



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

**Informacja o realizacji
*Strategii rozwoju transportu
do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*
w roku 2014**

**Zatwierdzenie:
Minister Infrastruktury i Rozwoju:**


Maria Wasiak

Warszawa, 21 październik 2015 r.

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

Koordinacja prac:

Wydział Polityki Transportowej
Departament Koordynacji Strategii i Polityk Rozwoju
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Tel.: +48 22 273 76 00

Fax.: +48 22 273 89 08

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	4
I. NAJWAŻNIEJSZE TRENDY W TRANSPORCIE NA TLE SYTUACJI MAKROEKONOMICZNEJ W POLSCE W 2014 R.	7
II. REALIZACJA CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030R.).....	16
1. CEL SZCZEGÓŁOWY: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej.....	16
2. CEL SZCZEGÓŁOWY: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.....	27
3. CEL SZCZEGÓŁOWY: bezpieczeństwo i niezawodność.....	31
4. CEL SZCZEGÓŁOWY: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.....	37
5. CEL SZCZEGÓŁOWY: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych	41
III. FINANSOWANIE SRT2020	44
1. ŚRODKI FINANSOWE WYDATKOWANE W ROKU 2014 NA REALIZACJĘ SRT2020 W POSZCZEGÓLNYCH RODZAJACH TRANSPORTU:.....	44
2. ŚRODKI UNIJNE DLA TRANSPORTU	46
IV. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW SRT2020:	60
V. ZAANGAŻOWANIE INNYCH PODMIOTÓW W REALIZACJĘ CELÓW SRT2020.....	62
1. ZAANGAŻOWANIE MINISTERSTW	62
2. ZAANGAŻOWANIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO	73
VI. OCENA STANU REALIZACJI SRT2020 PO DRUGIM ROKU	86
ZAŁĄCZNIK 1 : Działania legislacyjne podjęte w 2014r. w związku z realizacją SRT 2020	88
ZAŁĄCZNIK 2: Działania Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego podjęte w 2014 r. w związku z realizacją SRT2020	88

WPROWADZENIE

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – zwana dalej „SRT2020” - przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 roku, 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. Stąd też SRT2020 - oprócz zadań pozostających w obszarze Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MliR) - 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 2014, zwanej dalej „*Informacją*” wynika z postanowień SRT2020¹, a coroczna cykliczność jej przygotowania pozostaje w spójności z okresem sprawozdawczym „*Planu działań służących realizacji Strategii Rozwoju Kraju 2020*”. Niniejsza *Informacja* jest drugim ze sprawozdań, które minister właściwy do spraw transportu – będący koordynatorem wdrażania SRT2020 – jest obowiązany przygotować w celu monitorowania postępów realizacji ww. Strategii. Została ona opracowana na podstawie analiz własnych MliR, a także informacji przekazanych przez inne resorty zaangażowane w realizację celów SRT2020 oraz jednostki samorządu terytorialnego. *Informacja* podlega rozpatrzeniu i zaopiniowaniu przez Komitet Koordynacyjny do spraw Polityki Rozwoju².

Struktura *Informacji* uwzględnia zalecenia opracowane w marcu 2014 r. przez MliR dotyczące sporządzania sprawozdań z realizacji zintegrowanych strategii rozwoju kraju, do których zaliczana jest także SRT2020.

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 celów szczegółowych, do których należą:

- 1 - stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej;
- 2 - poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- 3 - bezpieczeństwo i niezawodność;
- 4 - ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- 5 - 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 2014. Zawarto w niej również opis zadań zrealizowanych zarówno przez ministerstwa zaangażowane we wdrażanie SRT2020, jak i jednostki samorządu terytorialnego. Warto podkreślić bogaty wkład poszczególnych województw na rzecz realizacji celu głównego SRT2020.

Integralny element *Informacji* stanowią jej załączniki, w których w ujęciu tabelarycznym przedstawiono działania legislacyjne, podjęte przez MliR w 2014 r. w celu realizacji SRT2020, a także szczegółowy

¹ Stosownie do SRT 2020 pkt Wprowadzenia: *Miejsce i rola Strategii Rozwoju Transportu*, jak i rozdziału 9 *System wdrażania i monitoringu SRT2020* <http://www.mir.gov.pl/strony/zadania/transport/rozwoj-transportu-w-polsce/>

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

opis działań podjętych przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, których realizacja sprzyja osiągnięciu celów SRT2020.

