, w ramach których kontynuowano budowę i rozbudowę intermodalnych terminali kontenerowych oraz zakup sprzętu i taboru do wykonywania przewozów intermodalnych. Zrealizowane projekty przyczyniły się do zwiększenia udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków, co z kolei w następnych latach przyczyni się do lepszego zrównoważenia systemu transportowego kraju oraz zwiększenia udziału transportu alternatywnego w stosunku do transportu drogowego.
- W wyniku realizacji projektów *liczba zbudowanych i rozbudowanych centrów logistycznych oraz terminali kontenerowych* w ramach ww. działania wynosi 15 (szt.), co oznacza osiągnięcie 300% planowanej wartości (5 szt.).

### **Transport miejski i logistyka**

- W 2016 r. kończyło się wdrażanie projektów w ramach działania 7.3 *Transport miejski w obszarach metropolitalnych* obejmujących budowę i modernizację linii tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (w tym systemy telematyczne, ITS, parkingi typu Park & Ride) oraz zakup i modernizację taboru w 9 obszarach metropolitalnych w Polsce (katowickim, trójmiejskim, warszawskim, wrocławskim, toruńsko- bydgoskim, łódzkim, krakowskim, szczecińskim i poznańskim). Realizacja powyższych projektów przyczynia się do ograniczenia negatywnego oddziaływania systemu komunikacyjnego na środowisko oraz na mieszkańców miast (dzięki redukcji emisji hałasu, wibracji i zanieczyszczeń). Czas podróży pasażerów transportu publicznego ulega skróceniu, przy jednoczesnym podnoszeniu komfortu podróży, co stwarza dodatkowe zachęty do korzystania ze zmodernizowanego systemu komunikacji miejskiej. Dzięki zakupowi nowoczesnego, niskopodłogowego taboru poprawia się dostępność do transportu publicznego, w tym także dla osób o ograniczonej mobilności, osób starszych i niepełnosprawnych. Na koniec 2016 r. w działaniu 7.3 podpisano 48 umów o dofinansowanie o łącznej wartości 20 191,01 mln zł

oraz dofinansowaniu UE w wysokości 12 485,89 mln zł. Cała dostępna dla działania kwota została zagospodarowana.

- Głównymi beneficjentami działania 8.3 *Rozwój inteligentnych systemów transportowych* są: gminy i miasta na prawach powiatu lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne, związki oraz porozumienia jednostek samorządu terytorialnego, zarządcy dróg, zarządcy infrastruktury komunikacyjnej. W ramach działania 8.3 projekty były wylaniane w trybie konkursowym. Zrealizowano 12 umów o dofinansowanie o łącznym koszcie 615,52 mln zł oraz dofinansowaniu UE w wysokości 481,14 mln zł. Wszystkie projekty zostały zakończone rzeczowo i finansowo.

#### **Transport morski**

- W ramach realizacji działania 7.2 *Rozwój transportu morskiego* wg stanu na koniec 2016 r. podpisano umowy o dofinansowanie dla wszystkich 37 projektów przewidzianych do realizacji w tym działaniu, o całkowitej wartości wynoszącej 3 753,52 mln zł i łącznym dofinansowaniu UE 2 681,32 mln zł. Zrealizowano inwestycje z zakresu budowy i modernizacji nabrzeży, basenów i kanałów w portach morskich, modernizacji torów wodnych, falochronów i wejść do portów, budowy i modernizacji dróg i linii kolejowych zapewniających dostęp do portu od strony lądu, a także prac przygotowawczych. Zakończono realizację wszystkich 37 projektów.
- Wartość wskaźnika: *Długość wybudowanych i zmodernizowanych nabrzeży portowych* na koniec 2016 r. osiągnęła wartość 6,82 km.

#### **Transport wodny śródlądowy**

- W ramach realizacji działania 7.5 *Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych* wg stanu na koniec 2016 r. podpisano umowy o dofinansowanie dla wszystkich 13 projektów przewidzianych do realizacji w tym działaniu, na łączną wartość wydatków całkowitych 404,58 mln zł i dofinansowaniu UE 317,46 mln zł. Dofinansowano inwestycje z zakresu modernizacji infrastruktury zabudowy regulacyjnej rzeki Odry i Kanału Gliwickiego, udroźnienia przejść żeglownych oraz prac przygotowawczych. Do końca 2016 r. zakończono realizację wszystkich projektów.
- Na koniec 2016 r. osiągnięto wartość wskaźnika: *Liczba zmodernizowanych obiektów na śródlądowych drogach wodnych* w wysokości 90 szt.

#### **Transport lotniczy**

- W 2016 r. kończone były inwestycje współfinansowane w ramach *POIiŚ 2007-2013* z zakresu rozbudowy infrastruktury i poprawy bezpieczeństwa portów lotniczych oraz związane ze zwiększeniem przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej.
- Wartość 17 umów o dofinansowanie podpisanych w ramach działania 6.3 *POIiŚ Rozwój sieci lotniczej TEN-T* wyniosła 3 949,18 mln zł, a dofinansowanie UE - 1 394,64 mln zł. Na koniec 2016 r. zakończonych zostało 16 projektów realizowanych w 8 portach lotniczych, w realizacji pozostaje jedynie inwestycja w porcie lotniczym w Warszawie. W sektorze lotniczym realizowano również projekty związane z poprawą bezpieczeństwa. Wartość 20 umów o dofinansowanie podpisanych w działaniu 8.4 *Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego* wyniosła 302,36 mln zł, a wysokość dofinansowania UE - 201,87 mln zł. Według stanu na koniec 2016 r. wszystkie dofinansowane projekty zostały zakończone pod względem rzeczowym i finansowym.

#### **Fundusz TEN-T**

Od początku korzystania Polski ze środków TEN-T do końca 2016 r. polscy beneficjenci otrzymali dofinansowanie w wysokości 75,15 mln EURO na realizację 32 projektów z sektorów transportu drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i wodnego - śródlądowego (dot. RIS). Z tej kwoty otrzymano 44,73 mln EURO jako refundację poniesionych wydatków. Rzeczowo zakończone zostały wszystkie 32 projekty.

Fundusz TEN-T w nowej perspektywie finansowej 2014-2020 został zastąpiony przez instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility - CEF).

## **Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013**

W Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 (PO RPW) wsparcie projektów transportowych możliwe było<sup>42</sup> w ramach 2 spośród 6 osi priorytetowych Programu:

### **III oś priorytetowa – Wojewódzkie ośrodki wzrostu**

Celem działań podejmowanych w ramach III osi priorytetowej było stymulowanie rozwoju wybranych funkcji metropolitalnych 5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej. W odniesieniu do transportu realizacja celu III osi priorytetowej została zapewniona poprzez inwestycje polegające na budowaniu zintegrowanych systemów miejskiego transportu publicznego w ramach działania III.1. W sumie w ramach działania zrealizowano 8 projektów o wartości EFRR wynoszącej 370,34 mln EURO. Dzięki nim do końca 2016 r. dokonano zakupu łącznie 423 szt. taboru, w tym 70 trolejbusów w Lublinie, 15 tramwajów w Olsztynie oraz 338 autobusów w Białymstoku, Lublinie, Kielcach i Rzeszowie. Projekty w istotny sposób poprawiają jakość komunikacji w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej i ich potencjalnych obszarach metropolitalnych, zwiększają bezpieczeństwo podróży oraz zachęcają mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego.

### **IV oś priorytetowa – Infrastruktura transportowa**

Celem IV osi priorytetowej *Infrastruktura transportowa* była poprawa dostępności i jakości powiązań komunikacyjnych województw Polski Wschodniej. Jego realizacja została zapewniona poprzez inwestycje polegające na budowie i modernizacji ważnych odcinków dróg wojewódzkich Polski Wschodniej oraz obwodnic w ciągach dróg krajowych. Na tego typu inwestycje przeznaczono środki EFRR o wartości 693 mln EURO.

W celu poprawy powiązań Polski Wschodniej z krajowym i międzynarodowym układem transportowym w ramach IV osi priorytetowej do końca 2016 r. było realizowanych 37<sup>43</sup> umów o dofinansowanie o wartości EFRR wynoszącej 692,72 mln EURO<sup>44</sup>. Dzięki nim do końca 2016 r. wybudowano i przebudowano łącznie 353 km dróg krajowych i wojewódzkich w makroregionie, w tym ukończono budowę 23 obwodnic (miejscowości: Opole Lubelskie, Chodel, Bełżyce, Frampol, Jarosław, Przemyśl (dwie), Kolbuszowa, Mielec (dwie), Stawiski, Jędrzejów, Osiek, Mrągowo, Ełk, Biłgoraj (dwie), Końskie, Hrubieszów, Szczuczyn, Bargłów, Olecko, Kurozwęki) i wybudowano 2 mosty na Wiśle (w Kamieniu i Połańcu). Dzięki inwestycjom wykazano oszczędność czasu w przewozach (towarowych i pasażerskich) w wysokości ok. 124,3 mln EURO.

## **Regionalne Programy Operacyjne na koniec 2016 r.**

W ramach 16 regionalnych programów operacyjnych 2007-2013 do końca 2016 r. zostało podpisanych łącznie 2805 umów o dofinansowanie na łączną kwotę wsparcia EFRR 21,6 mld zł.

Na inwestycje dotyczące transportu drogowego przeznaczono do końca 2016 r. ok. 16,4 mld zł. Środki te pozwoliły na przebudowę ok 2500 km dróg wojewódzkich, ok. 4230 km dróg powiatowych i ok. 2340 km dróg gminnych. Ponadto wybudowanych zostało ok. 216 km dróg wojewódzkich, ok. 165 km dróg powiatowych i ok. 500 km dróg gminnych.

Wartość inwestycji z zakresu kolei do końca 2016 r. wynosiła ok. 1,17 mld zł. Kwota ta umożliwiła modernizację 200 sztuk taboru kolejowego i zakup 130 nowych jednostek taboru kolejowego, Dodatkowo, przebudowano ponad 900 km istniejących linii kolejowych oraz wybudowano ponad 8 km nowych linii.

Do końca 2016 r. na inwestycje w transport miejski przeznaczono ok. 1,01 mld zł, natomiast na działania z zakresu ścieżek rowerowych 148,63 mln zł. Z zaangażowaniem środków unijnych z regionalnych programów operacyjnych zakupiono ponad 1 200 jednostek taboru komunikacji miejskiej i zmodernizowano 292 jednostki. W polskich regionach wybudowano lub wytyczono także ponad 1 700 km ścieżek rowerowych.

<sup>42</sup> Sprawozdanie końcowe z realizacji PO RPW przekazano do KE w I kwartale 2017 r.

<sup>43</sup> Zawarto 37 umów, w ramach których realizowane były 34 projekty.

<sup>44</sup> Podpisano umowy na kwotę wyższą niż dostępna pula środków w osi.

Ponadto w regionalnych programach operacyjnych realizowane były działania dotyczące transportu lotniczego (ok. 730 mln zł wsparcia z *EFRR*). Jednym ze zrealizowanych projektów było dofinansowanie uruchomienia lotniska w Modlinie na terenie województwa mazowieckiego.

W ramach programów regionalnych w mniejszym stopniu wspierane były także projekty dotyczące transportu multimodalnego (dofinansowanie z *EFRR* ok. 71 mln zł), inteligentnych systemów transportu (dofinansowanie z *EFRR* ok. 20 mln zł) oraz portów i śródlądowych dróg wodnych (dofinansowanie z *EFRR* ok. 74 mln zł).

**Tabela nr 7**

**Kwoty dofinansowania z UE (w zł) – zawarte umowy uwzględniające kwoty dofinansowania w ramach: PO Infrastruktura i Środowisko, PO Rozwój Polski Wschodniej i Regionalnych Programów Operacyjnych**

Lp	Kategoria projektu	PO Infrastruktura i Środowisko	PO Rozwój Polski Wschodniej	RPO Razem	Razem
1	Kolej	5 136 507 162	0	1 204 592 690	6 341 099 852
2	Kolej (sieci TEN-T)	9 477 844 777	0	0	9 477 844 777
3	Tabor kolejowy	1 676 066 132	0	1 173 108 399	2 849 174 531
4	Tabor kolejowy (sieci TEN-T)	917 504 288	0	0	917 504 288
5	Autostrady <sup>45</sup>	7 776 991 597	0	0	7 776 991 597
6	Autostrady (sieci TEN-T) <sup>46</sup>	35 969 851 216	0	0	35 969 851 216
7	Drogi krajowe <sup>47</sup>	7 886 180 717	1 549 045 192	131 639 267	9 566 865 176
8	Drogi regionalne/lokalne	0	1 508 671 278	16 265 312 065	17 773 983 343
9	Ścieżki rowerowe	0	226 593 516	148 634 448	375 227 964
10	Transport miejski	12 446 115 558	1 634 699 178	1 011 299 409	15 092 114 145
11	Transport multimodalny	198 725 386	0	70 876 230	269 601 616
12	Transport multimodalny (sieci TEN-T)	283 601 994	0	0	283 601 994
13	Inteligentne systemy transportu	493 313 990	0	20 086 457	513 400 447
14	Porty lotnicze	1 613 226 542	0	729 291 932	2 342 518 474
15	Porty	279 253 074	0	55 336 441	334 589 515
16	Śródlądowe drogi wodne (regionalne i lokalne)	336 639 325	0	18 341 298	354 980 623
17	Promowanie czystego transportu miejskiego	0	0	773 811 822	773 811 822

<sup>45</sup> Autostrady + drogi ekspresowe poza TEN-T

<sup>46</sup> Autostrady + drogi ekspresowe w TEN-T

<sup>47</sup> Uwzględnia BRD

Razem	84 491 821 758	4 919 009 164	21 602 330 458	111 013 161 380
-------	----------------	---------------	----------------	-----------------

Źródło: MR

## 2.2 Perspektywa finansowa UE 2014-2020 na koniec 2016 r.

### Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ)

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ) został przyjęty przez Komisję Europejską w dniu 16 grudnia 2014 r. Interwencja POIiŚ 2014-2020 wpisuje się w realizację określonych na poziomie UE i krajowym celów i obszarów priorytetowych oraz kierunków działań w dziedzinie transportu. Alokacja środków z budżetu UE przeznaczona na sektor transportu wynosi ponad 19,8 mld EURO, co stanowi ponad 72% środków UE zaangażowanych w tym programie operacyjnym. Wsparcie zostanie skierowane na rozwój gałęzi transportu drogowego, kolejowego, miejskiego, morskiego, wodnego śródlądowego i intermodalnego oraz, w ograniczonym zakresie, na poprawę bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Wsparcie dla sektora transportu zostało przewidziane w 4 poniższych osiach priorytetowych POIiŚ 2014-2020:

#### III. Oś priorytetowa Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego

W ramach tej osi wspierane są projekty sprzyjające osiągnięciu celu szczegółowego, który został określony jako *poprawa stanu infrastruktury drogowej w sieci TEN-T w Polsce* i wpisujące się w następujące priorytety inwestycyjne:

- (7.i) *wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T,*
- (7.ii) *rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.*

Wsparcie dla powyższych priorytetów inwestycyjnych ze środków UE zostało zaprogramowane w ramach Funduszu Spójności, a przyznana alokacja stanowi 42% dostępnych w tym funduszu środków i wynosi ponad 9,5 mld EURO.

#### Transport drogowy

W ramach działania 3.1 *Rozwój sieci drogowej TEN-T* podpisano 22 umowy o dofinansowanie dla projektów polegających głównie na budowie dróg ekspresowych w sieci TEN-T, ale również umowę dotyczącą prowadzenia działań edukacyjnych na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Łączna wartość tych inwestycji to 25 015,57 mln zł, z czego 12 636,28 mln zł stanowi dofinansowanie ze środków unijnych. W efekcie realizacji tych projektów powstanie 511 km nowych dróg ekspresowych.

#### Transport lotniczy

Działania z zakresu poprawy bezpieczeństwa i ochrony środowiska w portach lotniczych finansowane będą w ramach priorytetu inwestycyjnego (7.i) *wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T*. W 2016 r. kontynuowano prace związane z zapewnieniem współfinansowania dla zadań dot. poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego, zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej oraz ochrony środowiska. Na *Wykazie Projektów Zidentyfikowanych* znajduje się projekt krajowego organu zarządzania ruchem lotniczym dot. inwestycji w infrastrukturę łączności, nawigacji i dozoru. Realizacja ww. projektu przyczyni się do zwiększenia przepustowości i pojemności przestrzeni powietrznej, poprawy bezpieczeństwa świadczonych usług, dostosowania infrastruktury do obecnego i prognozowanego ruchu oraz wpłynie na ograniczenie negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko naturalne.

#### IV. Oś priorytetowa Infrastruktura drogowa dla miast

Dla powyższej osi przewidziano wsparcie projektów, przyczyniających się do osiągnięcia 2 celów szczegółowych, dotyczących:

- *Zwiększenia dostępności ośrodków miejskich w TEN-T oraz odciążenia miast od nadmiernego ruchu drogowego,*
- *Zwiększenia dostępności transportowej ośrodków miejskich poza siecią podstawowych połączeń drogowych w TEN-T oraz odciążenia miast od nadmiernego ruchu drogowego.*

W ramach powyższej osi nacisk położono na priorytety inwestycyjne, których realizacja będzie służyła:

- *(7.a.) wspieraniu multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T,*
- *(7.b.) zwiększeniu mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.*

Dla realizacji powyższych priorytetów przewidziano możliwość wykorzystania środków dostępnych w ramach *Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego*, a przyznana na powyższe priorytety alokacja stanowi 60,5% środków tego funduszu i wynosi 2,97 mld EURO.

W ramach osi IV do końca 2016 r. podpisano 10 umów o dofinansowanie dla projektów polegających głównie na budowie obwodnic, ale również projekty dotyczące budowy lub przebudowy dróg krajowych i ekspresowych. Łączna wartość tych inwestycji to 4 699,6 mln zł, z czego 3 015,73 mln zł stanowi dofinansowanie ze środków unijnych. W efekcie realizacji tych projektów powstanie 127 km nowych dróg (z czego 49,57 km to drogi ekspresowe), a 19,13 km dróg krajowych zostanie przebudowanych.

## **V. Oś priorytetowa *Rozwój transportu kolejowego w Polsce***

W odniesieniu do transportu kolejowego, w ramach powyższej osi zaprogramowano dążenie do osiągnięcia 2 celów szczegółowych:

- *Poprawa stanu połączeń kolejowych pomiędzy głównymi miastami Polski,*
- *Poprawa infrastruktury krajowych połączeń kolejowych oraz wzrost wykorzystania systemów kolejowych w miastach.*

Przyjęto, że dla osiągnięcia tak określonych celów wspierane będą projekty wpisujące się w poniższe priorytety inwestycyjne:

- *(7.i.) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T,*
- *(7.iii.) rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.*

Na wdrażanie powyższych priorytetów inwestycyjnych udostępniono środki *Funduszu Spójności* w wysokości nieznacznie przekraczającej 5 mld EURO, stanowiące jednocześnie 22% wielkości alokacji dostępnej w ramach tego funduszu.

Interwencja *POIiŚ 2014-2020* wpisuje się w realizację określonych na poziomie UE i krajowym celów i obszarów priorytetowych oraz kierunków rozwoju sektora kolejowego w Polsce, w szczególności w obszar modernizacji i rehabilitacji linii kolejowych, zakupu taboru, instalacji systemu ERTMS, a także likwidacji miejsc niebezpiecznych. Jest to w głównej mierze kontynuacja interwencji rozpoczętej w ramach *POIiŚ 2007-2013*, np. w zakresie domykania modernizacji ciągów kolejowych należących przede wszystkim do sieci TEN-T. W okresie programowania 2014-2020 dużo większy nacisk jest położony na poprawę jakości i przepustowości sieci kolejowej towarowej.

W ramach *POIiŚ 2007-2013* PKP PLK SA uruchomiła szereg prac przygotowawczych, pod inwestycje, aby w kolejnej perspektywie było możliwe ich sprawne uruchomienie. Prace te obejmowały studia wykonalności, przygotowanie dokumentacji przetargowej, a także dokumentację środowiskową. Zakres tych prac dotyczył również pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych (np. uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).

Pod koniec 2016 r. ogłoszone zostały 3 konkursy dotyczące transportu kolejowego: 2 z nich dla działania 5.2 *Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T* na kwotę 2,26 mld zł, jeden dla działania 5.1 *Rozwój kolejowej sieci TEN-T* o wartości 850 mln zł.



Do końca 2016 r. na *Wykazie projektów zidentyfikowanych POIiŚ* znalazło się 51 inwestycji o szacowanej wartości wkładu UE wynoszącej 16,3 mld zł (31 w działaniu 5.1 *Rozwój kolejowej sieci TEN-T* oraz 20 w działaniu 5.2 *Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T*). 9 z tych projektów to inwestycje z okresu 2007-2013, które zostały poddane procedurze fazowania.

W ramach *POIiŚ 2014-2020* w sektorze kolejowym do końca 2016 r. podpisano 14 umów o dofinansowanie (w tym 9 dla projektów fazowanych), dla których wkład UE wyniósł blisko 6,2 mld zł. Na koniec 2016 r. na podstawie zawartych z beneficjentami umów o dofinansowanie zaplanowano do osiągnięcia następujące wskaźniki:

- całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – 331,6 km,
- długość linii kolejowych wyposażonych w system ERTMS - 631 km,
- długość linii kolejowych wyposażonych w LCS - 397 km,
- liczba przejść dla zwierząt, korytarzy ekologicznych – 33 szt.