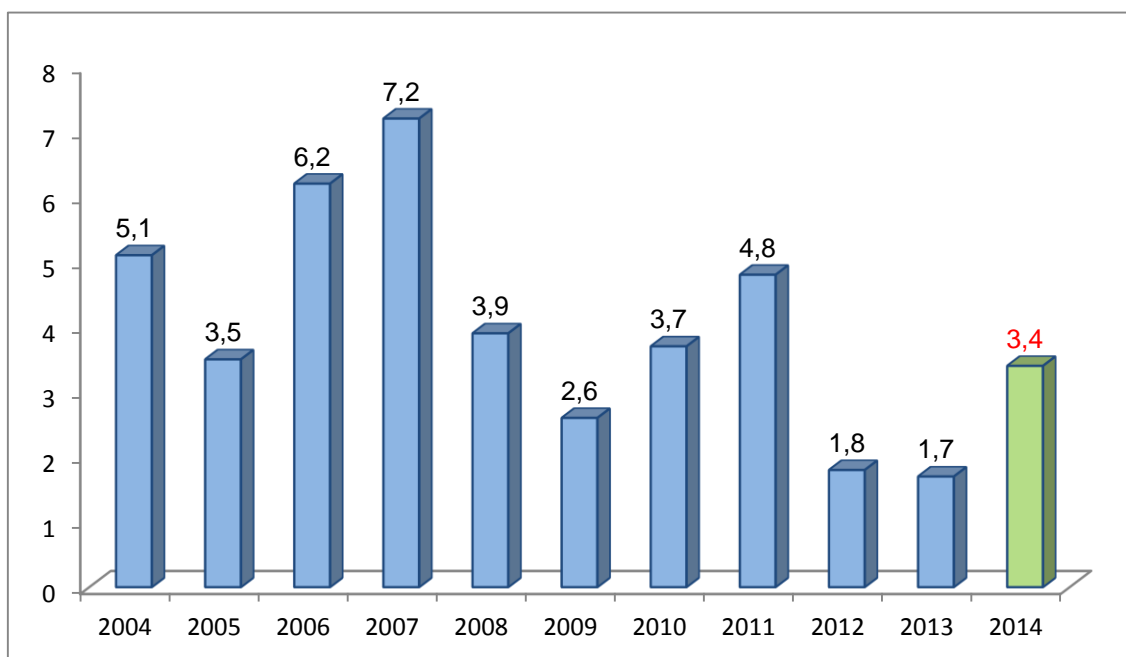
Informacja z realizacji Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) w roku 2013 dostępna jest pod poniższym linkiem:

<http://www.mir.gov.pl/strony/zadania/transport/rozwój-transportu-w-polsce/>

I. NAJWAŻNIEJSZE TRENDY W TRANSPORCIE NA TLE SYTUACJI MAKROEKONOMICZNEJ W POLSCE W 2014 R.

W 2014 r., przy niewielkiej poprawie koniunktury w gospodarce europejskiej, w Polsce odnotowano umiarkowane, wyższe niż w dwóch poprzednich latach, tempo wzrostu gospodarczego. Głównym czynnikiem wzrostu był popyt krajowy, zarówno konsumpcyjny, jak i inwestycyjny. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), **produkt krajowy brutto** w 2014 r. zwiększył się realnie o 3,4% w skali roku. Dla porównania wzrost ten w 2013 r. wyniósł 1,7%.³ Poniższy wykres obrazuje tempo wzrostu PKB w Polsce w latach 2004- 2014.

Wykres 1:
Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w Polsce w latach 2004-2014 (% , r/r, ceny stałe)



Źródło: Opracowanie własne MliR na podstawie skorygowanych danych GUS⁴

W latach 2010-2011, po okresie spowolnienia gospodarczego wynikającego z globalnego kryzysu ekonomicznego, aktywność gospodarcza w Polsce wzrosła. Nastąpiło przyspieszenie tempa wzrostu PKB: w roku 2010 do 3,7% i w roku 2011 do 4,8%. Ta korzystna sytuacja trwała jednak tylko przez dwa lata. W kolejnych dwóch latach na gospodarkę Polski negatywnie oddziaływała druga fala światowego kryzysu gospodarczego. Tempo wzrostu gospodarczego ponownie spowolniło. W 2012 r. PKB zwiększył się o 1,8%, a w 2013 r. o 1,7%. W II półroczu 2013 r. zaobserwowano symptomy ożywienia, które trwały również w 2014 r. Efektem tej pozytywnej tendencji jest wynik PKB na koniec 2014 r., tj. 3,4%.⁵

³ Zaktualizowane dane GUS, stan na 22.05.2015 r.

⁴ 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/qfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5526/8/1/1/notatka_informacyjna_esa_2010-29_09_2014_28_09_2014_ostat_1.pdf

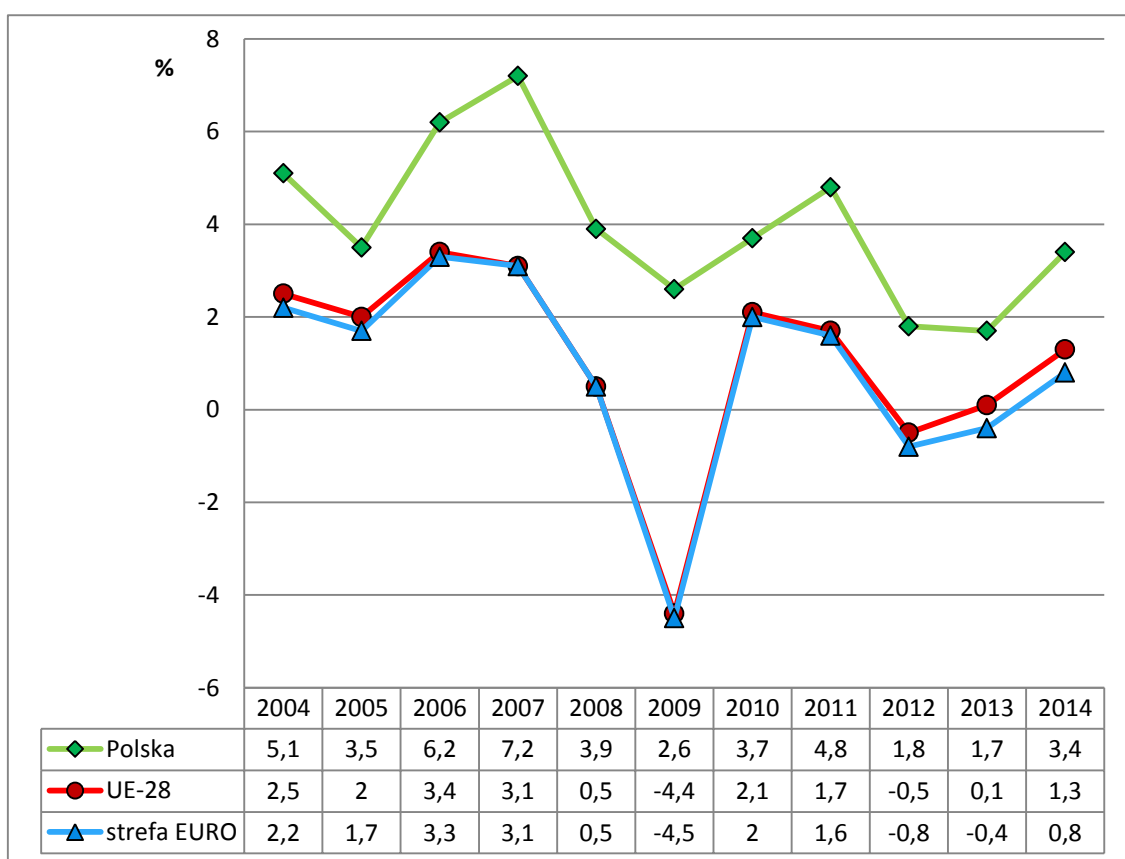
PKB za lata 2004-2014 został przeliczony zgodnie z obowiązującym w wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej standardem metodologicznym i rachunkowym, tj. Europejskim Systemem Rachunków Narodowych i Regionalnych w Unii Europejskiej (ESA 2010), wprowadzonym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego 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).

⁵ POLSKA 2014 RAPORT O STANIE GOSPODARKI, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2014, dane statystyczne zostały zaktualizowane wg nowej metodologii ESA 2010

Według danych Eurostatu **produkt krajowy brutto w krajach Unii Europejskiej (UE-28)** ogółem w 2014 r. zwiększył się o 1,3 % w stosunku do poprzedniego roku (wobec stagnacji w 2013 r.). W przypadku krajów strefy EURO wzrost PKB w tym okresie wyniósł 0,8 % (wobec spadku o 0,4 % w 2013 r.). Polska plasuje się w czołówce krajów UE pod względem tempa wzrostu PKB w 2014 roku. Wskaźniki, znacznie powyżej średniej unijnej notowały również: Irlandia (4,8%), Węgry (3,6%), Malta (3,5%), Rumunia (2,8%), Wielka Brytania (3,0%).⁶

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 11 lat.

Wykres 2:
Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w Polsce na tle sytuacji w krajach Unii Europejskiej (UE-28) oraz w krajach strefy EURO w latach 2004-2014 (%)



Źródło: Opracowanie własne MliR na podstawie danych Eurostatu⁷

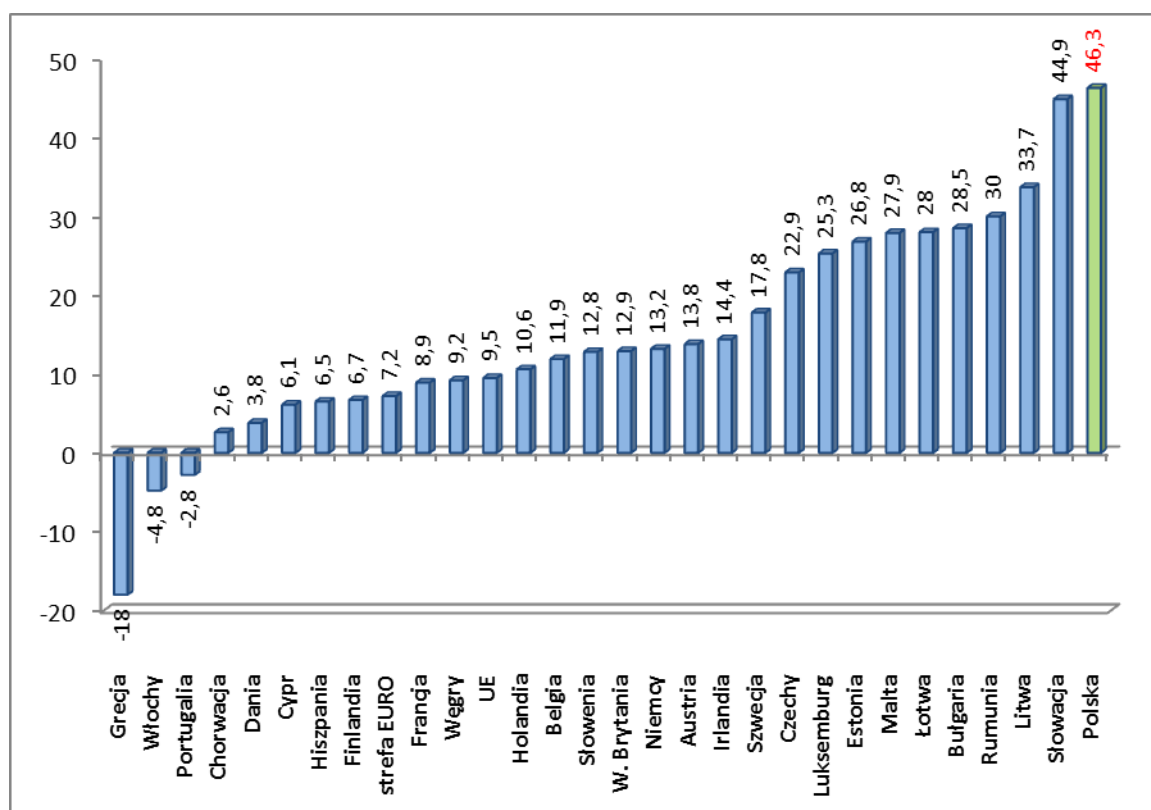
Skumulowaną zmianę PKB w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2014 przedstawia wykres 3. W przypadku poszczególnych państw sytuacja w badanym okresie była bardzo zróżnicowana, a skumulowana zmiana PKB zawierała się w przedziale od -18% do 46,3%. Największe wzrosty odnotowano w przypadku Polski (46,3%) oraz Słowacji (44,9%), natomiast największy spadek nastąpił w przypadku Grecji (-18%). Dla porównania skumulowana zmiana PKB w latach 2004-2014 w przypadku całej Unii Europejskiej wyniosła 9,5%, natomiast w przypadku strefy EURO 7,2%.⁸

⁶ Real GDP growth rate- volume, Eurostat (dane statystyczne wg stanu na 18.08.2015 r.)