## **VI. Oś priorytetowa *Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach***

W ramach powyższej osi skoncentrowano się na potrzebie osiągnięcia wzrostu wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego, który stanowi cel szczegółowy VI osi priorytetowej. W *POIiŚ 2014-2020* określono, że dla jego osiągnięcia niezbędne jest wsparcie projektów wpisujących się w priorytet inwestycyjny określony jako:

- (4.v.) *promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.*

Cele tego priorytetu mają zostać osiągnięte poprzez m.in. rozwój transportu szynowego, tj. inwestycje w infrastrukturę i tabor. W miastach nieposiadających transportu szynowego będą to autobusy spełniające normy EURO 6, z priorytetowym traktowaniem pojazdów o napędzie alternatywnym. Projekty mogą być uzupełnione o węzły przesiadkowe oraz systemy ITS. W ramach projektów szynowych wspierana będzie również rozbudowa II linii metra w Warszawie.

Na ten priorytet dostępna jest w ramach *Funduszu Spójności* kwota w wysokości ok. 2,3 mld EURO, co odpowiada udziałowi procentowemu w puli środków dostępnych dla Polski w tym funduszu na poziomie 10%.

Projekty są wybierane w trybie indywidualnym. Do końca 2016 r. na *Wykazie projektów zidentyfikowanych POIiŚ* znalazło się 48 inwestycji o szacowanej wartości wkładu UE wynoszącej 8,57 mld zł. Ich identyfikacja następowała w momencie przyjmowania Strategii ZIT dla danego obszaru funkcjonalnego.

Do końca 2016 r. w ramach ww. osi priorytetowej podpisano 5 umów o dofinansowanie, dla których wkład UE wyniósł ponad 2,1 mld zł. Na koniec 2016 r. na podstawie zawartych z beneficjentami umów o dofinansowanie zaplanowano do osiągnięcia następujące wskaźniki:

- długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra – 11,34 km,
- liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej - 119 szt.

## ***Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (PO PW)***

Głównym celem *Programu* jest wzrost konkurencyjności i innowacyjności makroregionu Polski Wschodniej. Wśród 4 osi priorytetowych *PO PW* dwie zostały dedykowane transportowi:

### **II oś priorytetowa – *Nowoczesna infrastruktura transportowa***

Oś priorytetowa II obejmuje swoim zakresem interwencji cele tematyczne 4 i 7, w tym poniższe priorytety inwestycyjne:

- *4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.*

Celem szczegółowym jest: *Zwiększone wykorzystanie transportu miejskiego w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych.*

Do typów przedsięwzięć mogących liczyć na wsparcie ze środków PO PW należą:

- budowa/ przebudowa sieci autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru,
  - budowa/ przebudowa niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalnych dworców przesiadkowych,
  - wdrożenie nowych, rozbudowa lub modernizacja istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej.
- *7b Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.*

Celem szczegółowym jest: *Zwiększona dostępność miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych w zakresie infrastruktury drogowej.*

Do typów przedsięwzięć mogących liczyć na wsparcie ze środków PO PW należą:

- budowa / przebudowa dróg krajowych lub wojewódzkich w obrębie miast wojewódzkich Polski Wschodniej,
- budowa / przebudowa dróg wojewódzkich w obszarach funkcjonalnych albo obszarach realizacji ZIT miast wojewódzkich Polski Wschodniej.

Ww. projekty zapewnią połączenie tych dróg z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T.

Alokacja środków w ramach EFRR wynosi 916 156 091 EURO, w tym:

- dla Działania 2.1 *Zrównoważony transport miejski*: 440 110 395 EURO,
- dla Działania 2.2 *Infrastruktura drogowa*: 476 045 696 EURO.

### **III oś priorytetowa – Ponadregionalna infrastruktura kolejowa**

Oś priorytetowa III obejmuje swoim zakresem interwencji priorytet inwestycyjny 7d *Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu*. Celem szczegółowym jest: *Zwiększona dostępność Polski Wschodniej w zakresie infrastruktury kolejowej.*

Planowana interwencja jest ukierunkowana na wzmocnienie wewnętrznych i uzupełnienie zewnętrznych połączeń w transporcie kolejowym Polski Wschodniej. Podstawowym założeniem interwencji jest skierowanie środków na realizację inwestycji na odcinkach służących poprawie dostępności transportowej w obrębie Polski Wschodniej, a jednocześnie istotnych pod względem wzmocnienia makroregionalnych potencjałów rozwojowych.

Ze środków POPW wspierane będą inwestycje w infrastrukturę liniową: rewitalizacja, rehabilitacja lub modernizacja drogi kolejowej. Ponadto, w przypadku wybranych projektów przewidziana jest budowa lub przebudowa sieci trakcyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Elementami projektów będą także inwestycje w infrastrukturę punktową (obiekty obsługi podróżnych m.in. przystanki, wiaty, kładki dla pieszych - wraz z ich dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, przejazdy kolejowe oraz inne obiekty inżynieryjne), inwestycje w systemy sterowania ruchem kolejowym, inwestycje w systemy informacji pasażerskiej.

Alokacja środków w ramach EFRR wynosi 330 406 721 EURO.

Wg stanu na 31 grudnia 2016 r. kontraktacja w ramach powyższych działań POPW przedstawiała się następująco:

Priorytet Inwestycyjny (PI)	Liczba zawartych umów o dofinansowanie	Kwota dofinansowania z EFRR (EUR <sup>48</sup> )	Udział zakontraktowanych środków w alokacji <sup>49</sup> danego PI
4e	1	19 576 894,08	5%
7b	14	268 213 353,40	56%
7d	1	89 080 130,26	29%

### **Instrument „Łącząc Europę” – CEF (ang. Connecting Europe Facility)**

W zakresie finansowania inwestycji transportowych istotną rolę w nowej perspektywie odgrywa instrument CEF, dedykowany 3 rodzajom infrastruktury: transeuropejskiej sieci transportowej, telekomunikacyjnej i energetycznej. Dostępna pula środków na inwestycje w sektorze transportu wynosi 24 mld EURO, z czego 11,3 mld EURO przeniesiono z Funduszu Spójności (FS), przy czym środki te zostały zarezerwowane wyłącznie dla państw kohezyjnych. Polska może liczyć na otrzymanie środków w wysokości ok. 4,14 mld EURO z puli FS (tzw. koperta narodowa). Środki zostaną rozdysponowane przez KE w ramach konkursów w okresie 2014-2020.

Publikacja zaproszeń do składania wniosków do pierwszego konkursu CEF – Transport miała miejsce 11 września 2014 r. Budżet konkursu wyniósł 12 mld EURO, z czego 4 mld EURO to środki dla państw kohezyjnych. Złożenie wniosków, zgodnie z harmonogramem konkursu, nastąpiło w 2015 r. - Polska złożyła 27 wniosków (13 w puli dla państw kohezyjnych i 14 w puli ogólnej). Ich łączna wartość to prawie 4,2 mld EURO. Spośród złożonych wniosków dofinansowanie otrzymało 10 projektów w ramach puli dla państw kohezyjnych oraz 7 projektów w ramach puli ogólnej. Łączna kwota otrzymanego dofinansowania z CEF to 1,94 mld EURO.

Drugi konkurs CEF – Transport został ogłoszony w dniu 5 listopada 2015 r. Budżet konkursu wyniósł 8,69 mld EURO, z czego 7,6 mld EURO stanowiły środki przeznaczone dla państw kohezyjnych. W ramach drugiego konkursu Polska przekazała do KE 30 wniosków (22 w puli dla państw kohezyjnych i 8 w puli ogólnej). Ich łączna wartość to 3,59 mld EURO, z czego wnioskowane dofinansowanie z CEF wynosi 2,78 mld EURO. Spośród złożonych wniosków dofinansowanie otrzymało 15 projektów w ramach puli dla państw kohezyjnych oraz 1 projekt w ramach puli ogólnej. Łączna kwota otrzymanego dofinansowania z CEF to 1,89 mld EURO.

Trzeci konkurs CEF- Transport został ogłoszony w dniu 13 października 2016 r. Budżet konkursu wyniósł 1,94 mld EURO, z czego 1,1 mld EURO stanowiły środki przeznaczone dla państw kohezyjnych. Termin składania wniosków został wyznaczony na dzień 07 lutego 2017 r.

Konkurs CEF- Synergy: w 2016 r. miał miejsce konkurs, w ramach którego o dofinansowanie mogły ubiegać się projekty dotyczące jednocześnie sektorów transportu i energii. Był to pierwszy taki konkurs organizowany przez Komisję Europejską z budżetem w wysokości 40 mln EURO. Z Polski został zgłoszony jeden projekt wnioskujący o dofinansowanie w kwocie 1,05 mln EURO.

### **Regionalne programy operacyjne na lata 2014-2020**

W ramach Regionalnych Programów Operacyjnych wspierane są inwestycje dotyczące:

- niskoemisyjnego transportu miejskiego (w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 4e)
- transportu drogowego (w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7b)
- niskoemisyjnych systemów transportu (w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7c)
- transportu kolejowego (w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7d)

<sup>48</sup> Kurs 1 EURO = 4,4141 zł

<sup>49</sup> alokacja bez rezerwy wykonania

4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

Projekty dotyczące transportu miejskiego realizowane w regionalnych programach operacyjnych na lata 2014-2020 skupiać się będą przede wszystkim na inwestycjach polegających na:

- o zakupie niskoemisyjnego taboru komunikacji miejskiej,
- o budowie, przebudowie lub modernizacji infrastruktury transportu publicznego np. parkingów P&R, B&R, zajezdni czy zintegrowanych centrów przesiadkowych,
- o rozbudowie systemu ścieżek rowerowych oraz infrastruktury rowerowej,
- o poprawie efektywności energetycznej oświetlenia.

Alokacja środków w ramach EFRR na transport niskoemisyjny (PI 4e) w 16 RPO wynosi ok. 2,37 mld EURO.

7b Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi

Projekty z zakresu transportu drogowego realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014-2020 dotyczą przede wszystkim:

- o budowy, przebudowy i modernizacji dróg wojewódzkich, w tym obwodnic i skrzyżowań w ciągach dróg wojewódzkich wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- o budowy, przebudowy i modernizacji drogowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, w tym m.in. wiaduktów, tuneli, mostów, estakad, przepustów itd.,
- o budowy, przebudowy i modernizacji dróg lokalnych (powiatowych i gminnych), w tym obwodnic i skrzyżowań w ciągach dróg lokalnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- o budowy, przebudowy i modernizacji drogowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych w ciągach dróg lokalnych, w tym m.in. wiaduktów, tuneli, mostów, estakad, przepustów itd.

Ponadto w wybranych regionach wspierane są również inwestycje z zakresu inteligentnych systemów transportowych ITS np. zakup i wdrożenie systemów monitorowania, sterowania i zarządzania ruchem, systemów informacji o stanie dróg i ich zatłoczeniu.

Alokacja środków w ramach EFRR na transport drogowy (PI 7b) w 16 RPO wynosi ok. 3 mld EURO.

7c Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej

Priorytet Inwestycyjny 7c jest realizowany jedynie w przypadku 4 regionalnych programów operacyjnych (kujawsko-pomorskiego, łódzkiego, podkarpackiego, zachodniopomorskiego). Wspierane są projekty dotyczące:

- o budowy, przebudowy i modernizacji terminali przeładunkowych, w tym terminali położonych w centrach logistycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz zakupu lub modernizacji wyposażenia wykorzystywanego przy świadczeniu usług transportu multimodalnego,
- o zakupu taboru autobusowego dla pozamiejskiej komunikacji publicznej,
- o budowy, rozbudowy i modernizacji ogólnodostępnej infrastruktury szlaków żeglownych, poprawy jakości oraz monitoringu dróg wodnych.

Alokacja środków w ramach EFRR na niskoemisyjne systemy transportu (PI 7c) wynosi ok. 85 mln EURO.

7d Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

W ramach Regionalnych Programów Operacyjnych projekty z zakresu transportu kolejowego dotyczą przede wszystkim:

- o budowy lub modernizacji sieci kolejowej, infrastruktury dworcowej i przystanków, infrastruktury niezbędnej do obsługi i serwisowania taboru,
- o zakupu lub modernizacji taboru kolejowego.

Alokacja środków w ramach EFRR na transport kolejowy (PI 7d) wynosi ok. 1,46 mld EURO.

Wg stanu na 31 grudnia 2016 r. kontraktacja w ramach priorytetów inwestycyjnych z zakresu transportu w RPO przedstawiała się następująco:

Priorytet Inwestycyjny (PI)	Liczba zawartych umów o dofinansowanie	Kwota dofinansowania z EFRR (EURO <sup>50</sup> )	Udział zakontraktowanych środków w alokacji <sup>51</sup> danego PI
<b>4e</b>	74	321 852 326,20	15%
<b>7b</b>	117	843 085 475,26	28%
<b>7c</b>	-	-	-
<b>7d</b>	10	296 214 748,31	20%

---

<sup>50</sup> Kurs 1 EURO = 4,4141 zł

<sup>51</sup> alokacja z rezerwą wykonania

Tabela nr 8

## Podział alokacji dostępnej dla Polski w latach 2014-2020 na transport w ramach polityki spójności w EURO

KATEGORIE INTERWENCJI		PO RAZEM	w tym RPO	w tym KPO	POliŚ w KPO	POPW w KPO	CEF	PO z CEF
1	Kolej (sieć bazowa TEN-T)	834 144 100	0	834 144 100	834 144 100	0	3 454 380 443	4 288 524 543
2	Kolej (sieć kompleksowa TEN-T)	2 602 336 978	0	2 602 336 978	2 535 163 380	67 173 598	0	2 602 336 978
3	Inne koleje	2 428 004 797	967 771 674	1 460 233 123	1 197 000 000	263 233 123	0	2 428 004 797
4	Tabor kolejowy	917 628 012	474 235 492	443 392 520	443 392 520	0	0	917 628 012
<b>Kolej łącznie</b>		<b>6 782 113 887</b>	<b>1 442 007 166</b>	<b>5 340 106 721</b>	<b>5 009 700 000</b>	<b>330 406 721</b>	<b>3 454 380 443</b>	<b>10 236 494 330</b>
1	Autostrady i drogi TEN-T – sieć bazowa (nowo budowane)	4 362 229 856	0	4 362 229 856	4 362 229 856	0	414 439 595	4 776 669 451
2	Autostrady i drogi TEN-T – sieć kompleksowa (nowo budowane)	4 332 674 292	0	4 332 674 292	4 332 674 292	0	0	4 332 674 292
3	Drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T (nowo budowane)	1 719 385 018	329 042 714	1 390 342 304	1 247 528 595	142 813 709	0	1 719 385 018
4	Pozostałe drogi krajowe i regionalne (nowo budowane)	626 950 298	626 950 298	0	0	0	0	626 950 298
5	Lokalne drogi dojazdowe (nowo budowane)	58 088 150	58 088 150	0	0	0	0	58 088 150
6	Drogi TEN-T przebudowane lub zmodernizowane	606 436 742	0	606 436 742	606 436 742	0	0	606 436 742
7	Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne)	2 918 136 951	2 050 249 852	867 887 099	534 655 112	333 231 987	0	2 918 136 951
<b>Drogi łącznie</b>		<b>14 623 901 307</b>	<b>3 064 331 014</b>	<b>11 559 570 293</b>	<b>11 083 524 597</b>	<b>476 045 696</b>	<b>414 439 595</b>	<b>15 038 340 902</b>

KATEGORIE INTERWENCJI		PO RAZEM	w tym RPO	w tym KPO	POIiŚ w KPO	POPW w KPO	CEF	PO z CEF
1	Transport multimodalny (sieci TEN-T)	650 000 000	0	650 000 000	650 000 000	0	0	650 000 000
2	Transport multimodalny	114 361 549	66 977 866	47 383 683	47 383 683	0	0	114 361 549
3	Porty lotnicze (sieci TEN-T)	36 896 782	0	36 896 782	36 896 782	0	0	36 896 782
4	Inne porty lotnicze	0	0	0	0	0	0	0
5	Porty morskie (sieci TEN-T)	432 556 876	0	432 556 876	432 556 876	0	0	432 556 876
6	Inne porty morskie	0	0	0	0	0	140 623 233	140 623 233
7	Śródlądowe drogi wodne i porty (sieci TEN-T)	0	0	0	0	0	0	0
8	Śródlądowe drogi wodne i porty (regionalne i lokalne)	300 306 591	47 985 470	252 321 121	252 321 121	0	0	300 306 591
9	Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja (w tym wyposażenie i tabor)	3 987 049 159	1 410 403 504	2 576 645 655	2 158 540 780	418 104 875	1 518 950	3 988 568 109
10	Inteligentne systemy transportowe (w tym wprowadzenie zarządzania popytem, systemy poboru opłat, informatyczne systemy monitorowania, kontroli i informacji)	313 947 756	151 299 361	162 648 395	140 642 875	22 005 520	126 252 027	440 199 783
<b>Pozostałe rodzaje transportu łącznie</b>		<b>5 835 118 713</b>	<b>1 676 666 201</b>	<b>4 158 452 512</b>	<b>3 718 342 117</b>	<b>440 110 395</b>	<b>268 394 210</b>	<b>6 103 512 923</b>
<b>TRANSPORT łącznie</b>		<b>27 241 133 907</b>	<b>6 183 004 381</b>	<b>21 058 129 526</b>	<b>19 811 566 714</b>	<b>1 246 562 812</b>	<b>4 137 214 248</b>	<b>31 378 348 155</b>

PO - programy operacyjne, RPO – Regionalne Programy Operacyjne, KPO – Krajowe Programy Operacyjne, CEF - środki instrumentu „Łącząc Europę” - ang. *Connecting Europe Facility*.

Źródło: MR

## IV. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW SRT2020

Tabela nr 9

### Wskaźnik realizacji celu głównego SRT2020

LP.	Wskaźnik	Poziom dla roku bazowego (Rok bazowy)	Dane za 2013 rok	Dane za 2014 rok	Dane za 2015 rok	Dane za 2016 rok	Poziom dla 2020 roku
1.	Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej	30,84 <sup>52</sup> (2010)	33,65 <sup>53</sup>	34,62 <sup>54</sup>	35,9 <sup>55</sup>	-. <sup>56</sup>	Poprawa o 15,7%

Źródło: Opracowanie MIB

Tabela nr 10

### Wskaźniki realizacji celów szczegółowych SRT2020

LP.	Wskaźnik	Poziom dla roku bazowego (Rok bazowy)	Dane za 2013 rok	Dane za 2014 rok	Dane za 2015 rok	Dane za 2016 rok	Poziom dla 2020 roku
2.	Długość autostrad (km)	857 (2010)	1482	1556	1559	1637	2000
3.	Długość dróg ekspresowych	675	1244	1448	1492	1534	2800

<sup>52</sup> Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej WMDT II na podstawie ekspertyzy: *Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013*, PAN, czerwiec 2015 r.

<sup>53</sup> j.w.

<sup>54</sup> j.w.

<sup>55</sup> *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, 14.02.2017 r.

<sup>56</sup> Brak danych za 2016 r.



	(km)	(2010)					
4.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 90 min. względem miast wojewódzkich (%)	85,2 (2008)	88,8 <sup>57</sup>	– <sup>58</sup>	89,3 <sup>59</sup>		92
5.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 60 min. względem miast wojewódzkich (%)	57,9 (2008)	66,9 <sup>60</sup>	– <sup>61</sup>	67,7 <sup>62</sup>		68
6.	Połączenie miast wojewódzkich drogami ekspresowymi lub autostradami	6/18 (2008)	11/18	12/18	12/18	12/18	18/18
7.	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h (km) <sup>63</sup>	0 (2010)	0	87	89,6	89,6	350
8.	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h <sup>64</sup>	4/18 (2008)	5/18	10/18	10/18	11/18	18/18
9.	Udział masy ładunków transportu intermodalnego	2,03 (2010)	3,7	4,2	4,6	5,8	5-6

<sup>57</sup> Ekspertyza: *Oszacowanie wartości wskaźnika dostępności czasowej na potrzeby dokumentów strategicznych, których postępy są monitorowane w ramach bazy STRATEG (izochrona drogowa 60 i 90 minut)*, PAN, marzec 2015 r.

<sup>58</sup> Brak danych za 2014 r.

<sup>59</sup> Ekspertyza: *Oszacowanie wartości wskaźnika dostępności czasowej na potrzeby dokumentów strategicznych, których postępy są monitorowane w ramach bazy STRATEG (izochrona drogowa 60 i 90 minut)*, PAN, marzec 2015 r.

<sup>60</sup> j.w.

<sup>61</sup> Brak danych za 2014 r.

<sup>62</sup> Ekspertyza: *Oszacowanie wartości wskaźnika dostępności czasowej na potrzeby dokumentów strategicznych, których postępy są monitorowane w ramach bazy STRATEG (izochrona drogowa 60 i 90 minut)*, PAN, marzec 2015 r.

<sup>63</sup> Dane PKP PLK S.A.

<sup>64</sup> j.w.

	w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym (w %) <sup>65</sup>						
10.	Liczba miast powyżej 100 tys. mieszkańców skomunikowanych z portami lotniczymi w zasięgu 90-minutowego czasu dojazdu.	34 (2010)	35	37	37	38 <sup>66</sup>	36
11.	Liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych (mln pasażerów)	20,77 (2008)	24,98	27,07	30,8	33,9	41
12.	Potencjał przeładunkowy portów morskich (mln ton) <sup>67</sup>	113,7 (2009)	126	134,7	137,7	177,5	215,76 <sup>68</sup>
13.	Poziom wdrożenia systemu usług informacji rzecznej (River Information Services - RIS) na śródlądowych drogach wodnych spełniających warunki dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>69</sup> (w %)	0 (2010)	100	100	100	100	100
14.	Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu (Gg=tys. ton) <sup>70</sup>						
	a) emisja dwutlenku węgla	45 059,71 (2009)	43 500,41 (2013)	43 813,46 (2014)	46 052,96 (2015)	52 329,80 (2016)	50130,19

<sup>65</sup> Dane Urzędu Transportu Kolejowego

<sup>66</sup> W Polsce w 2016 r. istniało 39 miast o ludności powyżej 100 tys. mieszkańców. Wg stanu na 2016 r. jedynie miasto Białystok nie znajduje się w zasięgu 90 minutowego dojazdu do najbliższego portu lotniczego. Miasto Koszalin znajduje się na granicy czasu 90 minutowego dojazdu do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów.

<sup>67</sup> Dane wyjściowe oraz prognostyczne wskazane w SRT2020 – odpowiednio 55 i 60 mln ton - dotyczyły wielkości przeładunków a nie potencjału przeładunkowego portów. Dane dotyczące potencjału przeładunkowego portów obecnie nie są dostępne w statystyce publicznej, dlatego oparto się o informacje od zarządów portów morskich.

<sup>68</sup> Dane wskazane w przygotowywanym *Programie rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*.

<sup>69</sup> Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152, z późn. zm.)

<sup>70</sup> Dane Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami, w tym zaktualizowane dane za rok bazowy 2009 oraz za lata: 2013, 2014 i 2015 (stan na 26.05.2017), , jak i aktualne projekcje dla 2020 roku, zgłoszone do UE ([http://cdr.eionet.europa.eu/pl/eu/mmr/art04-13-14\\_lcds\\_pams\\_projections/projections/envw90sq/](http://cdr.eionet.europa.eu/pl/eu/mmr/art04-13-14_lcds_pams_projections/projections/envw90sq/); zbiór: MMR\_Template\_IPArticle23\_table1\_March2017\_POL\_amended\_18.04.2017.xlsm)

	b) emisja metanu	6,28 (2009)	4,65 (2013)	4,34 (2014)	4,26 (2015)	4,60 (2016)	5,01
	c) emisja podtlenku azotu	1,72 (2009)	1,64 (2013)	1,62 (2014)	1,67 (2015)	1,88 (2016)	1,99
15.	Roczne zużycie energii finalnej przez sektor transportu (Mtoe - mln ton równoważnika energetycznego ropy naftowej) <sup>71</sup>	17,23 (2010)	15,6 (2013)	16,0 (2014)	16,8 (2015)	18,8	18,7
16.	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	3 907 (2010)	3 357	3 202	2 938	3026	2000
17.	Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich w Polsce	174,5 (2008)	155,5	159,7	158,3 <sup>72</sup>	162,7	226,8

Źródło: Opracowanie MIB

<sup>71</sup> Dane GUS, w tym zaktualizowane dane za lata 2013- 2015 r.

<sup>72</sup> Obliczenia MIB na podstawie danych pochodzących z 2 opracowań: *Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2015 r.*, GUS, Warszawa 2016 oraz *Transport. Wyniki działalności w 2015r.*, GUS, Warszawa 2016.

## V. ZAANGAŻOWANIE INNYCH PODMIOTÓW W REALIZACJĘ CELÓW SRT2020

### 1. ZAANGAŻOWANIE MINISTERSTW

#### 1.1 Ministerstwo Rozwoju<sup>73</sup>

#### 1.2 Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej<sup>74</sup>

#### 1.3 Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

W 2016 r. Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz jego agencje wykonawcze wydatkowały na działalność wspierającą realizację badań i wdrażanie nowych technologii transportowych łączną kwotę 460 376 208 zł z tego:

- Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego kwotę 969 198 zł,
- Narodowe Centrum Badań i Rozwoju kwotę 456 mln zł,
- Narodowe Centrum Nauki kwotę 4 mln zł.

### I. Wykaz projektów międzynarodowych współfinansowanych/ finansowanych w obszarze transport w 2016 r.

Tabela nr 11

Lp.	Nazwa jednostki	Tytuł projektu	Lata realizacji	Kwota 2016 r. (w zł)
1	Instytut Transportu Samochodowego	Efektywne zarządzanie energią w pojazdach elektrycznych i optymalizacja jej zużycia EMERALD	2013-2016	53 828 zł
2	Politechnika Gdańska	Aktywność obywatelska na rzecz zrównoważonej mobilności	2013-2016	72 767 zł
3	Politechnika Warszawska	Zastosowanie przyjaznych środowisku materiałów w nowej koncepcji nawierzchni asfaltowych dla zrównoważonego rozwoju	2014-2017	62 390 zł
4	Instytut Logistyki i Magazynowania	Wdrożenie standardu komunikacji e- Freight w logistyce i transporcie	2015-2017	586 433 zł
5	Instytut Transportu Samochodowego	Europejskie Dźwięki Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	2015-2017	85 288 zł
6	Instytut Logistyki i Magazynowania	Zrównoważona logistyka dla planowania miejskiego i regionalnego	2016-2019	14 902 zł

<sup>73</sup> W celu zachowania spójności z poprzednimi sprawozdaniami wkład Ministerstwa Rozwoju (w zakresie spraw prowadzonych w ramach dawnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju) dot. środków unijnych dla transportu w perspektywie finansowej UE 2007-2013 i 2014-2020 zamieszczono w rozdziale dot. finansowania, a także w rozdziałach dot. realizacji poszczególnych celów SRT2020.

<sup>74</sup> W celu zachowania spójności z poprzednimi sprawozdaniami wkład Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zamieszczono w rozdziałach dot. realizacji poszczególnych celów, finansowania, wskaźników oraz oceny stanu realizacji SRT2020.

<b>RAZEM</b>	<b>875 608 zł</b>
--------------	-------------------

Źródło: MNiSW

## II. Wykaz projektów realizowanych w ramach programu pn. *Diamentowy grant w obszarze transport w 2016 r.*

Tabela nr 12

Lp.	Nazwa jednostki	Tytuł projektu	Lata realizacji	Kwota 2016 r. (w zł)
1	Wydział Mechaniczny Politechniki Wrocławskiej	Metoda modelowania stateczności pojazdu kołowego o dowolnej strukturze układu podwoziowego	2013-2017	45 813 zł
2	Wydział Mechaniczny Energetyki Lotnictwa Politechniki Warszawskiej	Badania kriogenicznych metod kondensacji związków niepalnych w wylotowych gazach anodowych węglanowego ogniwa paliwowego	2013-2017	47 777 zł
<b>Razem</b>				<b>93 590 zł</b>

Źródło: MNiSW

### III. Nowe kierunki studiów związanych z transportem:

- „logistyka” (I stopień) - Łużycka Szkoła Wyższa im. Jana Benedykta Solfy z siedzibą w Żarach,
- „logistyka” (II stopień) – Politechnika Białostocka,
- „logistyka” (II stopień) – Politechnika Opolska,
- „logistyka” (II stopień) - Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie.

### IV. Działania podejmowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w zakresie wspierania badań i wdrożenia nowych technologii transportowych w 2016 r.

#### 1. Program sektorowy INNOTABOR

Głównym celem Programu Sektorowego INNOTABOR jest zwiększenie innowacyjności i konkurencyjności polskiego sektora przemysłu taboru szynowego w perspektywie roku 2023. Obszary tematyczne, na których skupiają się działania ww. programu to:

- rozwój i wdrożenie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych i technologii w pojazdach wysokich prędkości oraz pojazdach kolejowych, spełniających wymagania obowiązujących Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności,
- rozwój i wdrożenie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych w głównych podzespołach pojazdów szynowych,
- rozwój środków transportu w obszarach aglomeracyjnych i metropolitalnych,
- pojazdy specjalne odpowiadające wysokim wymaganiom w procesach utrzymywania i badania nowoczesnej infrastruktury.

Beneficjentami Programu mogą być przedsiębiorcy lub konsorcja składające się z przedsiębiorców. Działania zrealizowane przez NCBR w 2016 r.:

- ogłoszenie I konkursu INNOTABOR o alokacji 196 mln zł,
- organizacja naboru wniosków w ramach I konkursu INNOTABOR,
- organizacja procesu oceny formalnej i merytorycznej 14 wniosków,

- w ramach I konkursu INNOTABOR przyznano dofinansowanie w kwocie ponad 156 mln zł.

## **2. Program sektorowy INNOMOTO**

Głównym celem Programu Sektorowego INNOMOTO jest wzrost konkurencyjności i innowacyjności polskiego sektora motoryzacyjnego w perspektywie roku 2026.

Obszary badawcze, na których skupiają się działania ww. Programu, to:

- Innowacyjne technologie produkcji, regeneracji, odzysku i recyklingu,
- Innowacyjne pojazdy i napędy,
- Innowacyjne części, komponenty i systemy do zastosowania w pojazdach.

Kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów wyłonionych w ramach I konkursu INNOMOTO to 250 mln zł. Beneficjentami Programu mogą być przedsiębiorcy lub konsorcja składające się z przedsiębiorców. Działania zrealizowane w 2016 r.:

- organizacja posiedzenia Komitetu Sterującego,
- zatwierdzenie Agendy Badawczej,
- przygotowanie i ogłoszenie I konkursu,
- zorganizowanie spotkania informacyjnego dotyczącego Programu.

## **3. BEZEMISYJNY TRANSPORT PUBLICZNY**

Program na rzecz bezemisijnego transportu publicznego to pierwszy program uruchamiany przez NCBR w nowym modelu finansowania programów badawczych. Polega on na finansowaniu portfolio projektów badawczych, które dążą do odpowiedzi na postawione wyzwanie poprzez realizację jasno określonego celu, stawiając państwo w roli inteligentnego zamawiającego, kreującego nowy rynek dla nowatorskich produktów. Model oparty zostanie o partnerstwo innowacyjne, będące zupełnie nowym trybem w ustawie PZP.

Model ten zakłada, że w odpowiedzi na ogłoszenie o zamówieniu publicznym, zawierane są umowy z kilkoma wykonawcami, którzy następnie równolegle realizują projekty badawcze, jednak po każdym z etapów (kamieni milowych), zamawiający ogranicza ich liczbę, doprowadzając do końca procesu badawczego (etapu prototypu) jedynie jednego, bądź dwóch. Ten etap finansowany jest ze środków NCBR. Kolejnym etapem jest wdrożenie, czyli zakup przez Partnera – miasto, określonej liczby produktów. Do współfinansowania tego etapu zostanie pozyskany NFOŚiGW.

Model ten zakłada odejście od typowego finansowania badań, poprzez udzielanie grantów na pojedyncze projekty, a polega na tworzeniu kompleksowych programów badawczych z portfolio projektów, które przyczyniają się do realizacji głównego celu programu.

Program ma zintensyfikować proces wdrażania nowoczesnych rozwiązań w obszarze transportu miejskiego. Będzie to możliwe poprzez zapewnienie dedykowanego, publicznego wsparcia finansowego na opracowanie innowacyjnego autobusu bezemisijnego oraz kompleksowych rozwiązań infrastruktury ładowania (rozwiązania techniczne, modele biznesowe), które w efekcie pozwolą na minimalizację kosztów zakupu i eksploatacji w tym obszarze.

Nadrzędnym celem współpracy pomiędzy partnerem a NCBR jest opracowanie nowych, niedostępnych dzisiaj na rynku produktów, które zostaną zamówione po opracowaniu i spełnieniu wszystkich oczekiwanych wymagań. Rolą Partnera będzie współpraca w kreowaniu rynku wstępnego dla tych rozwiązań.

Współpraca będzie przebiegać w kilku etapach:

- zdefiniowanie przez Partnera we współpracy z NCBR docelowych produktów, założeń i wymagań funkcjonalnych,
- ogłoszenie i realizacja przez NCBR wspólnie z Partnerem programu badawczego, dokonanie weryfikacji i oceny ofert konkursowych oraz wyłonienie zwycięzcy,
- dokonanie przez Partnera zakupu produktów będących wynikiem projektu badawczego (zakup ten będzie mógł być współfinansowany ze środków zewnętrznych).

Partnerem może być każdy podmiot publiczny, bez względu na jego formę prawną, którego głównym celem działalności nie jest prowadzenie działalności gospodarczej.

#### 4. POROZUMIENIE NCBR&PKP PLK S.A.

NCBR i PKP PLK S.A. podjęły decyzję o uruchomieniu wspólnego programu strategicznego polegającego na wsparciu badań naukowych i prac rozwojowych w obszarze infrastruktury kolejowej. Wdrożenie rozwiązań opracowanych w ramach programu umożliwi zwiększenie bezpieczeństwa, dostępności, atrakcyjności i niezawodności transportu kolejowego w Polsce. Budżet na dofinansowanie projektów badawczo-rozwojowych to 50 mln zł. Budżet Centrum przeznaczony na finansowanie projektów pochodzi z PO IR. Porozumienie zostało podpisane 22 października 2015 roku. W 2016 roku były prowadzone konsultacje i uzgodnienia dotyczące uruchomienia I konkursu w ramach ww. programu.

#### V. Lista projektów badawczych NCN związanych z transportem zakwalifikowanych do finansowania w 2016 r.

Tabela nr 13

Typ konkursu	Wnioskodawca	Tytuł projektu	Kwota przekazana w 2016 r.
OPUS	Politechnika Łódzka	Modelowanie, analiza kinematyczno-dynamiczna i symulacyjna prototypu egzoszkieletu do rehabilitacji osób z niepełnosprawnością ruchową kończyn dolnych	642 800 zł
OPUS	Politechnika Śląska - Gliwice	Badania teoretyczno- obliczeniowe nowych koncepcji elektrowni z silnikiem Stirlinga zasilanej egzergią kriogeniczną	219 800 zł
OPUS	Politechnika Częstochowska	Modelowanie numeryczne i analiza zjawiska zapłonu iskrowego i samozapłonu w turbulentnych przepływach dwufazowych	154 800 zł
OPUS	Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny - Szczecin	Wykorzystanie maszyn synchronicznych o wzbudzeniu hybrydowym do konstrukcji wysokosprawnych napędów elektrycznych	452 480 zł
OPUS	Politechnika Lubelska	Znaczenie stanu termicznego oraz niejednorodności mieszaniny palnej w procesie spalania HCCI w zakresie zwiększonych obciążeń silnika	377 800 zł
OPUS	Politechnika Łódzka	Tłumienie drgań przy wykorzystaniu dynamicznego tłumika drgań z inerterem i nieliniowym tłumikiem	185 000 zł
OPUS	Uniwersytet Warszawski	Opracowanie kompozytowego materiału wodorochłonnego do nowego hybrydowego ogniwa wodorkowego oraz wyznaczenie parametrów termodynamicznych zachodzących w nim procesów	776 000 zł
PRELUDIUM	Instytut Maszyn Przepływowych im. R. Szwalskiego PAN	Przedziały adekwatności liniowych i nieliniowych metod określania właściwości dynamicznych maszyn wirnikowych	67 040 zł
OPUS	Akademia Górniczo-Hutnicza im. St. Staszica - Kraków	Opracowanie metodologii wyznaczania nieciągłości opisu reologicznego w warunkach przyspieszonego zdrowienia mikrostruktury zaawansowanych stopów tytanu wykorzystywanych w przemyśle lotniczym	531 290 zł
<b>RAZEM</b>			<b>3 407 010 zł</b>

Źródło: MNiSW

## **1.4 Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji**

### **Zespół ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej**

Zespół do Spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej został utworzony zgodnie z Zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 października 1998 r., które zostało zmienione Zarządzeniem nr 32 Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2002 r. w sprawie Zespołu do Spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej, a następnie Zarządzeniem nr 53 Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie Zespołu do spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej.

Głównym efektem pracy Zespołu w 2016 r. była realizacja zadaniowego systemu planowania i monitorowania inwestycji w przejściach granicznych, który został ustanowiony uchwałą Zespołu w 2014 roku. Potrzeba stworzenia nowego systemu wynikała z szeregu problemów w funkcjonowaniu systemu finansowania przejść granicznych. Należy do nich zaliczyć: zawyżanie kosztorysów i zakresu inwestycji, naruszanie przepisów prawa zamówień publicznych, ograniczone środki budżetowe na realizację inwestycji w przejściach granicznych.

Zadaniowy system planowania polega na usystematyzowaniu i ujednoczeniu procedury planowania inwestycji w przejściach granicznych oraz późniejszego ich monitoringu. W oparciu o istniejące procedury podziału limitów wydatków budżetowych na przejścia graniczne oraz podziału rezerwy celowej na budowę, modernizację i utrzymanie przejść granicznych Zespół opracowuje listę zadań inwestycyjnych w przejściach granicznych na granicy zewnętrznej oraz roczne plany inwestycyjne na poszczególne lata.

Większość uchwał Zespołu ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej dotyczyła podziału środków rezerwy celowej na budowę, modernizację i utrzymanie przejść granicznych (w tym na sfinansowanie zobowiązań wynikających z umów dwustronnych dotyczących przejść granicznych). W sprawie podziału części rezerwy przeznaczonej na wydatki majątkowe Zespół podjął 8 uchwał. Największą inwestycją dofinansowaną z tej rezerwy w wysokości 6.019.065 zł była realizowana przez Służbę Celną budowa stacjonarnego skanera wraz z infrastrukturą towarzyszącą do prześwietlania wagonów towarowych na kolejowym przejściu granicznym w Terespolu (inwestycja zakończona i obecnie funkcjonująca). Ponadto przyznano środki z rezerwy na rozbudowę drogowego przejścia granicznego w Grzechotkach, w zakresie dotyczącym budowy jezdni, infrastruktury technicznej, ogrodzenia zewnętrznego i wewnętrznego oraz przebudowy infrastruktury kolidującej z planowanym zamierzeniem w wysokości 3.414.759 zł, oraz na inne mniejsze inwestycje, w tym na uzupełnianie i unowocześnianie wyposażenia przejść granicznych i służb dokonujących kontroli w tych przejściach.

W 2016 r. podjęto również prace planistyczne dotyczące 2017 r. Uchwałą nr 5 Zespół ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej przyjął plan roczny 2017, a Uchwałą nr 4 przyjął podział środków na bieżące utrzymanie przejść granicznych w 2017 r.

Ponadto Uchwałami nr 8 i 15 Zespół ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej przyjął zmianę założeń funkcjonalno – użytkowych infrastruktury planowanego do wybudowania na polsko-ukraińskiej granicy drogowego przejścia granicznego Malhowice – Niżankowice oraz opinię odnośnie programu funkcjonalno – użytkowego budowy drogowego przejścia granicznego Malhowice – Niżankowice.

### **Zespół ekspertów do spraw opracowania koncepcji zmian w przepisach bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji zarządzeniem z dnia 13 września 2016 r. powołał Zespół ekspertów do spraw opracowania koncepcji zmian w przepisach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań Zespołu należy:

- przeprowadzenie analizy faktycznej i prawnej problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- identyfikacja potrzeb zmian w przepisach prawa z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przygotowanie koncepcji oraz rekomendacji zmian przepisów prawa z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### **Działania realizowane przez Komendę Główną Policji**

Policja w 2016 r. realizowała szereg przedsięwzięć na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w następujących obszarach:



## Obszar legislacyjny

Przygotowano propozycję nowelizacji art. 98 ustawy *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia*, poprzez umożliwienie dokonywania płatności bezgotówkowych z tytułu nałożonych mandatów karnych (w 2016 r. projekt uzgodniony międzyresortowo i przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, *ustawa z dnia 7 lipca 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia* (Dz. U. poz. 1477) weszła w życie w dniu 2 września 2017 r.).

## Obszar kontrolno-nadzorczy

- I. Bieżące monitorowanie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz efektywności podejmowanych działań.
- II. Zwiększenie liczby policjantów pełniących służbę na drodze. Skierowanie w IV kwartale 2016 r. do pełnienia służby na drogach policjantów innych pionów, w tym Oddziałów Prewencji Policji celem wsparcia policjantów ruchu drogowego, co skutkowało wzrostem średniodobowej liczby policjantów do poziomu ok. 5800.
- III. Realizacja działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o *Harmonogram działań krajowych 2016 roku*, tj.:
  - *ALKOHOL i NARKOTYKI* – działanie ukierunkowane na ujawnianie i eliminowanie z ruchu kierujących w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości, bądź środków działających podobnie do alkoholu,
  - *PRĘDKOŚĆ* – działanie polegające na egzekwowaniu od kierujących stosowania się do ograniczeń prędkości,
  - *PASY* – działanie ukierunkowane na stosowanie się kierujących i pasażerów do obowiązku jazdy w pasach bezpieczeństwa oraz stosowanie fotelików lub innych urządzeń do przewożenia dzieci,
  - *TRUCK, BUS* – działania ukierunkowane na ujawnianie i eliminowanie nieprawidłowości związanych z wykonywaniem transportu drogowego osób i rzeczy,
  - *NIECHRONIENI UCZESTNICZY RUCHU DROGOWEGO* – działanie mające na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów m.in. poprzez propagowanie idei stosowania się do przepisów ruchu drogowego,
  - *BEZPIECZNY WEEKEND* – czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym podczas wzmózonych wyjazdów i powrotów. Intensywność oraz sposób przeprowadzenia tych działań dostosowana była do występujących lokalnych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
  - *BEZPIECZNE WAKACJE (FERIE)* – działanie mające na celu poprawę bezpieczeństwa dzieci i młodzieży na drogach w czasie wakacji i ferii zimowych,
  - *BEZPIECZNA DROGA DO SZKOŁY* – działanie mające na celu poprawę bezpieczeństwa najmłodszych uczestników ruchu drogowego rozpoczynających naukę w szkołach.
- IV. Realizacja działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych w oparciu o *Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Pieszych w ruchu drogowym na lata 2015-2016* oraz opracowanie *Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych w 2017 roku* będącego kontynuacją *Programu na lata 2015-2016*, który zawiera bieżącą diagnozę oraz przedsięwzięcia zmierzające do podniesienia stanu bezpieczeństwa pieszych. Jednocześnie wpisuje się on w działania wynikające z *Programów Realizacyjnych Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020*.