⁷ Real GDP growth rate- volume, Eurostat (dane statystyczne wg stanu na 18.08.2015 r.)

⁸ Obliczenia GUS na podstawie danych z bazy KE Ameco (stan na 26.06.2015)

Wykres 3:
Skumulowana zmiana PKB w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2014 (%)



Źródło: Opracowanie własne MliR na podstawie danych GUS⁹

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 ponad 67 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 2014-20, który przewiduje dla Polski ponad 82 mld euro do wykorzystania w ramach polityki spójności. W tej puli środków UE transportowi dedykowane zostało ponad 31 mld euro, co stanowi kwotę wyższą niż w poprzedniej perspektywie budżetowej Unii, która wynosiła 25, 6 mld euro¹⁰.

Wg danych GUS **eksport** towarów z Polski w 2014 r. wzrósł do poziomu 165,8 mld euro w stosunku do 155 mld euro w roku poprzednim. Natomiast **import** osiągnął w 2014 r. wartość 168,4 mld euro, co również stanowiło wzrost w stosunku do roku poprzedniego (157 mld euro). W wyniku wyższego wzrostu importu niż eksportu pogłębiło się ujemne **saldo wymiany ogółem**, z poziomu -2,0 mld euro w 2013 r. do poziomu -2,6 mld euro w 2014 r.¹¹ Wzrosła wartość wymiany z krajami rozwiniętymi gospodarczo (w tym z krajami UE) oraz z krajami rozwijającymi się, natomiast obroty z krajami Europy Środkowo-Wschodniej – zarówno po stronie eksportu, jak i importu - były niższe niż przed rokiem.

Wg szacunków GUS, w 2014 r. **sprzedaż usług**¹² **w jednostkach transportu ogółem**¹³ była o 2,6% wyższa niż przed rokiem. W jednostkach transportu o liczbie pracujących powyżej 9 osób sprzedaż w cenach stałych w 2014 r. była o 4,4% wyższa niż przed rokiem (wobec wzrostu o 4,8% w 2013 r.).

⁹ j.w.

¹⁰ Wyczenia własne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

¹¹ *Biuletyn statystyczny nr 7, GUS, Warszawa, sierpień 2015 r.*

¹² Obejmująca wpływy za przewozy ładunków, pasażerów, bagażu i poczty, przeładunki, spedycję, składowanie i magazynowanie ładunków oraz inne usługi związane z obsługą transportu.

W 2014 r., spośród grup o największym udziale w transporcie ogółem, wzrost sprzedaży usług obserwowano w transporcie samochodowym (o 5,1%) oraz magazynowaniu i działalności usługowej wspomagającej transport (o 4,0%). Utrzymał się spadek sprzedaży w transporcie kolejowym (o 1,1% wobec 4,7% przed rokiem).¹⁴

Tabela 1 przedstawia dane GUS dotyczące **przewozów ładunków i pasażerów** w 2014 roku. W 2014 r. wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1840,0 mln ton ładunków, tj. o 0,5% mniej niż przed rokiem (w 2013 r. przewieziono 1848 mln ton). Wykonana praca przewozowa wyniosła 349,6 mld tonokilometrów i była większa o 0,5% w porównaniu do 2013 r. (w 2013 r. wykonano pracę przewozową 347,9 mld tonokilometrów).

Tabela 1:
Przewozy ładunków i pasażerów w 2014 r.

Wyszczególnienie	2013	2014	zmiana (2013=100)
PRZEWOZY ŁADUNKÓW (w tysiącach ton)	1 848 348	1 839 961	99,5
Transport kolejowy	232 596	227 820	98,0
Transport samochodowy	1 553 050	1 547 883	99,7
w tym zarobkowy	857 959	874 260	101,9
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	652 862	665 077	101,9
Transport morski	6 965	6781	97,4
Śródlądowy transport wodny	5 044	7629	151,2
Transport lotniczy	37	38	102,4
PRZEWOZY ŁADUNKÓW (w milionach tonokilometrów)	347 887	349 577	100,5
Transport kolejowy	50 881	50 073	98,4
Transport samochodowy	259 708	262 860	101,2
w tym zarobkowy	216 155	220483	102,0
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	184 511	188 574	102,2
Transport morski	16 299	13 621	83,6
Śródlądowy transport wodny	768	779	101,4
Transport lotniczy	119	146	123,3
PRZEWOZY PASAŻERÓW (w tysiącach pasażerów)	739 556	709 698	96,0
Transport kolejowy	269 815	268 204	99,4
Transport samochodowy	459 947	431 516	93,8
Transport morski	606	611	100,8
Śródlądowy transport wodny	1 540	1 579	102,5
Transport lotniczy	7 648	7 794	101,8
PRZEWOZY PASAŻERÓW (w milionach pasażerokilometrów)	50 088	51 441	102,7
Transport kolejowy	16 797	16 015	95,3
Wyszczególnienie	2013	2014	zmiana (2013=100)
Transport samochodowy	20 039	21 449	107,0
Transport morski	148	148	100,0

¹³ W cenach stałych; łącznie z przedsiębiorstwami transportowymi o liczbie pracujących do 9 osób.