Ponadto w 2016 r. policjanci ruchu drogowego:

- wylegitymowali 7 238 894 uczestników ruchu drogowego,
- ujawnili 4 001 640 wykroczeń w ruchu drogowym, w tym 1 647 420 związanych z przekroczeniem dozwolonej prędkości,
- nałożyli 3 489 845 grzywien w drodze mandatu karnego,
- przeprowadzili 17 942 523 badania kierujących pojazdami na zawartość alkoholu.

Należy zauważyć, że przy znaczącym wzroście liczby kontroli stanu trzeźwości, policjanci ujawnili o 13 361 mniej kierujących po spożyciu alkoholu w porównaniu do 2015 r.. Pozwala to na jednoznaczne stwierdzenie, że zintensyfikowane działania prewencyjne przełożyły się na realne zmniejszenie liczby osób decydujących się na prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu.

### Obszar edukacyjno-profilaktyczny

- I. Współorganizacja ogólnopolskich turniejów tj. *Turnieju bezpieczeństwa w ruchu drogowym, Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego, Turnieju brd dla uczniów ze szkół specjalnych i ośrodków szkolno-wychowawczych.*
- II. Inicjowanie polityki informacyjnej w mediach mającej na celu kształtowanie bezpiecznych i kulturalnych zachowań wśród uczestników ruchu drogowego.
- III. Współpraca z instytucjami i organizacjami pozapolicyjnymi działającymi na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego:
  - *BEZPIECZNA JAZDA. KARTA ROWEROWA – MOJE PIERWSZE PRAWO JAZDY* - program realizowany wspólnie z Fundacją Rolanda Mc Donalda od 2008 r. Inicjatywa adresowana jest do uczniów szkół podstawowych z klas III-IV, którzy po skończeniu 10. roku życia przystępują do egzaminu na kartę rowerową. Inicjatywa posiada patronat honorowy Komendanta Głównego Policji.
  - *BEZPIECZNY PRZEJAZD – SZLABAN NA RYZYKO* - ogólnopolskie działania prowadzone przez PKP PLK, związane z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowych.
  - *AKADEMIA BEZPIECZNEGO PUCHATKA* - celem współpracy Policji z organizatorami jest poprawa bezpieczeństwa dzieci, które zaczynają naukę w szkole. Materiały opracowane dla szkół uświadamiają dzieciom i rodzicom skutki niebezpiecznych zachowań najmłodszych w domu, szkole i na drodze. Program został objęty patronatem Komendanta Głównego Policji.
  - *ZACHOWAJ TRZEŻWY UMYSŁ* - kampania, której celem jest promowanie konstruktywnych postaw, zdrowego stylu życia oraz atrakcyjnych dla dzieci i młodzieży zachowań prospołecznych jako alternatywy wobec wielu patologii, szczególnie picia alkoholu. Jednym z jej głównych elementów jest promocja bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Program kampanii jest realizowany poprzez współpracę z samorządami lokalnymi w całym kraju. Do zaangażowanych w akcję miast i gmin trafiają zestawy edukacyjne w postaci różnorodnych wydawnictw profilaktycznych adresowanych do dzieci, rodziców i nauczycieli. Kampania została objęta patronatem Komendanta Głównego Policji.
  - *BEZPIECZNIE CHCE SIĘ ŻYĆ* – współpraca z Fundacją pn. Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ramach organizacji seminariów na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego pn. *Bezpiecznie chce się żyć.*
  - *TWOJE ŚWIATŁA – TWOJE BEZPIECZEŃSTWO* – kampania Biura Ruchu Drogowego KGP wspólnie z Instytutem Transportu Samochodowego, Polską Izbą Stacji Kontroli Pojazdów i Operatorem komunikatora Yanosik zorganizowało kampanię, której celem było zwrócenie uwagi kierujących na stan i jakość oświetlenia w pojazdach, który bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

### Obszar współpracy międzynarodowej

- I. Realizacja Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego - KIK 76, w tym zakup 180 tys. elementów odblaskowych oraz współorganizacja konferencji kończącej projekt.
- II. Realizacja projektu *„Bezpieczeństwo w ruchu drogowym* finansowanego ze środków EOG 2009-2014 i NMF 2009-2014.
- III. Kontynuowanie współpracy z Europejską Organizacją Policji Ruchu Drogowego TISPOL – udział przedstawicieli BRD KGP w pracach grup roboczych.

### Obszar wsparcia logistycznego

- I. Realizacja zadań w zakresie wyposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny w ramach *POLIŚ 2014- 2020.*
- II. Kontynuacja prac na rzecz wprowadzenia systemowych narzędzi, które pozwolą na usprawnienie pracy policjantów ruchu drogowego, wizualizację zdarzeń na mapie cyfrowej oraz eliminację występujących nieprawidłowości związanych z lokalizacją zdarzeń drogowych, w tym zwłaszcza w obszarze GPS, takich jak:
  - zbudowanie elektronicznej karty zdarzenia drogowego (e-KZD) oraz interfejsu łączącego e-KZD z SWD i SEWIK, pozwalających na jednostronne przesyłanie danych w zakresie obsługiwanych

zdarzeń drogowych. EKZD to aplikacja, która zastąpi obecnie wypełnianą ręcznie kartę zdarzenia drogowego. Istotnym elementem tej aplikacji będzie automatyczne pobieranie danych lokalizacyjnych GPS na miejscu zdarzenia z terminalu wyposażonego w GPS,

- zbudowania modułu mapowego dla SEWIK pozwalającego na wizualizację danych o zdarzeniach drogowych we wszystkich atrybutach.

#### **Działania realizowane przez Straż Graniczną**

Straż Graniczna w 2016 r. na zewnętrznym odcinku granicznym RP/ Schengen odprawiła ogółem 47 551 099 podróżnych, 13 317 144 drogowych środków transportu, 36 601 kolejowych środków transportu, 17 653 morskich środków transportu oraz 91 281 lotniczych środków transportu.

Poniżej przedstawiono szczegółowe zestawienie z podziałem na odcinek granicy zewnętrznej RP/ Schengen oraz rodzaj środka transportu.

#### **Tabela nr 14**

**Liczba odprawionych osób przez Straż Graniczną na zewnętrznym odcinku RP/ Schengen w 2016 r.**

Liczba odprawionych osób przez Straż Graniczną na zewnętrznym odcinku RP/ Schengen w 2016 r.	
Odcinek	Razem
droga lotnicza	12 573 275
granica morska	153 102
z Federacją Rosyjską	4 265 117
z Republiką Białorusi	7 925 167
z Ukrainą	22 634 438
Ogółem	47 551 099

Źródło: MSWiA

**Tabela nr 15****Liczba odprawionych środków transportu przez Straż Graniczną na lądowym odcinku zewnętrznym RP/ Schengen w 2016 r.**

Liczba odprawionych środków transportu przez Straż Graniczną na lądowym odcinku zewnętrznym RP/Schengen w 2016 r.											
Odcinek	Drogowe środki transportu							Kolejowe środki transportu			
	Autobusy	Osobowe	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle	Inne	Razem	Osobowe	Towarowe	Inne	Razem
z Federacją Rosyjską	18 951	2 375 089	123 437	474	14 915	22	2 532 888	-	2 807	-	2 807
z Republiką Białorusi	71 478	2 600 368	891 797	8	5 229	7	3 568 887	3 722	17 349	2	21 073
z Ukrainą	123 590	6 389 921	634 157	38	67 637	26	7 215 369	1 460	11 259	2	12 721
Całość	214 019	11 365 378	1 649 391	520	87 781	55	13 317 144	5 182	31 415	4	36 601

Źródło: MSWiA

**Tabela nr 16****Liczba odprawionych środków transportu przez Straż Graniczną na morskim odcinku zewnętrznym RP/Schengen w 2016 r.**

Liczba odprawionych środków transportu przez Straż Graniczną na morskim odcinku zewnętrznym RP/Schengen w 2016 r.						
Statki pasażerskie	Statki handlowe	Statki rybackie	Kutry	Jednostki sportowo-żeglarskie	Inne	Razem
132	4338	38	12 507	435	203	17 653

Źródło: MSWiA

**Tabela nr 17**

**Liczba odprawionych środków transportu przez Straż Graniczną na lotniczym odcinku zewnętrznym RP/Schengen w 2016 r.**

Liczba odprawionych środków transportu przez Straż Graniczną na lotniczym odcinku zewnętrznym RP/Schengen w 2016 r.		
Samoloty	Śmigłowce	Razem
91 177	104	91 281

Źródło: MSWiA

Straż Graniczna w 2016 r. uczestniczyła w 2 938 działaniach kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizując powyższe zadanie m.in. poprzez:

- ujawnianie przekroczeń dozwolonych prędkości jazdy,
- eliminowanie z ruchu kierujących w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości bądź narkotyków,
- stosowanie się kierowców i pasażerów do obowiązku jazdy w pasach bezpieczeństwa oraz korzystania z fotelików do przewozu dzieci,
- ujawnienie i eliminowanie nieprawidłowości związanych z wykonywaniem transportu drogowego osób i rzeczy,
- zapewnienie nadzoru nad bezpieczeństwem, porządkiem i płynnością w ruchu drogowym podczas tzw. długich weekendów.

Ponadto Straż Graniczna w zakresie rządowego programu *Razem bezpieczniej* przeprowadzała liczne spotkania z młodzieżą o charakterze prewencyjnym i informacyjnym w placówkach oświatowych oraz podczas różnych imprez miejscowych (festyny itp.).

### **Program Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017**

Zgodnie z dokumentem pn. *Strategia Sprawne Państwo 2020*, w MSWiA opracowano *Program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017*, przyjęty przez RM 8 marca 2016 r., w ramach którego realizowane były projekty na rzecz poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego. Zarządzeniem nr 88 Prezesa RM z dnia 5 lipca 2016 r. powołano Międzyresortowy Zespół do spraw *Programu*. W zaplanowanym na lata 2016 i 2017 *Programie*, przyjęto jako cel główny wspieranie działań na rzecz bezpieczeństwa społeczności lokalnych.

Cel główny *Programu* realizowany był przez 3 cele szczegółowe:

- *Bezpieczeństwo w miejscach publicznych ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia lokalnych systemów bezpieczeństwa,*
- *Przeciwdziałanie zjawiskom patologii oraz ochrona dzieci i młodzieży,*
- *Edukacja dla bezpieczeństwa,*

które także przewidywały wspieranie inicjatyw w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zaplanowane środki finansowe *Programu* przeznaczone były na dofinansowanie zadań o charakterze profilaktyczno-prewencyjnym obejmujących lokalne projekty realizowane w ramach celów szczegółowych *Programu*. Natomiast wojewodowie w ramach procedury wyboru projektów do dofinansowania wskazywali najlepsze projekty realizowane następnie przez jednostki samorządu terytorialnego lub organizacje pozarządowe.

Nakłady na realizację *Programu* z budżetu państwa w 2016 r. wyniosły 3.350.000 zł, gdzie:

- a) 1.300.000 zł na dofinansowanie celu szczegółowego 1. *Bezpieczeństwo w miejscach publicznych ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia lokalnych systemów bezpieczeństwa,*
- b) 1.000.000 zł na dofinansowanie celu szczegółowego 2. *Przeciwdziałanie zjawiskom patologii oraz ochrona dzieci i młodzieży,*
- c) 700.000 zł na dofinansowanie celu szczegółowego 3. *Edukacja dla bezpieczeństwa,*
- d) 350.000 zł na realizację zadań o charakterze centralnym.

Do MSWiA w ramach naboru projektów lokalnych do dofinansowania w 2016 r. wojewodowie przekazali 141 propozycji jednostek samorządu terytorialnego i organizacji pozarządowych, z czego po weryfikacji i ocenie eksperckiej Zespół ds. *Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017* zarekomendował Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji udzielenie wsparcia finansowego dla 52 najlepszych inicjatyw.

W 2016 r. w ramach *Programu* dofinansowano z rezerwy celowej budżetu państwa 11 projektów lokalnych o charakterze profilaktyczno-prewencyjnym z elementami działań dot. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, kwotą łącznie 747 032 zł.

## Działania pn. **Bezpieczne Wakacje**

Na podstawie zaleceń MSWiA w sprawie organizacji działań administracji rządowej na rzecz **poprawy bezpieczeństwa podczas letniego wypoczynku** oraz w związku z przepisami ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz.U. Nr 31, poz. 206, z późn.zm.), w szczególności art. 22 pkt 2, wojewodowie, jako koordynatorzy podjęli w 2016 r. działania zmierzające do realizacji zadań profilaktyczno-prewencyjnych przez formacje i właściwe służby, odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa.

Założeniem towarzyszącym planowaniu w 2016 r. działań pn. **Bezpieczne Wakacje** było ich zintegrowanie z *Programem ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Wł. Stasiaka na lata 2016 i 2017*.

Podejmowane działania profilaktyczno-prewencyjne na szczeblu wojewódzkim, w ramach akcji *Bezpieczne Wakacje*, w obszarze *bezpieczeństwo ruchu drogowego*, polegały głównie na:

- kontroli stanu technicznego autobusów, autokarów oraz pojazdów przewożących dzieci i młodzież,
- kontroli trzeźwości, stanu psychofizycznego, uprawnień, kwalifikacji itp. zawodowych kierowców wykonujących przewozy wakacyjne,
- zapewnieniu bezpieczeństwa na głównych ciągach komunikacyjnych i drogach dojazdowych do miejsc wypoczynku i miejsc atrakcyjnych turystycznie,
- zapewnieniu bezpieczeństwa w środkach komunikacji publicznej i samochodowej, na dworcach, stacjach kolejowych, autobusowych oraz na szlakach komunikacyjnych, w szczególności pod kątem przeciwdziałania zjawisku narkomanii i alkoholizmu zwłaszcza małoletnich, pedofilii, a także przestępstw (rozbój i kradzież),
- organizowaniu pogadanek, spotkań, konkursów, prelekcji na temat bezpieczeństwa, zarówno przed wakacjami, jak i w trakcie letniego wypoczynku,
- prowadzeniu akcji informacyjno-promocyjnych w zakresie bezpiecznych zachowań podczas wakacji w lokalnych mediach.

*Bezpieczne wakacje* były realizacją wspólnych inicjatyw administracji zespolonej oraz zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego, organizacji pozarządowych i instytucji organizujących wypoczynek dzieciom i młodzieży. Szczegółowa informacja zbiorcza została opracowywana na podstawie danych cząstkowych przekazanych przez wojewodów i jest zamieszczona na stronie internetowej *Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017*:

<http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/rb/inne/program-razem-bezpieczn-1/4033.Podsumowanie-dzialan-profilaktyczno-prewencyjnych-pn-quotKreci-mnie-bezpieczenst.html>

## **Turnieje promujące bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym**

Komenda Główna Policji wraz z Polskim Związkiem Motorowym, Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwem Edukacji Narodowej, Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa oraz Krajową Radą BRD, przy współpracy Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, od wielu lat jest organizatorem **Turniejów** promujących bezpieczeństwo dzieci i młodzieży. W ramach dotychczasowego Porozumienia o współpracy z PZMot., MSWiA, Ministerstwem Infrastruktury i Komendą Główną Policji z dnia 1 czerwca 2011 r., MSWiA uczestniczyła w realizacji turniejów:

- Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów;
- Ogólnopolskiego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych oraz
- Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno – Wychowawczych,

poprzez finansowe (rzeczowe) i organizacyjne wsparcie tych działań.

Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym w 2016 r. odbył się po raz 39., Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny – po raz 20., natomiast Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych - po raz 9.

Turnieje mają charakter edukacyjny i przyczyniają się do podniesienia poziomu wiedzy i kwalifikacji młodych uczestników ruchu drogowego. Ich podstawowym założeniem organizacyjnym jest wieloetapowość - obejmują szerokie rzesze dzieci ze szkół podstawowych i gimnazjalnych. Dzięki swojemu zasięgowi i opracowanej przez specjalistów Komendy Głównej Policji formie, stanowią one rodzaj programu edukacyjnego, przygotowującego dzieci i młodzież do bezpiecznego, odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym. Pierwszym etapem turniejów są eliminacje na szczeblu gminy, następnym eliminacje powiatowe i wojewódzkie, każda edycja kończy się finałem ogólnopolskim, do których docierają uczestnicy wyłonieni w eliminacjach niższego szczebla. Dzięki turniejom najmłodszy uczestnicy ruchu drogowego chętniej zapoznają się z problematyką związaną z przepisami prawa o ruchu drogowym, a także udzielaniem pierwszej pomocy przedmedycznej i innymi zagadnieniami dotyczącymi bezpiecznego i kulturalnego poruszania się po drogach.

Turniej Motoryzacyjny, skierowany do młodzieży szkół średnich, ukierunkowany jest na podwyższanie umiejętności technicznych kierowania pojazdem, zwiększenie świadomości o istniejących zagrożeniach wśród uczestników ruchu drogowego, a także kształtowanie właściwego zachowania na drogach publicznych.

Uczestnicy Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych rozgrywają podobne konkurencje jak w Turnieju BRD, a ważnym zagadnieniem jest ich integracja ze społeczeństwem.

Organizatorzy i partnerzy turniejów to: Polski Związek Motorowy, Komenda Główna Policji, MSWiA, KRBRD, kuratoria oświaty, wojewódzkie rady BRD, Stowarzyszenie Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.

Popularyzacja wśród dzieci i młodzieży znajomości przepisów o ruchu drogowym, propagowanie kulturalnego i bezpiecznego zachowania na drodze, a także zwiększenie świadomości zagrożeń w ruchu drogowym – to główne z założeń podpisanego 9 września 2016 r. *Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym*.

Sygnatariuszami porozumienia są: b. Minister Infrastruktury i Budownictwa, Minister Edukacji Narodowej, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendant Główny Policji, Prezes Polskiego Związku Motorowego. Nowe *Porozumienie o współpracy* umożliwiło podjęcie kompleksowych działań na rzecz poprawy stanu wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego na wszystkich etapach edukacji szkolnej. Turnieje przeprowadzane są na terenie całego kraju na poziomie wszystkich szczebli samorządów, z ogólnopolskimi finałami.

### **1.5 Ministerstwo Środowiska**

#### **a. działania programowe**

W Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej kontynuowano prace nad przygotowaniem do realizacji i realizacją projektów śródlądowych, jako inwestycji planowanych na śródlądowych drogach wodnych na lata 2014–2020, które zostały ujęte w *Dokumentie Implementacyjnym do SRT2020* przyjętym przez Radę Ministrów Uchwałą nr 201/2014 z dnia 13 października 2014 r.

#### **b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne**

W zakresie poprawy warunków funkcjonowania śródlądowego transportu wodnego regionalne zarządy gospodarki wodnej realizowały prace utrzymaniowe oraz prace modernizacyjne o charakterze inwestycyjnym.

Prace utrzymaniowe wykonywano w głównej mierze na drogach wodnych eksploatowanych przez transport wodny, których źródłem finansowania jest budżet państwa.

W ramach tych prac Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej (RZGW) w Gdańsku zrealizował m. in. remont ostróg na Wiśle, remonty na śluzach Biała Góra, Szonowo i Rakowiec (rz. Nogat), Gdańskiej Głowie na rz. Szkarpawie, Czersko Polskie na rz. Brdzie oraz kontynuował prace związane z przebudową śluzy Miejskiej na Brdzie. Na prace te poniesiono wydatki w wysokości ok. 3,6 mln zł. RZGW w Gdańsku opracował również dokumentację projektową dla odmulenia Kanalu



Jagiellońskiego oraz w ramach odbudowy budowli regulacyjnych na dolnej Wiśle zlecił wykonanie modelu fizycznego odcinka Wisły.

RZGW w Warszawie, w ramach dużych prac utrzymaniowych, zrealizował prace z zakresu przebudowy śluzy Żerań oraz usunięcia z niej warstw namulów (łącznie wydatki ponad 7 mln zł) oraz prowadził prace związane z odbudową zapory bocznej jez. Zegrzyńskiego (ponad 3 mln zł).

RZGW we Wrocławiu przeprowadził remont małej śluzy na stopniu wodnym Wróblin oraz remont śluzy na stopniu wodnym Opatowice, wydając środki w kwocie 1 mln zł.