¹⁴ Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju w 2014 r., GUS, Warszawa, 26 stycznia 2015 r.

Śródlądowy transport wodny	20	19	92,5
Transport lotniczy	13 084	13 819	105,6

Źródło: Opracowanie własne MliR na podstawie danych GUS¹⁵

Spadek przewozów ładunków zanotowano w transporcie kolejowym, samochodowym i morskim, natomiast wzrost w transporcie wodnym śródlądowym i lotniczym. W 2014 r. transportem kolejowym przewieziono 227,8 mln ton, co stanowi spadek o 2 % w stosunku do poprzedniego roku (232,6 mln ton w 2013 r.). W przypadku transportu samochodowego odnotowano spadek o 0,3%. W 2014 roku za pomocą tej gałęzi transportu przewieziono 1 547,9 mln ton, w stosunku do 1 553,1 mln ton w 2013 roku. Z kolei transportem morskim w 2014 r. przewieziono 6,8 mln ton, co stanowi 2,6 % spadek w stosunku do roku poprzedniego (7 mln ton w 2013 r.).

Największy wzrost odnotowano w przypadku transportu wodnego śródlądowego, tj. o 51,2 % (7,6 mln ton w 2014 r. w stosunku do 5,0 mln ton w 2013 r.). W przypadku transportu lotniczego w 2014 r. nastąpił wzrost przewozów ładunków o 2,4 % w stosunku do roku poprzedniego.

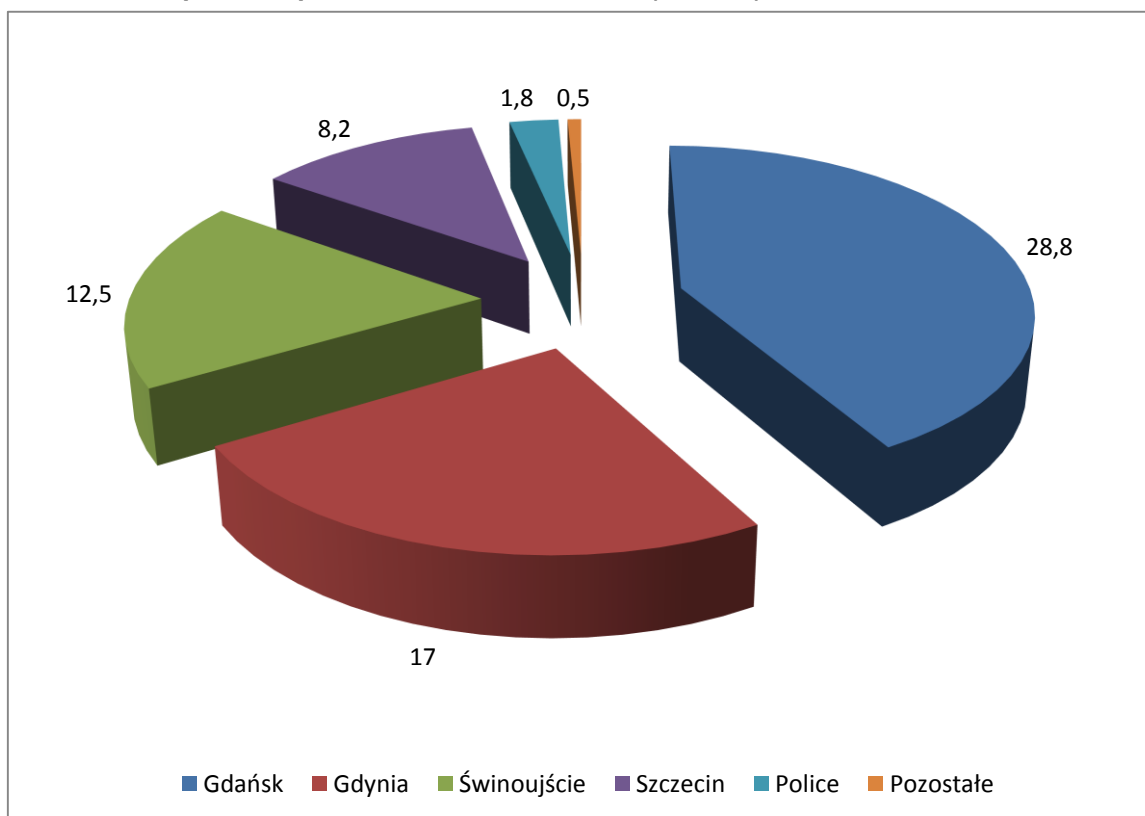
Z kolei wyrażona w tonokilometrach praca przewozowa w 2014 r. wzrosła w transporcie samochodowym (o 1,2% do poziomu 262,9 mld tonokilometrów), wodnym śródlądowym (o 1,4 %) i lotniczym (o 23,3 %), natomiast zmniejszyła się w przypadku transportu kolejowego (o 1,6 % do poziomu 50,1 mld tonokilometrów) i morskiego (o 16,4 % do poziomu 13,6 mld tonokilometrów).