RZGW w Poznaniu prowadził prace z zakresu odmulenia Kanału Ślesińskiego oraz przeprowadził m.in. roboty remontowe na jazie Pakość i śluzie Czyżkówko, wydając blisko 600 tys. zł.

W zakresie zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania śródlądowego transportu wodnego kontynuowano projekty wcześniej rozpoczęte. Był nim między innymi projekt realizowany przez RZGW we Wrocławiu, dotyczący modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego (poniesiony koszt ok. 6,8 mln zł) przy udziale środków finansowych z budżetu państwa i MBOiR oraz kredytu Banku Rozwoju Rady Europy. RZGW we Wrocławiu kontynuował również budowę stopnia wodnego Malczyce na Odrze, w 2016 r. na ten cel wydatkowano środki w wysokości 24,3 mln zł.

Oddzielną grupę zadań modernizacyjno - inwestycyjnych stanowią zadania rozpoczęte i finansowane w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*, z III Osi priorytetowej, z działania 3.2 *Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych*. W ramach tej perspektywy, w 2016 r., RZGW w Gliwicach realizował projekt z zakresu modernizacji śluz Kanału Gliwickiego (dotyczy śluz Dzierżno i Łabędy), którego wydatki wyniosły 13,3 mln zł. RZGW we Wrocławiu realizował prace na stopniu Brzeg Dolny oraz realizował projekt związany z modernizacją jazów Januszkowice, Wróblin i Zwanowice ponosząc łącznie wydatki blisko 19 mln zł.

Wydatkując środki z rezerwy celowej, RZGW we Wrocławiu opracował również projekt wykonawczy i budowlany dla przebudowy śluzy na stopniu wodnym Ratowice (koszty opracowania dokumentacji – 260 tys. zł.).

#### Tabela nr 18

#### Środki finansowe wydatkowane w latach 2013-2016 na realizację SRT2020 w transporcie wodnym śródlądowym (na drogi wodne) w mln zł

LP	Działanie	Poddziałania	Źródło finansowania	2013	2014	2015	2016
1.	Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych, w tym:						
		kontynuacja zadań realizowanych w ramach <i>POIiŚ 2007-2013</i>	środki UE, budżet państwa	93,87	102,9	109,88	x
		zadania zrealizowane ze środków <i>POIiŚ 2007-2013</i> (prace przygotowawcze dla projektów planowanych do	środki UE, budżet państwa	x	4,3	6,63	x

		realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020)					
		zadania realizowane ze środków POIiŚ 2014-2020	środki UE, budżet państwa	x	x	x	32,17
		kontynuacja budowy stopnia wodnego Malczyce	NFOŚiGW, budżet państwa	54,26	63,3	41,01	24,30 (w tym NFOŚiGW: 19,37)
		inne zadania o znaczeniu dla transportu wodnego (bez inwestycji na drogach wodnych dla turystyki wodnej)	budżet państwa, BŚ, BRRE, MBOiR	126,08	68,3	26,98	22,48
2.	Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej- RIS		środki UE, budżet państwa	11,80	x	x	x
<b>SUMA</b>				<b>286,01</b>	<b>238,8</b>	<b>184,5</b>	<b>78,95</b>

Źródło: MŚ

#### c. inne działania

Wśród działań przewidzianych do realizacji w ramach *Krajowego Programu Ochrony Powietrza do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku (KPOP)* wskazano zmiany legislacyjne pozwalające na wprowadzenie stref ograniczonej emisji transportowej (LEZ).

W 2016 r., na zlecenie Ministerstwa Środowiska podpisano umowę z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na finansowanie zadania pt.: *Analiza możliwości wprowadzenia stref ograniczonej emisji transportowej*. Opracowanie to zostanie przygotowane w 2017 r.

KPOP w obszarze sektora transportu, wskazuje także na potrzebę prowadzenia działań naprawczych, polegających m.in. na:

- opracowaniu katalogu środków wpływających pozytywnie na rozwój transportu niskoemisyjnego,
- wspieraniu stosowania *paliw ekologicznych* w transporcie publicznym oraz dofinansowaniu realizacji działań naprawczych z funduszy unijnych, krajowych i regionalnych,
- wspieraniu modernizacji miejskiego transportu zbiorowego w kierunku transportu przyjaznego dla środowiska.

Od 2016 r. Ministerstwo Środowiska wraz z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa podjęło się wspólnej koordynacji krajowej edycji Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu (ETZT) - największego z wydarzeń poświęconych ekologicznemu transportowi miejskiemu. Celem corocznie organizowanej kampanii jest zachęcanie mieszkańców do korzystania ze środków transportu stanowiących pro-środowiskową alternatywę dla samochodu (m.in. w postaci środków transportu zbiorowego, transportu rowerowego, ruchu pieszego bądź transportu multimodalnego).

Minister Środowiska wraz z Ministrem Infrastruktury i Budownictwa, kierując do przedstawicieli władz lokalnych miast i gmin zaproszenie do udziału w wydarzeniu, podkreślili pozytywny wpływ rozwoju

zrównoważonego transportu na poprawę jakości życia mieszkańców, w szczególności w zakresie poprawy jakości powietrza, ograniczenia hałasu oraz zwiększenia atrakcyjności przestrzeni publicznej.

Wydarzenia promocyjno-edukacyjne w ramach ETZT odbywają się każdego roku między 16 a 22 września, a ich kulminacyjnym punktem jest Dzień bez Samochodu (22. września). W 2016 r. hasłem kampanii było: *Inteligentny transport. Silna gospodarka*. Zauważalny jest wzrost zainteresowania uczestnictwem jednostek samorządu terytorialnego w ETZT. W 2015 r. w kampanii uczestniczyło 10 polskich samorządów lokalnych, w 2016 r. w wydarzeniu udział wzięło już 30 polskich miast i gmin, natomiast w kolejnej edycji (2017 r.) 105 jednostek.

## 1.6 Ministerstwo Energii

### a. działania programowe

W 2016 r. Ministerstwo Energii rozpoczęło realizację strategicznego projektu rozwoju elektromobilności w Polsce. W tym celu powołano pod patronatem Ministra Energii - *Program Elektromobilność*. W tym obszarze Ministerstwo Energii przygotowało pakiet dokumentów, które stworzą nowe ramy dla rozwijającej się elektromobilności Polaków.

Pierwszy dokument to przyjęty w dniu 16.3.2017 r. przez Radę Ministrów *Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce Energia do Przyszłości*. *Plan Rozwoju Elektromobilności* definiuje cele rozwoju elektromobilności w Polsce zaliczając do nich:

- stworzenie warunków do rozwoju elektromobilności Polaków poprzez upowszechnienie infrastruktury ładowania i zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych,
- rozwój przemysłu elektromobilności,
- stabilizację sieci elektroenergetycznej poprzez integrację pojazdów z siecią.

Zgodnie z wizją zaprezentowaną w ramach Planu, rozwój elektromobilności powinien następować w trzech fazach, które będzie różnicował stopień dojrzałości rynku oraz niezbędne zaangażowanie strony publicznej.

Pierwsza faza będzie miała charakter przygotowawczy i potrwa do 2018 r. Stworzone zostaną warunki rozwoju elektromobilności po stronie regulacyjnej oraz ukierunkowane finansowanie publiczne.

W drugiej fazie (2019-2020) w wybranych aglomeracjach zbudowana zostanie infrastruktura zasilania pojazdów elektrycznych. Zintensyfikowane zostaną zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych. Oczekiwana jest komercjalizacja wyników badań z obszaru elektromobilności rozpoczętych w fazie pierwszej oraz wdrożenie nowych modeli biznesowych upowszechnienia pojazdów elektrycznych.

W trzeciej fazie (2020-2025) zakłada się, że rynek elektromobilności osiągnie dojrzałość, co umożliwi stopniowe wycofywanie instrumentów wsparcia. Ze względu na strategiczny charakter wspomnianego dokumentu, Ministerstwo Energii oczekuje, że zapoczątkuje on zmiany w modelach mobilności Polaków. Przejście na transport zeroemisyjny w centrach miast oraz budowa infrastruktury do ładowania (m.in. wzdłuż sieci TEN –T) wpłynie na charakterystykę transportu, szczególnie w obszarze oddziaływania na środowisko.

Drugi dokument przygotowany w 2016 r. przez Ministerstwo Energii, który będzie miał wpływ na obszary objęte *SRT2020*, to projekt nowelizacji *ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych* oraz *ustawy Prawo energetyczne*. Nowelizacja tworzy Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (państwowy fundusz celowy), którego zadaniem będzie finansowanie projektów związanych z rozwojem elektromobilności (pojazdy napędzane energią elektryczną) i transportu opartego na paliwach alternatywnych (CNG, LNG, biopaliwa i inne paliwa alternatywne). Celem regulacji jest efektywne wykorzystanie budżetowej rezerwy celowej, z której za pomocą Funduszu będą finansowane projekty o których mowa m.in. w *Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce i Krajowych Ramach Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych*. Rocznie Fundusz będzie dysponował kwotą ok. 150 mln zł (w perspektywie 10 lat kwota ta wzrośnie do ponad 600 mln zł).

Na poziomie projektu w sposób ogólny zarysowano obszary finansowania (m.in. wsparcie budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży CNG, LNG, wodoru lub budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną), natomiast szczegółowe warunki, sposób i

tryb finansowania zostaną doprecyzowane na poziomie rozporządzenia. Przewidywany czas wejścia w życie nowelizacji to 2017 r.

Trzecim strategicznym dokumentem są *Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych*, przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. Formułują one cele i instrumenty wsparcia dla rozwoju rynku i infrastruktury w odniesieniu do energii elektrycznej i gazu ziemnego w postaci CNG i LNG stosowanych w transporcie drogowym oraz transporcie wodnym. Przygotowanie *Krajowych Ram* wynika z przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str.1). Dokument określa cele do osiągnięcia w zakresie:

- rozwoju rynku pojazdów elektrycznych i punktów ładowania tych pojazdów, z podziałem na punkty ładowania o dużej mocy i punkty ładowania o normalnej mocy,
- rozwoju rynku pojazdów napędzanych gazem ziemnym w postaci CNG lub w postaci LNG i punktów tankowania tych pojazdów, zarówno w aglomeracjach miejskich i obszarach gęsto zaludnionych (punkty tankowania CNG) oraz wzdłuż dróg sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T,
- rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

*Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce* wraz z *Krajowymi Ramami* stanowi podstawę do toczących się w ME prac nad ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

## **2. ZAANGAŻOWANIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO**

### **2.1 województwo dolnośląskie**

W województwie dolnośląskim realizowane są następujące dokumenty programowe w obszarze transportu:

- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego* przyjęty przez Sejmik Województwa Dolnośląskiego w dniu 30 października 2014 r.,
- *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich* zatwierdzony przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego w dniu 20 października 2015 r.,
- *Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020*, przyjęty przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego w dniu 25 kwietnia 2016 r.

W 2016 r. zakończono następujące inwestycje transportowe wpisujące się w cele SRT2020:

- budowa drogi wojewódzkiej Żerniki Wrocławskie – Siechnice (od ronda w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 do drogi krajowej nr 94),
- przebudowa ul. Słupieckiej od skrzyżowania z ul. Waryńskiego do ul. XXX-lecia w Nowej Rudzie DW 381 wraz z remontem ul. Słupieckiej na odcinku od ul. XXX-lecia do ul. Kwiatkowskiego wraz z budową kanalizacji deszczowej w Nowej Rudzie - DW 381.

Ponadto, Samorząd Województwa Dolnośląskiego pełniąc rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego podejmował w 2016 r. bieżące działania i interwencje w instytucjach państwowych odpowiedzialnych za zarządzanie infrastrukturą i regulację rynku transportowego w zakresie wszelkich regionalnych i lokalnych zagrożeń oraz utrudnień w funkcjonowaniu sprawnego systemu transportowego. Do działań tych należały przede wszystkim:

- realizacja założeń *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego*,
- bieżące analizowanie i opiniowanie rozkładów jazdy pociągów przygotowywanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- bieżące analizowanie parametrów i stanu infrastruktury transportowej w celu zgłaszania spółce PKP Polskie Linie Kolejowe problemów w stworzeniu atrakcyjnej oferty przewozowej,

- współpraca merytoryczna z ministerstwem właściwym ds. transportu oraz PKP PLK S.A. w zakresie realizowanych działań inwestycyjnych na sieci transportowej w województwie,
- współpraca z PKP PLK S.A. w zakresie planowanych działań inwestycyjnych na sieci transportowej w województwie,
- przygotowywanie wspólnie z PKP PLK S.A. inwestycji planowanych do zrealizowania przy wykorzystaniu środków finansowych z *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020*.

Samorząd Województwa Dolnośląskiego podejmuje także własne inicjatywy, których celem jest sprawne i efektywne rozwiązywanie regionalnych i lokalnych problemów transportowych, np. współpracę z lokalnymi samorządami nad integracją regionalnego transportu publicznego z innymi środkami transportu (w tym indywidualnym) oraz poprawę jego dostępności dla mieszkańców.

Ponadto, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, jako zarządca dróg wojewódzkich, realizuje swoje statutowe działania, w tym zadania inwestycyjne w ramach RPO oraz środków finansowych jakimi dysponuje województwo dolnośląskie, poprzez realizację zadań ujętych w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego na lata 2011-2024*, np. linia kolejowa nr 326 pod zarządem Zarządu Województwa Dolnośląskiego, drogi wojewódzkie (oraz obiekty inżynierskie), na których zarząd drogi sprawuje DSDiK), wprowadzanie nowego systemu ewidencyjnego opartego na nowoczesnych rozwiązaniach telematycznych.

Ponadto DSDiK realizuje działania w zakresie:

- udostępniania infrastruktury uczestnikom rynku na zasadach uczciwej konkurencji i równego traktowania, np. poprzez wydawanie zgód na korzystanie z przystanków komunikacyjnych w pasie drogowym dróg wojewódzkich,
- dbania o wprowadzanie rozwiązań interoperacyjnych, intermodalnych i multimodalnych.

Instytut Rozwoju Terytorialnego (jednostka organizacyjna Samorządu Województwa Dolnośląskiego) w 2016 r. prowadził następujące działania:

- zakończono prace nad *Planem inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020*, a tym samym wypełnione zostały warunki ex ante zawarte w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (D. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320) polegające na przygotowaniu kompleksowego planu lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych. Dzięki temu Zarząd Województwa Dolnośląskiego wypełnił wymóg konieczny dla uruchomienia naborów w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020*,
- prowadzono prace nad *Dolnośląską Polityką Rowerową*. Jednym z zasadniczych dokumentów wchodzących w skład *Polityki* są *Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego*, które zostały opracowane przez Instytut, a następnie przyjęte przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego w dniu 22 marca 2016 r. .

## 2.2 województwo kujawsko-pomorskie

W 2016 r. konsekwentnie realizowana była *Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+*, przyjęta przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego w dniu 21 października 2013 r.

Ponadto realizowano *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego* (przyjęty przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego w dniu 29 września 2014 r.) będący dokumentem programowym w obszarze transportu.

W 2016 r. realizowany był również *Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020*, w którym znalazły się zagadnienia związane m.in. z rozwojem sieci infrastruktury transportowej oraz zintegrowanego systemu transportowego, jak również z ograniczeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko.

W dniu 6 października 2016 r. Komisja Europejska zatwierdziła *Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020*, co zapoczątkowało proces jego wdrażania. Jest to dokument niezbędny dla realizacji zadań z zakresu inwestycji drogowych i kolejowych w okresie programowania 2014-2020. Dokument ten stanowi jeden z tzw. warunków ex ante, od wypełnienia którego uzależnione jest rozpoczęcie wdrażania *RPO WK-P 2014-2020* w obszarze Celu Tematycznego 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*. Jego celem jest m.in. stworzenie programu inwestycyjnego, który pozwoli na wykreowanie układu transportowo-komunikacyjnego mającego istotne znaczenie dla rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego.

W związku z powyższym, w 2016 r. w województwie kujawsko-pomorskim zostały podjęte następujące działania inwestycyjne wpisujące się w osiągnięcie celów *SRT2020*:

W 2016 r. na sieci dróg wojewódzkich realizowano projekty drogowe polegające na modernizacji odcinków dróg wojewódzkich (nr: 266, 238, 391, 563, 569, 237, 499, 244, 268, 301, 266 i inne). Zrealizowano również odnowę mostów i przepustów, zlecono opracowanie dokumentacji projektowych. Łączna wartość zrealizowanych projektów finansowanych z budżetu województwa wyniosła ponad 11 mln zł.

W ramach projektu pn. *Drogowa Inicjatywa Samorządowa 2016* zrealizowano 5 zadań (na drogach wojewódzkich nr: 554, 246, 569, 551) wspólnie z jednostkami samorządu terytorialnego (tj. Gminą Wąbrzeźno, Gminą Golub-Dobrzyń, Gminą Gniewkowo, Gminą Ciechocin) na łączną kwotę ponad 830 tys. zł. Łączna długość wybudowanych chodników wyniosła 1,287 km.

W zakresie transportu kolejowego Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego dokonał zakupu jednego czteroczlonowego elektrycznego zespołu trakcyjnego o maksymalnej prędkości 160 km/h.

W zakresie transportu wodnego śródlądowego należy wymienić następujące działania:

- udział Województwa Kujawsko-Pomorskiego w międzynarodowym projekcie EMMA *Zwiększenie mobilności towarów i logistyki w Regionie Morza Bałtyckiego poprzez wzmocnienie transportu śródlądowego i morskiego oraz promocję nowych międzynarodowych usług żeglugowych (Interreg BSR)*,
- podejmowanie działań mających na celu poprawę warunków żeglugowych na międzynarodowych drogach wodnych E40 i E70,
- prowadzenie działań zmierzających do budowy platformy multimodalnej w rejonie Bydgoszczy – Solca Kujawskiego, pozyskanie środków finansowych (w ramach międzynarodowego projektu unijnego EMMA) na opracowanie Studium wykonalności ww. inwestycji,
- przygotowanie dokumentacji drogowej dla zadania pn. *Przeprawa promowa w Solcu Kujawskim*,
- wspieranie działań na rzecz realizacji stopnia wodnego poniżej Włocławka oraz pozostałych stopni w ramach projektowanej Kaskady Dolnej Wisły.

Wszystkie powyższe działania w zakresie żeglugi śródlądowej nie zostały jeszcze zakończone. Wynika to z faktu, że ich realizacja jest długotrwała (zarówno na szczeblu regionalnym, jak i krajowym), a także uwarunkowana m.in. dostępnością finansowania i spełnienia wymogów środowiskowych.

### **2.3 województwo lubelskie**

Cele transportowe województwa określone zostały w *Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 roku)* – (SRWL).

Jednym z głównych instrumentów realizacji celów transportowych SRWL jest *Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (RPO WL)*.

Analizując wszystkie programy operacyjne realizowane w województwie lubelskim na koniec 2016 r. największą wartością dofinansowania projektów z zakresu transportu charakteryzowały się: miasto Lublin (849,7 mln zł), powiat lubelski (394 mln zł) i opolski (318,2 mln zł).

W dniu 28 czerwca 2016 r. Zarząd Województwa Lubelskiego przyjął *Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Dokument zawiera listę projektów transportowych w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy dróg wojewódzkich i powiatowych, zakupu taboru kolejowego, remontu linii kolejowych, kryteria ich wyboru, analizę i diagnostykę sektora, cele i priorytety działania z określeniem ram finansowych i źródeł ich finansowania.

W ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020* rozpoczęte zostały następujące zadania inwestycyjne:

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk - Kańczuga - Dynów - Grabownica Starzeńska (Piotrków - Wysokie) o dł. 17,162 km,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 846 Małochwiej Duży- Wojsławice- Teratyn o dł. 14,483 km,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 814 Radzyń Podlaski – Suchowola – Żminne, Niewęłtosz – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 815 o dł. 14,215 km,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 829 Łucka- Łęczna -Biskupice, Łęczna – Biskupice (bez mostu na rz. Wieprz) o dł. 17,880 km.

## 2.4 województwo lubuskie

W woj. lubuskim w 2016 r. realizowano szereg przedsięwzięć, przyczyniających się do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu, które wpisują się w realizację celów określonych w *SRT2020*, w tym inwestycji związanych z budową obwodnic, rozbudową i przebudową dróg i mostów.

Inwestycje na drogach wojewódzkich realizowano z budżetu własnego, dotacji celowych pochodzących od jednostek samorządu terytorialnego, jednak największy udział miały środki pochodzące z *Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020*.

Dokumentem określającym listę inwestycji przewidzianych do dofinansowania z ww. *Programu* jest przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Lubuskiego *Plan inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach RPO - Lubuskie 2020*. Zadania zawarte w powyższym dokumencie planistycznym ujęte są w przyjętym *Programie Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego* wyznaczającym kierunki rozwoju transportu w regionie.

Wśród zakończonych w 2016 r. zadań dofinansowanych z *RPO - Lubuskie 2020* należy wymienić:

- rozbudowę skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 297 i 283 w m. Kożuchów (rondo),
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 302 w miejscowości Chlastawa – rondo.