W **portach morskich** w 2014 r. przeładowano 68,7 mln ton ładunków, tj. o 6,9 % więcej niż rok wcześniej.¹⁶ Wpłynął na to wzrost w skali roku przeładunków kontenerów (o 18,3%), przeładunków w grupie ładunków masowych ciekłych (o 10,5%) oraz ładunków tocznych (o 11,6%), a także pozostałych ładunków drobnicowych (o 0,1%). Obniżyły się natomiast przeładunki w grupie ładunków masowych suchych (o 0,7%). W 2014 r. w porównaniu z poprzednim rokiem wzrosły przeładunki we wszystkich portach: w Policach (o 19,6% do 1,8 mln ton), Gdyni (o 12,7% do 17,0 mln ton), Gdańsku (o 5,3% do 28,8 mln ton), w Świnoujściu (o 3,7% do 12,5 mln ton) oraz Szczecinie (o 3,4% do 8,2 mln ton).

¹⁵ *Transport - wyniki działalności w 2014 r.*, GUS, Warszawa, 14 sierpnia 2015 r.

¹⁶ Opracowanie własne na podstawie danych GUS, w tym *Biuletyn Statystyczny Nr 7/2015*, GUS, Warszawa, 25 sierpnia 2015 r.

Wykres 4:
Przeładunki w polskich portach morskich w 2014 r. (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne MliR na podstawie danych GUS

Praca przewozowa wykonana przez transport przy przewozie pasażerów w 2014 r. wyniosła 51,4 mld pasażerokilometrów i była o 2,7% większa niż przed rokiem (50,1 mld pasażerokilometrów w 2013 r.).

Wg danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) **polskie porty lotnicze** obsłużyły w 2014 r. nieco ponad 27 milionów pasażerów, co stanowi wzrost o 8,3 % w porównaniu do poprzedniego roku, w którym obsłużono ok. 25 mln pasażerów.¹⁷ Polski rynek odnotował również wzrost liczby operacji w 2014 r. (o 2,3%). Pogłębiły się różnice między portami lotniczymi w Polsce, zarówno na osi port Chopina – porty regionalne, jak i porty regionalne obsługujące poniżej i powyżej 1 miliona pasażerów rocznie. Liderem wzrostu¹⁸ pod względem ilościowym w 2014 r. był port Chopina w Warszawie. Wśród portów regionalnych najlepszy wynik odnotował port w Gdańsku, natomiast największy spadek miał miejsce w przypadku lotniska w Łodzi. Zmiany na rynku miały różny wpływ na różne grupy portów regionalnych w Polsce. Podczas, gdy porty obsługujące powyżej 1 miliona pasażerów rocznie odnotowały wzrosty, to w przypadku pozostałych portów regionalnych, z wyjątkiem Rzeszowa, doszło do spadków. Zmiany na rynku uwiarydlały też pogłębiającą się specjalizację niektórych portów. Warto podkreślić, że wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty w 2014 roku przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe¹⁹.

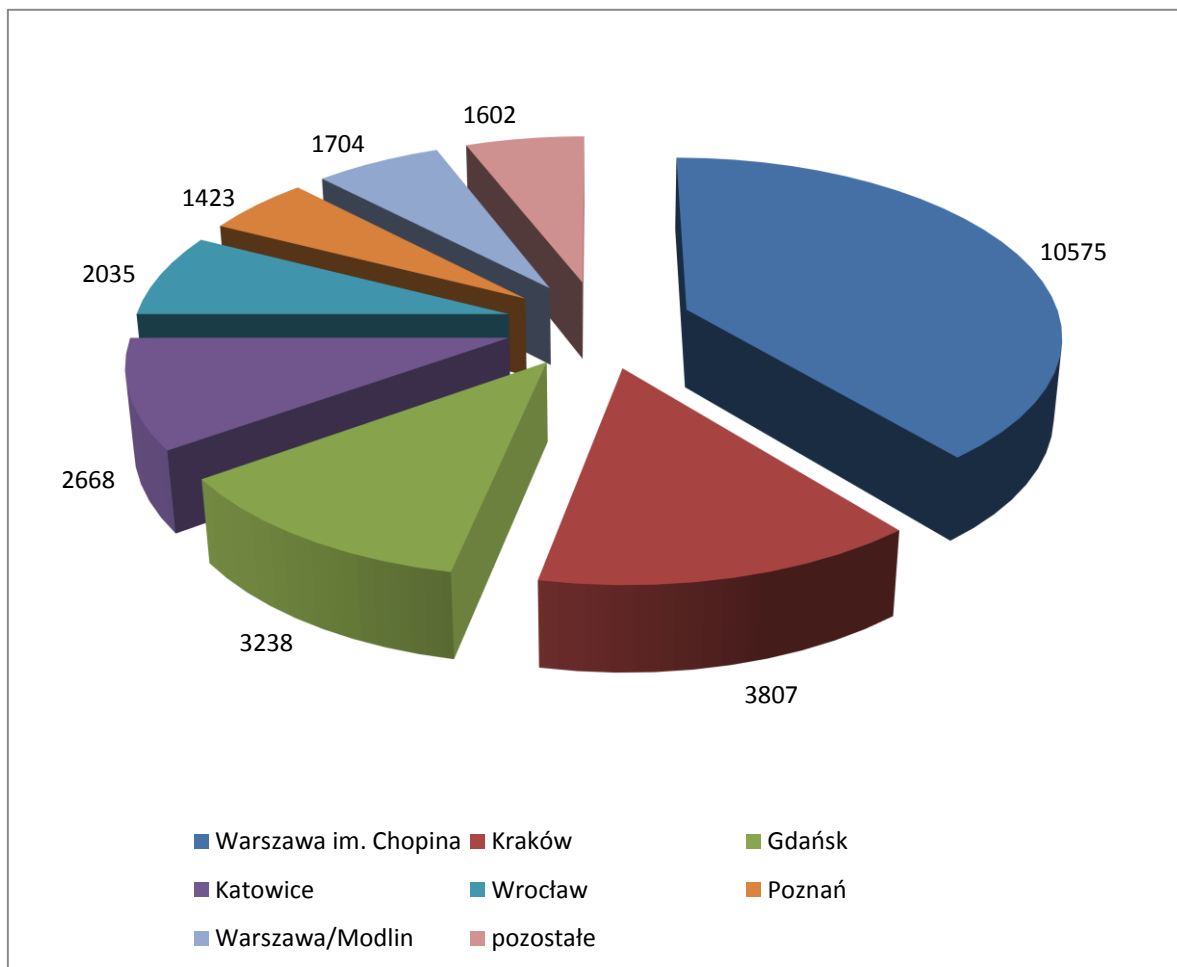
¹⁷ Wszystkie dane dotyczące portów lotniczych pochodzą z opracowania: *Analiza przewozów pasażerskich w polskich portach lotniczych w 2014 roku*, ULC, Warszawa, 7.04.2015