Ponadto w ramach ww. *Programu* rozpoczęto 9 inwestycji drogowych i mostowych na drogach wojewódzkich, których termin realizacji wykracza poza 2016 r.:

- rozbudowę drogi woj. nr 137 w m. Trzemeszno Lubuskie,
- rozbudowę drogi woj. nr 138 na odc. od drogi krajowej nr 29 do m. Debrznica,
- rozbiórkę i budowę nowego mostu wraz z mostem objazdowym przez rz. Wartę w m. Skwierzyna w ciągu drogi woj. nr 159, Nowe Polichno-Skwierzyna w km 13+423,
- przebudowę drogi woj. nr 159 w km 11+900 do km 12+305 wraz z mostem nad terenem zalewowym rz. Warty w Skwierzynie (estakada),
- rozbudowę drogi woj. nr 276 na odc. Krosno Odrz. – Radnica,
- rozbudowę drogi woj. nr 296 w m. Iłowa ul. Żagańska,
- przebudowę wraz z rozbudową drogi woj. nr 297 na odc. Cisów - granica powiatu,
- budowę obwodnicy miejscowości Rzepin w ciągu dróg wojewódzkich nr 134 i 139 (dojazd do węzła A2),
- budowę obwodnicy m. Drezdenko - Etap II.

W 2016 r. przebudowano także drogi woj. nr 160, 278, 350 oraz wykonano odnowy dywanikowe nawierzchni na ciągach dróg wojewódzkich, dzięki którym udało się poprawić stan nawierzchni na łącznej długości ok. 65 km.

W ramach poprawy bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich zrealizowano 16 inwestycji polegających na budowach i przebudowach chodników, montażu znaku aktywnego B33 oraz

radarowego wskaźnika prędkości pojazdów, budowie peronu wraz z przejściem dla pieszych oraz budowie sygnalizacji świetlnej.

## 2.5 województwo łódzkie

Dokumentami strategicznymi realizowanymi w obszarze transportu w województwie łódzkim są:

- *Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020*, która zakłada realizację celów SRT2020 w ramach Filaru 3. *Spójność przestrzenna* i Celu operacyjnego 7. *Wysoka jakość i dostępność infrastruktury transportowej i technicznej*,
- *Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020*, który w ramach Osi priorytetowej III *Transport*, finansowanej ze środków EFRR, wspiera działania dążące do utworzenia sprawnego, efektywnego oraz bezpiecznego systemu transportu, zgodnego z normami unijnymi w zakresie ochrony środowiska (niskoemisyjnego), zapewniającego połączenia komunikacyjne poprawiające dostępność transportową regionu.
- *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Łódzkiego* (zadania zgłoszone w ramach ww. dokumentu mają przyczynić się przede wszystkim do wzmocnienia i rozwoju powiązań transportowych w regionie, w szczególności w zakresie transportu szynowego).
- *Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego spełniający kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020* – dokument opracowany przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, przyjęty przez Zarząd Województwa Łódzkiego w dniu 5 lipca 2016 r.

Dokument m.in. identyfikuje problemy i możliwości rozwojowe sieci transportowej w województwie, określa wytyczne dla identyfikacji potrzeb transportowych w ramach CT7 oraz wynikową listę projektów możliwych do realizacji w ramach Programu.

- *Studium rozwoju sieci drogowej w województwie łódzkim*, stanowiące analizę układu drogowego województwa łódzkiego pod kątem kierunków prawidłowego rozwoju w aspekcie inwestycyjnym i funkcjonalnym, przy uwzględnieniu *Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 na sieci dróg krajowych i wojewódzkich* oraz zmian w systemie zarządzania drogami.

W ramach współpracy z europejskim koordynatorem korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego podjęło m.in. działania w zakresie przygotowania aktualizacji listy przedsięwzięć w Korytarzu Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, odnoszących się do rozwoju węzłów miejskich (w konsultacji z Urzędem Miasta Łodzi) wraz z informacjami dotyczącymi ich zakresu, kosztów oraz stanu zaawansowania.

Zgodnie z zapisami *Wytycznych Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19.11.2015 r. w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym* w dniu 20 grudnia 2016 r., zawarta została umowa pomiędzy Województwem Łódzkim a *Łódzką Koleją Aglomeracyjną* sp. z o. o. na dofinansowanie projektu pn. *Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Etap II* w kwocie 182 010 500 zł (85 %) ze środków RPO WŁ na lata 2014 – 2020, wkład własny (15 %) 32 119 500 zł, wartość projektu (netto) 214 130 000 zł. Realizacja projektu przewidziana jest na lata 2016 – 2019. Projekt spełnia założenia RPO WŁ na lata 2014 – 2020 w ramach Osi priorytetowej III – *Transport*, Działania, III.4 *Transport kolejowy*, gdzie celem szczegółowym działania jest lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu kolejowym.

Projekt zakłada zakup 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych wraz ze świadczeniem usług ich utrzymania na potrzeby obsługi linii kolejowych na terenie Województwa Łódzkiego. Projekt ma na celu poprawę jakości usług przewozu osób w transporcie kolejowym na terenie Województwa Łódzkiego, poprzez podwyższenie standardu podróżowania, dzięki zakupowi fabrycznie nowych jednoprzestrzennych pociągów, z niską podłogą, z systemami audiowizualnymi, udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych i wykorzystujących możliwości nowobudowanej i zmodernizowanej infrastruktury kolejowej z uwagi na jazdę z maksymalną prędkością 160 km/h.



Umowa na zakup taboru wraz z usługą jego utrzymania została zawarta w dniu 28 lutego 2017 r. pomiędzy spółką *Łódzka Kolej Aglomeracyjna* sp. z o. o. a wykonawcą firmą Newag S.A. z Nowego Sącza.

W 2016 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi realizował projekty drogowe na sieci dróg wojewódzkich polegające na przebudowie, rozbudowie, względnie budowie dróg wojewódzkich, w tym przy wykorzystaniu środków pomocowych Unii Europejskiej w ramach *Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego*. W 2016 r. zakończono 3 inwestycje drogowe. Łączne nakłady poniesione na ww. inwestycje wyniosły 42 051 813,51 zł. Środki pochodziły z budżetu samorządu województwa, budżetu państwa oraz z budżetu Unii Europejskiej (*Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego*). W efekcie zmodernizowano 10,55 km dróg.

## 2.6 województwo małopolskie

*Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030* uwzględnia i realizuje zasadnicze cele i postulaty dotyczące rozwoju transportu w Polsce. Województwo małopolskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego w 2016 r. podejmowało działania mające na celu podniesienie atrakcyjności systemu transportowego, w tym integrację poszczególnych gałęzi transportu.

W 2016 r. realizowano i rozwijano projekt pn. *Małopolska Karta Aglomeracyjna - system zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim*. Projekt jest realizowany w ramach *Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013*. Głównym założeniem projektu jest stworzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego w obszarze aglomeracji krakowskiej oraz obszarze łączącym tę aglomerację z Tarnowem i jego satelickim otoczeniem, z wykorzystaniem nowoczesnych technik elektronicznych i informatycznych do obsługi elektronicznego systemu biletowania podróży.

Projekt *MKA* na obecnym etapie realizacji zakłada funkcjonowanie *MKA* w ramach istniejących sieci *KKM (Krakowskiej Karty Miejskiej)*, *TKM (Tarnowskiej Karty Miejskiej)*, *SKA (Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej)* i systemu *Parkuj i Jedź*. Od strony rozwiązania informatycznego system *MKA* zaprojektowany został w taki sposób, aby możliwym było wprowadzenie do systemu nowych parkingów *Parkuj i Jedź* oraz nowych przewoźników kołowych czy też kolejowych funkcjonujących na obszarze Małopolski. System informatyczny wykonany został przy użyciu technologii otwartych, a także za pomocą aplikacji ogólnie dostępnych, co zapewnia możliwość jego rozbudowy o nowe elementy.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym realizowany jest *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim*, przyjęty przez Sejmik Województwa Małopolskiego w dniu 27 października 2014 r.

Wyznacza on główne kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zasady organizacji rynku przewozów, a także przewidywane finansowanie usług przewozowych.

Poprawie konkurencyjności kolei na obszarach aglomeracyjnych będzie służyło zapewnienie jej pełnej integracji z innymi środkami transportu. W 2016 r. podpisano 14 Porozumień intencyjnych w sprawie przystąpienia jednostek samorządu terytorialnego do realizacji inwestycji w postaci budowy węzłów przesiadkowych i parkingów typu *Parkuj i Jedź* w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020*, w powiązaniu z projektem *Małopolska Karta Aglomeracyjna – system zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim – cz. II*.

W ramach rozwoju komunikacji zbiorowej opartej o transport kolejowy Województwo Małopolskie w 2016 r. otworzyło kolejny odcinek *Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej* na trasie Kraków – Tarnów (SKA3), w ten sposób połączono dwa największe miasta regionu za pomocą nowoczesnej i komfortowej komunikacji kolejowej. W celu realizacji dynamicznego rozwoju *Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej* zakupiono nowoczesny tabor, w 2016 r. dostarczono 6 pojazdów za kwotę 144 092 400 zł. Nowoczesny tabor, wysoka częstotliwość kursowania pojazdów oraz tworzenie węzłów zintegrowanych z parkingami typu *Parkuj i Jedź* w znaczący sposób podniosło atrakcyjność transportu kolejowego, liczba podróżnych korzystających z usług operatorów kolejowych w Małopolsce z roku na rok znacząco wzrasta. W celu dalszego rozwoju *Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej* Województwo Małopolskie podpisało w listopadzie 2016 r. *Porozumienie w sprawie współpracy na rzecz*

uruchomienia transportu kolejowego w oparciu o Szybką Kolej Aglomeracyjną na terenie Gmin Skawina, Kalwaria Zebrzydowska, Brzeźnica, Spytkowice, Zator i Przeciszów. Działania podejmowane przez Województwo Małopolskie mają na celu dalsze zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego oraz ciągle zwiększanie dostępności komunikacyjnej wszystkich rejonów Małopolski.

W analizowanym okresie zrealizowano ponadto projekt pn. *Budowa połączenia DW 780 (ul. Księcia Józefa w Krakowie) z południową obwodnicą Krakowa - Węzeł Mirowski*. Zakres rzeczowy inwestycji obejmował: budowę nowego odcinka drogi o dł. 1,06 km, budowę mostu nad rzeką Sanka o długości całkowitej 62,0 m, budowę 2 rond, budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej, infrastruktury technicznej, ciągów pieszo-rowerowych, budowę oświetlenia, zjazdów, zatoki autobusowej.

W 2016 r. na zakup 6 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych wydano 82 894 131,92 zł ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego.

## 2.7 województwo mazowieckie

Podstawowe dokumenty strategiczne województwa mazowieckiego tj. *Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego* oraz *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego* w pełni odzwierciedlają cele i ustalenia ujęte w SRT2020.

21 listopada 2016 r. Sejmik Województwa Mazowieckiego podjął uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*.

Jako realizację SRT2020 wymienić należy działania samorządu województwa z zakresu transportu podejmowane w ramach dokumentu strategicznego pn. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego*. Jego celem jest określenie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Mazowsza w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa.

Ponadto na uwagę zasługują działania samorządu województwa z zakresu transportu w ramach *Regionalnych Inwestycji Terytorialnych*, w tym wspieranie ograniczania emisji CO<sub>2</sub> w transporcie (m.in. poprzez tworzenie infrastruktury dla ruchu rowerowego w obszarach funkcjonalnych miast regionalnych i subregionalnych), jak też podnoszenie dostępności do sieci TEN-T i multimodalnych centrów logistycznych poprzez rozbudowę dróg wojewódzkich i lokalnych. W 2016 r. zatwierdzone zostały Plany działań RIT.

Kolejnym dokumentem jest *Kontrakt Terytorialny dla województwa mazowieckiego*. Inwestycje transportowe zawarte w tej umowie przyczyniać się będą do rozwoju powiązań transportowych międzynarodowych oraz wewnątrz krajowych. Źródłem ich finansowania będą m.in. środki krajowe, RPO WM 2014-2020, POIiŚ 2014-2020 oraz budżet województwa.

W ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020*, VII Osi Priorytetowej – *Rozwój regionalnego systemu transportowego* realizowane będą projekty z zakresu infrastruktury drogowej (drogi gminne, powiatowe i wojewódzkie) oraz infrastruktury kolejowej (budowa i modernizacja linii kolejowych, zakup i modernizacja taboru kolejowego). W 2016 r. zostały ogłoszone 2 nabory wniosków o dofinansowanie dla dróg lokalnych oraz regionalnych.

Dodatkowo do *Wykazu Projektów Pozakonkursowych EFRR dla RPO WM 2014 – 2020* wpisanych zostało łącznie 5 projektów z zakresu dróg wojewódzkich, modernizacji linii kolejowych oraz modernizacji taboru kolejowego. W 2016 r. zostały podpisane 3 umowy o dofinansowanie na łączną kwotę dofinansowania z EFRR 289 160 109 zł.

W ramach Osi Priorytetowej IV – *Przejsie na gospodarkę niskoemisyjną* realizowane są projekty z zakresu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej. Podejmowane interwencje ukierunkowane są na zwiększenie roli transportu miejskiego, jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych. W ramach projektów realizowane są działania w zakresie taboru na potrzeby transportu publicznego, parkingi *Parkuj i Jedź*, ścieżki i infrastrukturę rowerową oraz organizację i zarządzanie ruchem (ITS). W zakresie tych typów projektów (w przypadku projektów kompleksowych tj. obejmujących co najmniej 2 spośród wymienionych typów projektów) jako działania uzupełniające mogą być realizowane inwestycje w infrastrukturę drogową, w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji.

W 2016 r. został ogłoszony: 1 nabór wniosków o dofinansowanie na projekty kompleksowe, 2 nabory wniosków o dofinansowanie na ścieżki rowerowe oraz 1 nabór wniosków o dofinansowanie na parkingi *Parkuj i Jedź*. W monitorowanym roku nie zostały zakończone żadne z inwestycji transportowych realizowanych w ramach *RPO WM 2014-2020*.

Województwo Mazowieckie w 2016 r. opracowało *Plan Wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport* przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Mazowieckiego w dniu 4 października 2016 r., spełniając tym samym wymóg warunkowości ex-ante dla funduszy europejskich objętych wspólnymi ramami strategicznymi 2014-2020 dla sektora transportu na poziomie regionalnym. *Plan* zawiera listę potencjalnych projektów dla sektora transportu na poziomie krajowym oraz regionalnym.

Mając na uwadze realizację strategicznych celów w zakresie rozwoju transportu, województwo mazowieckie w 2016 r. podjęło poniższe działania:

### **1. Organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego**

Samorząd Województwa Mazowieckiego zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym pełni na terenie województwa mazowieckiego rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego. Usługi w ramach użyteczności publicznej w transporcie kolejowym na zlecenia Samorządu Województwa Mazowieckiego realizowane są przez dwóch operatorów tj. Spółkę *Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.* oraz *Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o.* W 2016 r. z usług spółek skorzystało prawie 68 mln pasażerów.

### **2. Budowa i rozbudowa dróg wojewódzkich w 2016 r.**

Realizując cele statutowe i biorąc od uwagę zadania określone w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego* przyjętym przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 7 lipca 2014 r. w ramach kształtowania połączeń obwodnicowych województwa mazowieckiego i zwiększających spójność i dostępność województwa, Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie przystąpił do realizacji zadania pn. *Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 wraz ze skrzyżowaniem w m. Lipsko do drogi wojewódzkiej nr 754*. Jednym z celów tego zadania jest wybudowanie obwodnicy Lipska.

Usprawniona została również sieć dróg wojewódzkich poprzez prace polegające na przebudowie i rozbudowie dróg. Łącznie rozbudowano i przebudowano ok. 55 km dróg.

Ponadto w 2016 r. w ramach posiadanych środków inwestycyjnych wybudowano lub przebudowano obiekty mostowe/przepusty oraz wyremontowano mosty/przepusty/wiadukty.

Prowadzono również roboty, w celu utrzymania odpowiedniego stanu technicznego na drogach, które stanowią istotne połączenia w układzie wewnątrzregionalnym i ponadregionalnym. Łącznie wyremontowano ok. 110 km dróg.

Ponadto kontynuowano prace związane z pozyskaniem dokumentacji projektowych w trybie ustawy o szczególnych zasadach realizacji inwestycji drogowych niezbędnych do współfinansowania ze środków *Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego* w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020*.

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie zrealizował inwestycje drogowe na kwotę ponad 143 mln złotych, a na pozostałe zadania związane z wykonywaniem funkcji zarządu dróg przeznaczył 148 mln złotych.

### **3. Zakup taboru kolejowego**

#### **3.1 Inwestycje Spółki *Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.***

W 2016 r. Spółka *KM* podpisała jedną umowę o dofinansowanie w łącznej kwocie dotacji 128,46 mln zł dla projektu *Modernizacja 39 szt. Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych* w ramach *RPO WM 2014-2020* z czego w 2016 r. wypłacono kwotę 59,28 mln zł.

Ponadto w tym samym roku Spółka otrzymała dotacje unijne w kwocie 432,29 mln zł (w tym w ramach zwiększonego do 80% dofinansowania kwotę 212,88 mln zł) dotyczące umów o dofinansowanie podpisanych w latach wcześniejszych.

W ramach *POIiŚ 2007-2013* zrealizowano zakup 10 szt. czteroczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu ER 75 FLIRT, 20 szt. nowych piętrowych wagonów oraz 2 szt. wagonów sterowniczych i 2 szt. nowych lokomotyw do składów pociągów w systemie PUSH PULL, zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz do

przewozu pasażerów aglomeracji warszawskiej oraz zmodernizowano elektryczne zespoły trakcyjne do kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym i w obrębie aglomeracji warszawskiej. W ramach RPO WM 2007-2013 zmodernizowano 184 elektryczne zespoły trakcyjne.

### **3.2 Inwestycje Warszawskiej Kolei Dojazdowej Sp. z o.o.**

Zrealizowano umowę na dostawę 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Wykonano płatności za dostawy kolejnych pojazdów w łącznej kwocie 71,85 mln zł netto (88,38 mln zł brutto) odpowiadającej 90% wartości zamówienia. Przedsięwzięcie zrealizowano w ramach *Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy* przy poziomie współfinansowania wynoszącym 57% wydatków kwalifikowalnych.

### **4.1 Inwestycje Województwa Mazowieckiego**

W dniu 20 lipca 2016 r. Województwo Mazowieckie zawarło z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. porozumienie w sprawie realizacji zadania pn. *Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin*. Na mocy ww. porozumienia, PKP PLK S.A stała się inwestorem ww. zadania, a Województwo Mazowieckie zobowiązało się do pokrycia kosztów aktualizacji dokumentacji przedprojektowej niezbędnej do realizacji ww. zadania. 16 grudnia 2016 r. PKP PLK S.A. podpisało umowę z wybranym w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego wykonawcą na aktualizację dokumentacji przedprojektowej.

### **4.2 Inwestycje Spółki Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.**

W 2016 r. jednym z najważniejszych zadań Spółki było wykonanie kompleksowej naprawy nawierzchni torowiska w torze nr 2 na szlaku Warszawa Śródmieście WKD – Komorów linii kolejowej nr 47 na odcinkach o łącznej długości ok. 16 km, wykonanie modernizacji toru nr 1 linii kolejowej nr 47 na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna oraz toru nr 1M linii kolejowej nr 48 na szlaku Podkowa Leśna Główna – Milanówek Grudów na odcinkach o łącznej długości ok. 9 km, oraz zakończenie realizacji przedsięwzięcia obejmującego przebudowę systemu zasilania elektroenergetycznego linii WKD wraz z podwyższeniem napięcia zasilania w sieci trakcyjnej do 3000V, tj.: wykonanie przebudowy podstacji trakcyjnych WKD, przyłączenie sieci WKD do infrastruktury zarządzanej przez zewnętrznych operatorów oraz zwiększenie mocy przesyłowej dla sieci WKD.

Przedsięwzięcia zrealizowano w ramach *Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy* przy poziomie współfinansowania wynoszącego 85 % wydatków kwalifikowalnych.

Zakończono również realizację przedsięwzięcia obejmującego zabudowę nowych urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na 8 przejazdach kolejowo-drogowych zlokalizowanych na linii WKD. Przedsięwzięcie zrealizowano w ramach *Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy* przy poziomie współfinansowania wynoszącego 57% wydatków kwalifikowalnych.

## **2.8 województwo opolskie**

Zarząd Województwa Opolskiego w dniu 19 września 2016 r. podjął uchwałę w sprawie przyjęcia *Planu wypełnienia warunkowości ex-ante w zakresie inwestycji transportowych w ramach funduszy EFRR 2014 – 2020 dla województwa opolskiego, zwanego Planem Transportowym Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (PTWO2020).

*Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)* jest jednym z narzędzi realizacji *Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku*. W swoim założeniu jest podstawowym dokumentem uzasadniającym realizację inwestycji transportowych finansowanych w ramach RPO WO 2014 -2020.

Przedmiotowy dokument został opracowany, aby możliwe było przeprowadzenie inwestycji w zakresie poprawy dostępności transportowej regionu. Z jednej strony realizowane zadania będą odpowiedzią na problemy i potrzeby mieszkańców województwa opolskiego oraz potrzeby zapewnienia odpowiedniego poziomu infrastruktury w ponadregionalnym układzie transportowym. Z drugiej zaś realizacja projektów powinna przyczynić się do rozwiązania problemów związanych z ochroną środowiska.