¹⁸ Przy założeniu włączenia z analizy efektu przeniesienia operacji Ryanair do portu Warszawa/Modlin

¹⁹ 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 5

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu lotniczym krajowym i międzynarodowym- regularnym i czarterowym w 2014 r. (tys. pasażerów)

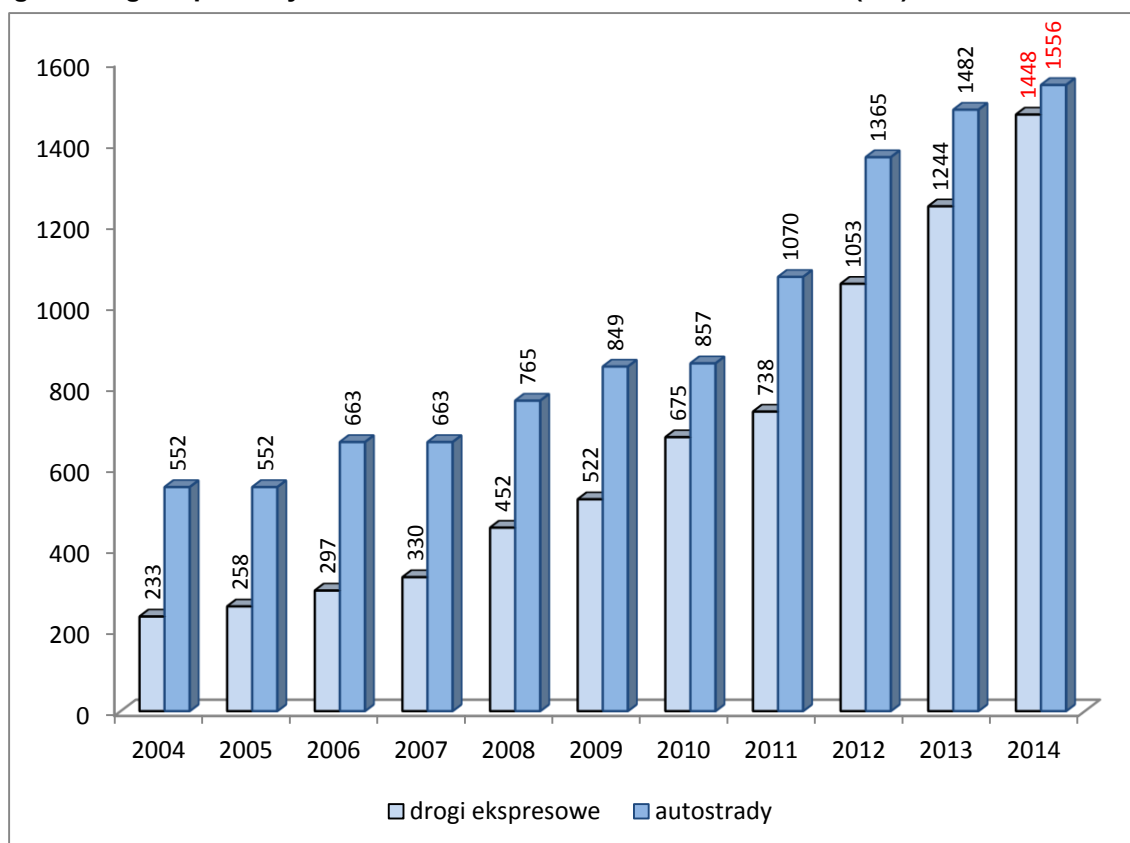


Źródło: Opracowanie własne MliR na podstawie danych ULC²⁰

Wg danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) **długość autostrad** zwiększyła się z poziomu 1481,8 km w 2013 r. do **1556,3 km** w 2014 r., natomiast **długość dróg ekspresowych** wzrosła z poziomu 1244,3 km w 2013 r. do **1447,7 km** w 2014 r.

²⁰ Dane nie uwzględniają pasażerów w ruchu tranzytowym oraz G.A.