W 2016 r. celem poprawy połączeń kolejowych, bezpieczeństwa podróżnych, skrócenia czasu przejazdu, większej dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, Województwo Opolskie zakupiło cztery składy nowoczesnych i innowacyjnych pociągów typu *Impuls* do obsługi ruchu regionalnego.

W 2016 r. kontynuowano również działania mające na celu rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej, przebiegającej przez region opolski. Województwo opolskie nie jest inwestorem zadań związanych z przebudową urządzeń technicznych na rzece Odrze, a podejmowane działania mają charakter lobbingu ukierunkowanego na sprawy związane z rozwojem i gospodarczym wykorzystaniem Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Ponadto w 2016 r. rozpoczęto bądź kontynuowano działania inwestycyjne na obszarze Województwa Opolskiego zgłoszone do *Kontraktu Terytorialnego Województwa Opolskiego 2014 – 2020*, m.in.:

- rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ – południe – droga wojewódzka nr 454,
- poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4,
- poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 „Gogolin” (Krapkowice) i „Olszowa” (Kędzierzyn-Koźle),
- budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy,
- budowa obwodnicy miejscowości Dobrzeń Wielki,
- polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych o znaczeniu regionalnym,
- prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle,
- *Opolskie mobilne!* - usprawnienie transportu zbiorowego regionu i aglomeracji opolskiej.

## 2.9 województwo podkarpackie

Podstawowym dokumentem programowym realizowanym w województwie podkarpackim (w tym w obszarze transportu) jest *Strategia Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2020*.

29 grudnia 2015 r. Zarząd Województwa Podkarpackiego przyjął *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko*.

10 maja 2016 r. Zarząd Województwa przyjął drugą wersję *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko* uzupełnioną o sugestie Komisji Europejskiej. Ww. dokumenty zostały przedstawione Komisji Europejskiej celem potwierdzenia spełnienia warunku ex ante w ramach CT 7 na poziomie województwa podkarpackiego (poziom regionalny).

28 czerwca 2016 r. Zarząd Województwa przyjął *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko*. Dokument został uzupełniony zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej przedstawionymi podczas zorganizowanego przez Ministerstwo Rozwoju spotkania w dniu 23 maja 2016 r., poświęconego wypełnieniu warunkowości ex-ante w sektorze transportu na poziomie regionalnym. Przyjęty przez Zarząd Województwa *Program* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko* został przedstawiony Komisji Europejskiej celem potwierdzenia spełnienia warunku ex-ante w ramach CT 7 na poziomie województwa podkarpackiego (poziom regionalny).

20 września 2016 r. Komisja Europejska potwierdziła spełnienie tematycznych warunków wstępnych 7.1 *Transport*, 7.2 *Kolej* oraz 7.3 *Inne rodzaje transportu* na poziomie *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020*.

Z uwagi na to, że zmiany w ww. *Programie* nie spowodowały znaczącego oddziaływania na środowisko, odstąpiono od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko *PSRT WP 2023*.

W 2016 r. w województwie podkarpackim nie zakończono żadnych inwestycji w zakresie transportu drogowego oraz kolejowego (w tym dotyczących zakupu pojazdów kolejowych). W 2016 r. został przeprowadzony i rozstrzygnięty przetarg na zakup pojazdów w ramach RPO WP.

## 2.10 województwo podlaskie

Głównym dokumentem określającym cele i kierunki interwencji w zakresie transportu w województwie podlaskim jest *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020 (SRWP 2020)*. W ramach Celu strategicznego 2. *Powiązania krajowe i międzynarodowe* wskazuje ona Cel operacyjny 2.5 *Podniesienie zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu*.

Cele z zakresu publicznego transportu zbiorowego w regionie określa *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Podlaskiego*, przyjęty przez Sejmik Województwa Podlaskiego Uchwałą nr XXXIII/400/13 z dnia 29.11.2013 r.

*Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Województwie Podlaskim 2014-2020* zwraca dodatkowo uwagę na potrzebę zapewnienia bezpiecznej infrastruktury drogowej, która jest jednym z warunków zapewnienia bezpieczeństwa na drogach.

Istotne z punktu widzenia rozwoju kraju i województwa podlaskiego przedsięwzięcia priorytetowe z dziedziny transportu zostały wskazane w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Podlaskiego (KT)*.

Jednym z narzędzi realizacji interwencji w zakresie transportu w województwie jest *Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 (RPOWP 2014-2020)*, w ramach którego przewidziano działania mające na celu zwiększenie dostępności transportowej regionu w ruchu drogowym oraz w ruchu kolejowym w ramach Osi IV *Poprawa dostępności transportowej*, a także wsparcie ekologicznego transportu publicznego w ramach Osi V *Gospodarka niskoemisyjna*. Celem wypełnienia warunków ex-ante w zakresie transportu, mających zastosowanie do *RPO WP 2014-2020*, w 2016 r. opracowany został *Regionalny plan transportowy województwa podlaskiego na lata 2014-2020*. Diagnostyka on istniejące deficyty w systemie transportu drogowego i kolejowego w województwie podlaskim, jak również wskazuje cele, pożądane kierunki zmian oraz identyfikuje inwestycje, które będą realizowane w perspektywie finansowej 2014-2020 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej.

W 2016 r. kontynuowano prace mające na celu przygotowanie i realizację na terenie województwa inwestycji transportowych finansowanych m.in. ze środków Instrumentu „Łącząc Europę” (*Connecting Europe Facility*), *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*, *Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020* oraz *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020* oraz krajowych środków publicznych.

Wśród inwestycji najistotniejszych dla województwa wpisujących się w cele *SRT2020* i zakończonych w 2016 r. należy wymienić projekty z zakresu infrastruktury drogowej polegające na przebudowie, rozbudowie, względnie budowie dróg wojewódzkich. Realizacja zadania sfinansowana została ze środków budżetu województwa: 28 389,0 tys. zł, budżetu państwa: 18 807,0 tys. zł, innych źródeł finansowania (środki JST): 532,3 tys. zł. Osiągnięto następujący wskaźnik: długość dróg nowych lub zmodernizowanych - 18,72 km.

## 2.11 województwo pomorskie

Zarząd Województwa Pomorskiego realizuje *Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze* (tzw. *RPS Mobilne Pomorze*) stanowiący uszczegółowienie *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego* (przyjętej przez Sejmik województwa pomorskiego w dniu 24 września 2012 r.) w obszarze transportu, który stanowi wsparcie dla realizacji inwestycji planowanych na obszarze województwa pomorskiego związanych z rozwojem krajowej infrastruktury transportowej oraz wszystkich dróg krajowych.

W dniu 24 lutego 2014 r. Sejmik Województwa Pomorskiego przyjął Uchwałą nr 788/XXXVII/14 *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego*. Realizacja celów szczegółowych tego planu jest zbieżna z celami szczegółowymi *Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu „Mobilne Pomorze 2020” (RPS Mobilne Pomorze)*.

Samorząd województwa z zaangażowaniem środków własnych i UE zakończył własne przedsięwzięcia dotyczące infrastruktury transportu kolejowego: budowę linii kolejowej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (Gdańsk - Port Lotniczy - Gdynia), modernizację dróg wojewódzkich

stanowiących dojazdy do węzłów autostrady A1. Ponadto jako współwłaściciel uczestniczył w rozbudowie Portu Lotniczego w Gdańsku oraz wspierał środkami RPO WP 2007-2013 modernizację linii kolejowej nr 201 (Gdynia – Kościerzyna) oraz linii kolejowej nr 213 (Reda – Hel).

Samorząd Województwa Pomorskiego, w 2016 r., przeznaczył 144 688 556,04 zł na dofinansowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

W 2016 r. zrealizowano następujące działania dotyczące taboru kolejowego:

- zmodernizowano 1 elektryczny zespół trakcyjny do obsługi linii kolejowej Elbląg/Malbork – Gdynia o wartości 8 954 000 zł (współfinansowane ze środków *Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy*),
- przeprowadzono naprawy rewizyjne wraz z modernizacją 4 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów regionalnych na terenie województwa pomorskiego o wartości 3 834 473,82 zł.

W obszarze rozwoju infrastruktury drogowej w 2016 r. podjęte działania polegały na prowadzeniu robót budowlanych dla dwóch zadań tj. *Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 222 i 229 na odc. Starogard Gdański – Jabłowo – węzeł Pelplin autostrady A1* i *Budowa Obwodnicy Kartuz – I etap*. Dla trzech zadań podpisano umowy z Wykonawcami (*Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 214 na odcinku Łeba – Białogarda; Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 226 na odcinku węzeł Rusocin autostrady A1 – Pruszcz Gdański – Przejazdowo; Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 521 na odcinku Kwidzyn – Prabuty*). Dla trzech zadań prowadzono procedurę zamówienia publicznego na wyłonienie Wykonawcy (*Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 na odcinku Człuchów – Debrzno; Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański; Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 224 na odcinku Godziszewo – węzeł Stanisławie autostrady A1*).

Koszty poniesione na realizację ww. przedsięwzięć strategicznych wyniosły w 2016 r. 39,84 mln zł.

Ponadto działania Samorządu Województwa koncentrowały się na realizacji inwestycji na odcinkach dróg wojewódzkich, w celu rozwoju układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającej spójność województwa.

Koszty poniesione na realizację ww. zadań wyniosły w 2016 r. 10,19 mln zł.

W 2016 r. kontynuowano współpracę międzywojewódzką na rzecz rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju polskiego odcinka MDW E70 (lubuskie, wielkopolskie, kujawsko – pomorskie, pomorskie, warmińsko – mazurskie) i E40 (lubelskie, mazowieckie, kujawsko – pomorskie, pomorskie i warmińsko – mazurskie). Koordynacja prac Zespołu MDW E70 prowadzona jest przez woj. pomorskie, natomiast MDW E40 - przez woj. kujawsko – pomorskie.

Ponadto Województwo Pomorskie zainicjowało szereg działań na rzecz rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) w regionie i całym kraju. Z inicjatywy Samorządu Województwa Pomorskiego powołano Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, które zrzesza 7 polskich województw oraz blisko 20 firm, wspiera inicjatywy na rzecz priorytetowych inwestycji oraz jest jedynym przedstawicielem polskich województw na Forum Korytarza Bałtyk Adriatyk przy Komisji Europejskiej.

## **2.12 województwo śląskie**

W dniu 26 stycznia 2016 r. Zarząd Województwa Śląskiego przyjął zaktualizowany *Plan rozwoju kolei w województwie śląskim*. Aktualizacja dotyczyła zmiany tytułu projektu dotyczącego zakupu taboru kolejowego.

W dniu 5 kwietnia 2016 r. Zarząd Województwa Śląskiego przyjął kolejną aktualizację *Planu rozwoju kolei w województwie śląskim* oraz *Planu rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim*. Zmiany wynikały z prowadzonych roboczych konsultacji dokumentów z Komisją Europejską i dotyczyły m.in. pogłębienia analiz, uzupełnienia map, uzupełnienia opisów procedury SOOŚ, analizy zdolności instytucjonalnej, uzupełnienia harmonogramów realizacji projektów.

Po przyjęciu kolejnych wersji planów, dokumenty zostały przekazane Komisji Europejskiej w celu potwierdzenia spełnienia warunku wstępnego ex-ante. W dniu 20 lipca 2016 r. Komisja Europejska oficjalnie potwierdziła spełnienie warunku ex-ante i zaakceptowała treść planów transportowych.

Zarząd Województwa Śląskiego przyjął w dniu 20 września 2016 r. ww. plany po akceptacji Komisji Europejskiej. Ponadto w dniu 23 grudnia 2016 r. dokonano kolejnej aktualizacji *Planu rozbudowy dróg wojewódzkich*, która polegała na modyfikacji niektórych projektów (w tym ich podziału na etapy). Następnie plan został przekazany do wiadomości Komisji Europejskiej.

W zakresie transportu kolejowego w ramach wdrażania *RPO Województwa Śląskiego* ogłoszono nabór na tabor kolejowy na kwotę 182 899 587,22 zł. W zakresie transportu drogowego rozstrzygnięto jeden nabór (realizowany na przełomie 2015/2016 r.) na kwotę dofinansowania 898 675 344 zł. Ogłoszono też kolejny nabór na kwotę 587 949 696 zł.

W zakresie transportu niskoemisyjnego planuje się wsparcie infrastruktury tramwajowej oraz transport miejski (w tym ITS). W tym zakresie w 2016 r. rozstrzygnięto trzy nabory na łączną kwotę dofinansowania 640 286 882,03 zł. Ponadto, ogłoszono cztery kolejne nabory na łączną kwotę 321 056 742,61 zł.

2016 był pierwszym pełnym rokiem obowiązywania *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego* przyjętego przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 31 sierpnia 2015 r. *Plan Transportowy* jest aktem prawa miejscowego, określającym zasady organizacji i funkcjonowania oraz finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium województwa.

W planie transportowym Województwa Śląskiego przewidziano organizowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej tylko środkami transportu kolejowego. Uznano bowiem, że transport kolejowy winien stanowić główny szkielet sieci połączeń komunikacyjnych na terenie województwa, zaś w gestii samorządów powiatowych i gminnych winno znaleźć się zapewnienie skomunikowania stacji kolejowych autobusowymi liniami dowozowymi.

W planie transportowym przewidziano również możliwość zastąpienia komunikacji kolejowej komunikacją autobusową na wybranych liniach, w przypadku gdy liczba pasażerów korzystających z połączenia kolejowego nie będzie uzasadniać konieczności realizowania go przy wykorzystaniu tego środka transportu.

W roku 2016 Województwo Śląskie nie dokonało żadnych zakupów taboru kolejowego.

W zakresie modernizacji i rozbudowy dróg wojewódzkich w 2016 r. zrealizowano m.in. następujące zadania (dofinansowane w ramach *RPO WSL 2014-2020*):

- budowa obwodnicy miejscowości Pawłowice jako odcinek Drogi Głównej Południowej,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 913, etap I odcinek od DK S-1 „Węzeł Lotnisko” do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 913 z ul. Józefa Piłsudskiego w miejscowości Pyrzowice,
- remont drogi wojewódzkiej nr 795 wraz z odwodnieniem na odcinku od skrzyżowania z DK78 w m. Szczekociny do granicy województwa śląskiego,
- remont drogi wojewódzkiej nr 942 wraz z odwodnieniem i wymianą chodników na odcinku Wisła skrzyżowanie z drogą powiatową –Wisła Rondo przy stacji paliw,
- remont DW 941 na odcinku od skrzyżowania z ul. A. Brody do przejazdu kolejowego w m. Ustroń,
- rozbiórka obiektu istniejącego i budowa wiaduktu w ciągu DW 901 w m. Pyskowice,
- przebudowa wiaduktu drogowego nad torami PKP w ciągu DW 421 w m. Nędza,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Wielowieś – Pyskowice,
- przebudowa DW 416 wraz z chodnikami w m. Racibórz,.
- przebudowa DW-946 od skrzyżowania z DW 948 do skrzyżowania z DW 781 (odcinek Żywiec – Łękawica),
- przebudowa DW 936 wraz z przebudową chodnika w m. Krzyżanowice,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 901 w m. Zacharzowice oraz Pyskowice.

Inwestycje zrealizowane w MPL *Katowice* w Pyrzowicach w 2016 r. obejmowały m.in.:

- przebudowę Terminala A na terenie MPL *Katowice* w Pyrzowicach,
- renowacja elewacji Terminala A od strony airside,
- przebudowę saloniku VIP w Terminalu A,
- budowę nowego Terminala Cargo,
- prace modernizacyjne na drogach kołowania.



Wszystkie ww. zadania inwestycyjne finansowane były ze środków własnych MPL Katowice w Pyrzowicach.

### 2.13 województwo świętokrzyskie

W ramach *Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020*, uwzględniającego cele i priorytety *SRT2020* w 2016 r. zrealizowano następujące inwestycje drogowe:

- budowa chodnika przy drodze wojewódzkiej nr 752 Szerzawy - Jadowniki, w powiecie starachowickim,
- budowa chodnika przy drodze wojewódzkiej nr 757 w miejscowości Kobylany na długości ok. 750 mb, w powiecie opatowskim,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 742 polegająca na budowie chodnika w m. Oksa, w powiecie jędrzejowskim,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 756 wraz z przebudową obiektów inżynierskich w m. Brzozówka i Jastrzębiec w powiecie buskim,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 756 na odcinku Serwis-Nowa Słupia, IV etap, w powiecie kieleckim,
- przebudowa DW 755 Ostrowiec – Ożarów, w m. Ćmielów,
- przebudowa DW 751 ul. Traugutta w m. Ostrowiec Św. na odcinku od ronda 25-lecia NSZZ Solidarności do ronda Republiki Ostrowieckiej,
- przebudowa DW 766 na w m. Pińczów,
- przebudowa DW 785 na odcinku Włoszczowa – Kurzelów,
- przebudowa DW 746 - m. Końskie, ul. Piłsudskiego.

Z *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego 2014 – 2020* zostało zrealizowane zadanie pn. *Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 762 na odcinku od granicy gm. Chęciny do obiektu mostowego na rzece Łososina (Wierna Rzeka) w m. Bocheniec*, długości 2 km.

W zakresie działań dotyczących zakupu taboru kolejowego oraz realizacji zadań wynikających z *Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego*:

- w ramach realizowanego z *POLiŚ* projektu pn. *Zakup taboru kolejowego do połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie*, Województwo zakupiło łącznie 6 trzyczłonowych elektrycznych pojazdów szynowych typu 36WEA - wielkość dofinansowania UE projektu dla Województwa Świętokrzyskiego wyniosła 59.642.857,57 zł,
- w wyniku działań podejmowanych na poziomie regionalnym, zgodnie z zapisami *Planu* zakładającymi m.in. dążenie do poprawy komfortu podróżnych, województwo zakupiło nowoczesny trzyczłonowy elektryczny pojazd typu 40WE o wartości 11.931.000 zł. Zakup został sfinansowany ze środków pochodzących z rezerwy celowej budżetu państwa i Funduszu Kolejowego oraz środków własnych,
- podjęte zostały prace nad rozszerzeniem oferty przewozowej oraz utworzeniem z początkiem 2017 roku cyklicznego rozkładu jazdy pociągów na kilku liniach kolejowych.

Ponadto w ramach realizacji zadań z zakresu drogowych przewozów pasażerskich na terenie województwa świętokrzyskiego zgodnie z zapisami zawartymi w *Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego* w 2016 r. m.in.:

- przystąpiono do organizacji sieci komunikacyjnej (17 linii komunikacyjnych), na której planowana jest realizacja pasażerskich przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- zarządzeniem Marszałka Województwa Świętokrzyskiego z dnia 29.06.2016 r. ustalono zasady udzielania koncesji na świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania wojewódzkich przewozów pasażerskich w latach 2017 – 2019 oraz powołano Zespół ds. Koncesji do przeprowadzenia przedmiotowego postępowania,
- zawarto porozumienia Województwa Świętokrzyskiego z Województwem Lubelskim, Województwem Podkarpackim i Województwem Mazowieckim w sprawie powierzenia

Województwu Świętokrzyskiemu zadania publicznego w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

- przystąpiono do określenia założeń Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej oraz platformy ułatwiającej organizację i zarządzanie transportem publicznym,
- opracowano koncepcję Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, która docelowo miałaby powstać w ramach rozbudowy Systemu Informacji Przestrzennej Województwa Świętokrzyskiego (SIPWŚ2) prowadzonego w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020*.

## 2.14 województwo warmińsko-mazurskie

Dokumentami programowymi realizowanymi w obszarze transportu w województwie warmińsko-mazurskim są:

- *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025*,
- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego*,
- *Plan Rozwoju Sieci Drogowej Dróg Wojewódzkich Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2012-2020 z perspektywą do roku 2030*.

Wśród inwestycji najistotniejszych dla województwa wpisujących się w cele SRT2020 zakończonych w 2016 r. należy wymienić *Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury*.

20 stycznia 2016 r. nastąpiło otwarcie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach. W 2016 r. Warmia Mazury Sp. z o. o. uzyskała dofinansowanie na działalność w kwocie 10 923 000 zł. Powyższa kwota została przeznaczona na działania inwestycyjne dot. rozbudowy i rozwoju portu lotniczego. W ramach powyższych działań inwestycyjnych wykonano naprawę płyt postojowych oraz dróg kołowania, opracowano wielobranżową dokumentację projektową dot. rozbudowy i przebudowy infrastruktury lotniskowej oraz zakupiono sprzęt (m.in. ambulift, GPU – rozrusznik samolotu, taśmociąg, odladzarkę, schody ciągnane, ogrzewacz, oczyszczarkę ciągnioną, oczyszczarkę małą, polewaczkę lotniskową, zestaw do czyszczenia lamp lotniskowych, bus do transportu osób, bus techniczny, wóz strażacki, autobus).

W zakresie transportu drogowego w 2016 r. rozpoczęto prace dot. rozbudowy dróg wojewódzkich nr 545 i 519. Trwa przygotowywanie dokumentacji, planowanych inwestycji, tj. rozbudowy dróg wojewódzkich nr 504, 651, 512, 507. W 2016 r. podjęto również realizację rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku od skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego do węzła Jaroty (S51)- projekt dofinansowany z *PO Polska Wschodnia*.

Etapy prac w przypadku poszczególnych inwestycji przedstawiają się następująco:

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 545 z przebudową dwóch skrzyżowań w m. Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi 604. Skomunikowanie z drogą TEN-T, S 7 (zawarta umowa na realizację projektu, kwota dofinansowania EFRR z wniosku: 28 856 014,70 zł);
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 519 na odcinku Małdyty – Morąg. Skomunikowanie z drogą TEN-T, S 7 (zawarta umowa na realizację projektu, kwota dofinansowania EFRR z wniosku: 28 215 183,15);
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Pogrodzie – Braniewo. Skomunikowanie z S7. Etap przygotowawczy;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – granica województwa. Skomunikowanie z S 61. Etap przygotowawczy;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 512 na odcinku Pieniężno – Bartoszyce. Skomunikowanie z DK 51. Etap przygotowawczy;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Braniewo – Pieniężno. Skomunikowanie z S 22. Etap przygotowawczy;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku od skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego do węzła Jaroty (S51). Projekt dofinansowany z *PO PW* w kwocie 35 488 685,63 zł.

Ponadto w 2016 r. prowadzone były prace przedprojektowe dot. modernizacji linii kolejowych nr 221 odcinek Gutkowo – Braniewo oraz konsultacje nad włączeniem rewitalizacji linii kolejowej nr 220 odcinka Olsztyn – Gutkowo do *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku*.

## 2.15 województwo wielkopolskie

Dokumentami programowymi realizowanymi w obszarze transportu w województwie wielkopolskim są:

- *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*, uchwalony przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego w dniu 26 października 2015 r.
- *Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku* stanowiący wypełnienie sformułowanych przez Komisję Europejską dla okresu programowania 2014-2020 warunków ex-ante na poziomie regionalnym w zakresie transportu. Dokument został przyjęty przez Zarząd Województwa Wielkopolskiego w dniu 4 sierpnia 2016 r. *Plan* zawiera m.in. listy przedsięwzięć na drogach wojewódzkich oraz projektów kolejowych przewidywanych do realizacji w perspektywie 2014-2020 oraz kryteria ich wyboru.

Rok 2016 był okresem, w którym inwestycje transportowe współfinansowane ze środków perspektywy 2007-2013 w zdecydowanej większości były już zakończone, a nowe przedsięwzięcia jeszcze znajdowały się w większości na etapie przygotowań.

W zakresie dróg wojewódzkich w 2016 r.:

- zakończono realizację dofinansowanych w ramach *WRPO na lata 2007-2013* przedsięwzięć: *Przebudowa ciągu ulic: Wrocławskiej, Górnośląskiej, Harcerskiej i Poznańskiej w Kaliszu* (całkowity koszt 31,3 mln zł przy kwocie dofinansowania UE 18,9 mln zł) oraz *Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła w m. Klukowo* (całkowita wartość inwestycji 1,67 mln zł, dofinansowanie UE 1.23 mln zł),
- zrealizowano kilka mniejszych zadań na drogach wojewódzkich istotnych dla lokalnych układów sieci drogowej Wielkopolski, sfinansowanych ze środków własnych Samorządu Województwa i budżetu gmin, np. *Wzmocnienie nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 312 Rakoniewice – Czacz na odcinku Wielichowo – Wilkowo Polskie* na długości 5,4 km; wartość inwestycji to 3,7 mln zł; środki finansowe z budżetu Województwa Wielkopolskiego oraz Gminy Wielichowo; podobnie odcinek drogi wojewódzkiej nr 312 w miejscowości Wielichowo, od ulicy Dworcowej do miejscowości Wielichowo Wieś; inwestycja o wartości 240 tys.,
- kilka przedsięwzięć zostało zrealizowanych ze środków budżetu Województwa Wielkopolskiego, np. *Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 241 w miejscowości Pokrzywnica* (koszt 1,3 mln zł), droga wojewódzka nr 432 przez Czerwoną Wieś i Krzywiń do Jerki (koszt 1,4 mln zł), *Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 444 w miejscowości Krotoszyn ul. Sulmierzycka* (koszt 3,1 mln zł), *Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 444 w miejscowości Sulmierzyce na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Krótkiej* (koszt 3,2 mln zł),
- uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 31 marca 2016 r. wybrano i przyznano dofinansowanie ze środków *WRPO 2014+* dla 18 projektów Samorządu Województwa dotyczących dróg wojewódzkich o łącznej kwocie dofinansowania środkami UE 403,99 mln zł; wybrane przedsięwzięcia znajdują się wśród projektów ujętych na liście przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w perspektywie 2014-2020 w *Planie transportowym dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku*,
- w dniu 23 maja 2016 r. podpisano pierwszą umowę na projekt realizowany w ramach *WRPO 2014+*, pn. *Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 182 Międzychód – Ujście na odcinku od m. Jabłonowo do m. Ujście*; wartość umowy wynosi 7,6 ml zł. Zakres inwestycji obejmuje m.in.: rozbudowę drogi na odcinku o długości: 5,166 km, przebudowę istniejących skrzyżowań, przebudowę chodników, budowę kanalizacji deszczowej,
- uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 22 grudnia 2016 r. przyznano dofinansowanie ze środków *WRPO 2014+* dla projektu Miasta Poznania realizowanego w ramach *ZIT MOF Poznania* pn. *Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od skrzyżowania z ul. Bałtycką do granicy miasta*. Dofinansowanie ze środków EFRR może wynieść maksymalnie 40,999 mln zł. Realizacja inwestycji została zakończona w 2016 r.

W zakresie transportu kolejowego w 2016 r.:

- uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. przyznano dofinansowanie ze środków WRPO 2014+ projektu PKP PLK S.A. *Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Chodzież – Piła Główna*, realizowanego jako projekt pozakonkursowy WRPO 2014+; dofinansowanie ze środków EFRR może wynieść maksymalnie 424,932 mln zł; przewiduje się zmodernizowanie 92,985 km tej linii; poprawa stanu infrastruktury kolejowej na tej linii pozwoli na zwiększenie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do 120 km/h, a towarowych do 80 km/h,
- uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 10 czerwca 2016 r. przyznano dofinansowanie ze środków WRPO 2014+ projektu Samorządu Województwa Wielkopolskiego *Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Wielkopolsce poprzez zakup nowego i modernizację taboru dla wojewódzkich przewozów kolejowych*, realizowanego jako projekt pozakonkursowy WRPO 2014+; dofinansowanie ze środków EFRR może wynieść maksymalnie 210,69 mln zł; projekt obejmuje zakup 10 nowych oraz modernizację 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych;
- uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 18 lutego 2016 r. przyznano dofinansowanie ze środków WRPO 2014+ projektu Samorządu Województwa Wielkopolskiego *Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Wielkopolsce poprzez zakup spalinowego taboru kolejowego*, realizowanego jako projekt pozakonkursowy WRPO 2014+; dofinansowanie ze środków EFRR może wynieść maksymalnie 44,404 mln zł; projekt polega na zakupie 4 dwuczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi połączeń na niezelektryfikowanych trasach kolejowych w Wielkopolsce.

Port Lotniczy Poznań – Ławica w 2016 r. realizował inwestycje związane z rozbudową i modernizacją infrastruktury Portu w zakresie pola ruchu naziemnego, bezpieczeństwa, ochrony środowiska, zakupu specjalistycznego sprzętu do utrzymania lotniska oraz rozbudowy i modernizacji parkingów. Inwestycje były dofinansowane ze środków Unii Europejskiej pozyskanych w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego* oraz ze środków własnych, w tym z emisji obligacji oraz dokapitalizowania przez Udziałowców:

- oddano do użytku stanowisko dla odladzania samolotów o powierzchni ok. 9 000 m kw.; projekt realizowany w ramach *POliŚ*,
- oddano do eksploatacji na potrzeby General Aviation zmodernizowaną płytę postojową samolotów w tzw. części wojskowej lotniska: inwestycja zrealizowana ze środków WRPO;
- w ramach *POliŚ*, zakończono realizację projektu *Poprawa systemu ochrony lotniska Poznań – Ławica*.
- oddano do użytku kolejne powierzchnie parkingowe.

## 2.16 województwo zachodniopomorskie

Aktualnie w województwie zachodniopomorskim obowiązują następujące regionalne dokumenty z zakresu transportu:

- *Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*,
- *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*,
- *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*,
- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego*.

Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego w 2016 r. zrealizował następujące inwestycje infrastrukturalne:

W ramach *RPO WZ 2014 – 2020 - Regionalna infrastruktura drogowa* - w zakresie budowy i przebudowy dróg wojewódzkich wykonano 3,2 km w ramach dwóch projektów:

- *Budowa obejścia m. Dobra w ciągu drogi wojewódzkiej nr 144* – 9.820.329 zł (1,3 km),
- *Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 205 na odcinku Sławno-Polanów etap I przebudowy i rozbudowy przejścia przez m. Sławno* – 11.432.912 zł (1,9 km).

W 2016 r. zakończono również szereg przedsięwzięć zrealizowanych przez Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, w tym 25 zadań związanych z przebudową dróg (28,7 mln zł) i 23 zadania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego (2,4 mln zł).

Wśród zakończonych inwestycji znalazły się przebudowy następujących dróg: droga woj. nr 162 odc. Wilczkowo – Brzeżno; droga woj. nr 172 w m. Połczyn-Zdrój; droga woj. nr 114 w m. Police, ul. Grunwaldzka; droga woj. nr 126 - przejście przez m. Mieszkowice; droga woj. nr 120 w m. Stare Czarnowo, ul. Szczecińska; droga woj. nr 125 odc. Cedynia – Radostów; przebudowa ulicy Polnej i Szczecineckiej wraz z chodnikami w m. Czaplnek w ciągu drogi woj. nr 163; droga woj. nr 175 odc. Poźrzadło - Kalisz Pomorski, ul. Dworcowa wraz z infrastrukturą; droga woj. nr 175 odc. Poźrzadło - Kalisz Pomorski; droga woj. nr 177 odc. Czaplnek – Sońnica; droga woj. nr 103 odc. Ciecierz - Paprotno – Cerkwica; droga woj. nr 103 w m. Kaleń; droga woj. nr 110 odc. Witomierz – Grądy; droga woj. nr 103 odc. Grębowo – Jatki; droga woj. nr 168 odc. Górawino – Drzewiany; droga nr 171 w m. Barwice, ul. B. Chrobrego; droga woj. nr 172 odc. Barwice – Ostropele; droga woj. nr 208; droga woj. nr 205 – Wielin; droga woj. nr 171 w m. Grzmiąca; droga woj. nr 119 (dawna droga krajowa nr 3) w m. Pyrzyce; droga woj. nr 175 odc. Drawno – Choszczno; przebudowa skrzyżowania drogi nr 106 ul. Księcia Józefa Poniatowskiego i drogi woj. nr 144 ul. Bohaterów Warszawy w m. Nowogard; droga woj. nr 106 odc. skrzyżowanie z drogą 142 - skrzyżowanie w kierunku Starej Dąbrowy; droga woj. nr 106 w m. Maszewo; droga woj. nr 111 odc. Stepnica – Modrzewie.

W sumie przebudowano 41 km nawierzchni dróg, 1,6 km kanalizacji deszczowej oraz 6.485 m2 ciągów rowerowych.

W zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) wykonano m.in.: 1,506 km nowych ciągów pieszych, 2 nowe zatoki autobusowe, 1 nową sygnalizację świetlną przy przejściu dla pieszych, 0,432 km nowych barier drogowych, 0,241 km nowej kanalizacji deszczowej; przebudowano: 2,271 km ciągów pieszych, 0,175 km ciągów pieszo-rowerowych, 1 zatokę autobusową, 1 zatokę postojową, 0,245 km kanalizacji deszczowej.

Ponadto, w ramach *RPO WZ 2014 – 2020* zmodernizowano pięć elektrycznych zespołów trakcyjnych o oznaczeniu EN57 do obsługi kolejowych przewozów regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego (wartość zadania 37,7 mln zł).

W 2016 r rozstrzygnięto przetarg na zakup w ramach *RPO WZ 2014 – 2020* siedemnastu sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi kolejowych przewozów regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego (wartość zadania 251 mln zł). Dostawa będzie realizowana w latach 2017 – 2020.

## VI. OCENA STANU REALIZACJI SRT2020 PO CZWARTYM ROKU OBOWIĄZYWANIA

2016 r. był czwartym rokiem wdrażania SRT2020, a interwencje w niej przewidziane zostały zaplanowane do implementacji w wieloletnim horyzoncie czasowym.

W 2016 r. w odniesieniu do poszczególnych segmentów transportowych opracowano następujące dokumenty:

- aktualizacja *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (KPK)* przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 23.11.2016 r.;
- *Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016- 2020 z perspektywą do roku 2030* przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 14.06.2016 r.

a także:

- kontynuowano prace nad przygotowaniem programu wieloletniego pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do roku 2023*;
- kontynuowano prace nad studiami wykonalności dla budowy kolei dużych prędkości (KDP), zapewniającymi możliwość wypracowania decyzji dotyczącej rozpoczęcia realizacji projektu KDP;
- kontynuowano prace nad opracowaniem programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych;
- kontynuowano prace nad *Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*;
- prowadzono prace analityczne nad aktualizacją zapisów *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*.

Opracowanie ww. dokumentów programowych i w dalszej kolejności wdrażanie zaplanowanych w nich działań ma szczególne znaczenie dla osiągnięcia celów przewidzianych w SRT2020.

Działania podejmowane w 2016 r. wdrażane były w oparciu o programy rozwoju dla poszczególnych sektorów transportu oraz na podstawie *Dokumentu Implementacyjnego do SRT2020*. Konsekwentna realizacja połączeń transportowych określonych w ww. dokumentach programowych przyczynia się do sukcesywnego tworzenia spójnej sieci transportowej, wpływa pozytywnie na efektywność przewozów towarów i osób, dynamikę wymiany gospodarczej oraz na rozwój nowych obszarów inwestycyjnych. Jednakże pełna realizacja SRT2020 możliwa będzie po opracowaniu pozostałych planów wdrożeniowych zawierających szczegółowe rozwiązania w pozostałych gałęziach transportu, dotyczących przede wszystkim segmentu lotniczego, morskiego i żeglugi śródlądowej.

W 2016 r. dzięki dostępności środków z budżetu UE, kontynuowana była realizacja strategicznych projektów inwestycyjnych mających na celu stworzenie spójnej sieci transportowej i usprawnienie funkcjonowania systemu, zwiększenie wydajności oraz bezpieczeństwa już istniejącej infrastruktury i podniesienie jakości świadczonych usług w zakresie przewozów osób i rzeczy. Podstawowe wskaźniki w tym zakresie kształtują się następująco.

W 2016 r. oddano do ruchu 120 km dróg szybkiego ruchu, w tym 42 km dróg ekspresowych oraz 78 km autostrad. Na koniec 2016 r. kierowcy mieli do dyspozycji trasy szybkiego ruchu o łącznej długości 3171 km, w tym 1637 km autostrad i 1534 km dróg ekspresowych. Jednocześnie liczba miast wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi lub autostradami pozostała w 2016 r. na niezmiennym poziomie (12/18).

W wyniku prowadzonych prac inwestycyjnych liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h wzrosła do 11/18 (wobec 10/18 w 2015 r.). Natomiast na dotychczasowym poziomie utrzymany został wskaźnik określający długość linii kolejowych, na których umożliwiony został ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h (89,6 km).

W sposób znaczący wzrósł udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym (do poziomu 5,8 % w stosunku do 4,6 % w 2015 r.).

W 2016 r. o 11,8 %, tj. do poziomu 33,9 mln, wzrosła liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych. Dla porównania wskaźnik ten w 2015 r. wyniósł 30,8 mln.

W porównaniu z rokiem ubiegłym w 2016 r. o 4,9 % wzrosły przeładunki w portach morskich do poziomu 72,9 mln ton (z 69,6 mln ton w 2015 r.). Jednocześnie zanotowano 29 % wzrostu potencjału przeładunkowego portów morskich z poziomu 137,7 mln ton w 2015 r. do 177,5 mln ton w 2016 r.

Mimo prowadzonych działań, niestety zwiększyła się liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Wskaźnik ten zwiększył się o 3 % z poziomu 2938 ofiar śmiertelnych w 2015 r. do poziomu 3026 w 2016 r.

Z kolei liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich w Polsce wzrosła z poziomu 158,3 w 2015 r. do poziomu 162,7 w 2016 r.

W zakresie **transportu drogowego** ze względu na lukę finansową pomiędzy budżetem *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* ustanowionego w 2015 r., a rzeczywistymi kosztami realizacji zaplanowanych w nim inwestycji, przekraczającymi 90 mld zł, podjęte zostały prace analityczne zmierzające do urealnienia zapisów ww. dokumentu. Ich elementem były m.in. działania mające na celu optymalizację procesu realizacji inwestycji drogowych.

Na przełomie 2015/2016 Sekretariat KRBRD rozpoczął proces ewaluacji polityki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w Polsce w latach 2011-2015 (2016). Wyniki, wnioski i rekomendacje z przedmiotowego badania ewaluacyjnego pozwolą na zobrazowanie efektywności zastosowanych rozwiązań, oraz ewentualną korektę *NPBRD 2013-2020*.

W zakresie **transportu kolejowego** w 2016 r. dokonano aktualizacji *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (KPK)*, który został przyjęty w dniu 23 listopada 2016 r. uchwałą nr 144/2016 Rady Ministrów, kontynuowano prace nad przygotowaniem programu wieloletniego pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do roku 2023*, tj. dokumentu ustanawiającego ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową przewidzianych w perspektywie do roku 2023 oraz kontynuowano prace nad studiami wykonalności dla budowy kolei dużych prędkości (KDP), zapewniającymi możliwość wypracowania decyzji dotyczącej rozpoczęcia realizacji projektu KDP.

W zakresie **transportu intermodalnego** realizowano działania legislacyjne i finansowe pozwalające na osiągnięcie w 2020 r. poziomu około 6% udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonych transportem kolejowym. W 2016 r. osiągnięto najlepsze wyniki w historii kolejowych przewozów intermodalnych- udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą przewiezionych ładunków osiągnął poziom 5,8%.

W obszarze **transportu morskiego** kontynuowano prace o charakterze inwestycyjnym i pozainwestycyjnym, ukierunkowane na dalsze usprawnianie funkcjonowania tej gałęzi transportu, wzmacnianie potencjału polskich portów i przystani morskich itp. Prowadzone działania, m.in. legislacyjne i infrastrukturalne, dają solidne podstawy, aby sądzić, że w najbliższych latach postępować będzie rozwój polskiego transportu morskiego. O tym, że jest to perspektywiczna gałąź transportu doskonale świadczą rosnące obroty ładunkowe w polskich portach morskich.

Działając na podstawie wniosków sformułowanych w *Informacji o realizacji Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030) za rok 2015* Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w 2016 r. kontynuowało prace nad opracowaniem programu rozwoju **śródlądowych dróg wodnych**. Zadania podejmowane przez MG MiŻS były elementem procesu przygotowania do rewizji transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T w 2023 r. Obecnie poza drobnymi fragmentami w dolnych odcinkach rzek Wisły i Odry polskie śródlądowe drogi wodne zostały pominięte w europejskiej sieci transportowej TEN-T. W związku z powyższym, przy następnej rewizji konieczne jest posiadanie gotowych i przyjętych programów dotyczących przebudowy dróg wodnych.

Określone w *SRT2020* cele strategiczne dla **transportu lotniczego** nadal pozostają aktualne, a ich realizacja przyczyni się do zwiększenia dostępności transportowej kraju przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa transportu lotniczego oraz ograniczeniu negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko naturalne. W dalszym ciągu sugerowane jest położenie większego nacisku na kwestie multimodalności i rozwoju tego obszaru, poprzez realizację inwestycji pozwalających na bezpośrednie skomunikowanie portów lotniczych z centrami miast połączeniami kolejowymi i drogowymi. Skomunikowanie portów lotniczych połączeniami kolejowymi, w szczególności lotnisk oddalonych od centrum miasta, przekłada się bezpośrednio na korzyści dla pasażerów, jest bardziej ekologiczne, a

także przyczynia się do aktywizacji terenów wokół portów lotniczych, będąc stymulatorem rozwoju gospodarczego regionu oraz powstawania nowych miejsc pracy.

Dla właściwej realizacji celów *SRT2020* niezbędne jest zapewnienie odpowiedniej koordynacji działań podejmowanych zarówno na szczeblu krajowym, jak i regionalnym. W obszarze programowania inwestycji transportowych, spójność ta została osiągnięta dzięki stworzonemu na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2016 r. poz. 383) systemowi powiązań dokumentów planistycznych, opracowywanych na poszczególnych poziomach administracji. W tym kontekście na uwagę zasługuje szereg działań podjętych przez samorzady, które pozostają spójne z celami wyznaczonymi w *SRT2020*.

Skuteczne osiągnięcie celów określonych w *SRT2020* w znacznej mierze będzie następowało przy **wspieraniu środków UE** w ramach bieżącej perspektywy finansowej 2014-2020. Budżet UE na lata 2014-2020 przewiduje dla Polski ok. 105,8 mld EURO, z czego 82,2 mld EURO zostanie przeznaczonych na politykę spójności. Uzyskując taki poziom alokacji w ramach polityki spójności, Polska stanie się największym jej beneficjentem w okresie programowania 2014-2020.

**ZAŁĄCZNIK: Działania legislacyjne podjęte w 2016 r. przyczyniające się do realizacji celów *SRT2020***