Wykres 6:
Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2004-2014 (km)



Źródło: Opracowanie własne MliR na podstawie danych GDDKiA

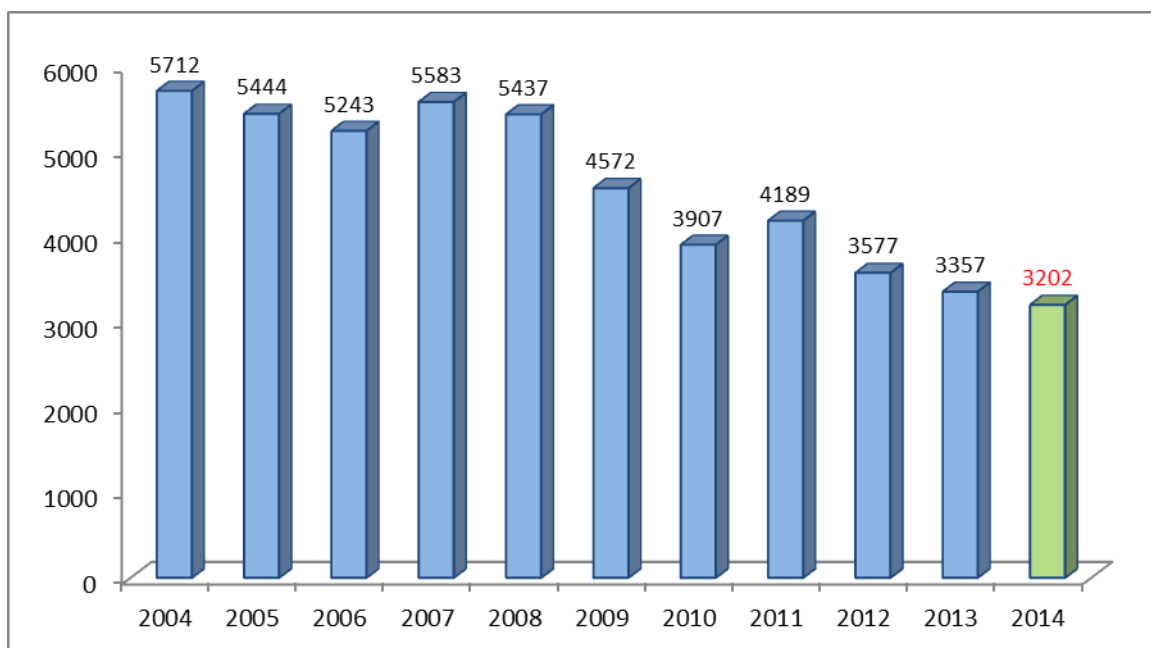
Dzięki konsekwentnie prowadzonym działaniom poprawia się stan bezpieczeństwa na polskich drogach, sukcesywnie **spada liczba ofiar śmiertelnych** w wypadkach drogowych, co przedstawia wykres 7. Wskaźnik ten zmniejszył się o 4,6 % z poziomu 3357 ofiar śmiertelnych w 2013 r. do poziomu 3202 w 2014 r. (tj. zmniejszył się o 155 osób).

W rankingu bezpieczeństwa na drogach europejskich²¹ opracowanym przez Komisję Europejską w marcu 2015 r., Polska awansowała o 3 pozycje w stosunku do poprzednich lat. Jednak pomimo pozytywnych trendów i utrzymującej się od kilku lat poprawy bezpieczeństwa, poziom zagrożenia na polskich drogach jest wciąż znacznie wyższy niż średnia europejska. W porównaniu z rokiem 2013 wielkość wskaźnika demograficznego określonego liczbą ofiar śmiertelnych/ 100 tys. mieszkańców uległa nieznacznemu zmniejszeniu i obecnie wynosi 8,3. Stawia to Polskę w grupie krajów charakteryzujących się wyższym od średniego w Europie poziomem zagrożenia, który wg wstępnych danych osiągnął w 2014 r. wartość 5,1 ofiar śmiertelnych/ 100 tys. mieszkańców.²²

²¹ Road Safety in the European Union- Trends, statistics and main challenges, Komisja Europejska, marzec 2015 r.

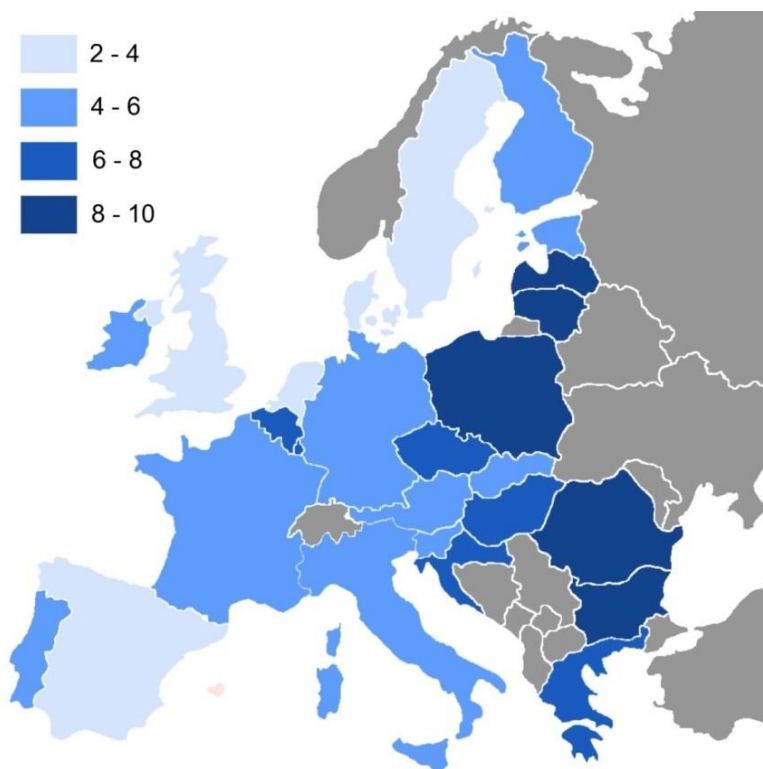
²² Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 roku, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 26 marca 2015 r.

Wykres 7:
Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2004-2014



Źródło: Opracowanie własne MliR na podstawie danych Sekretariatu KRBRD

Rysunek 1
Wskaźnik demograficzny: liczba ofiar śmiertelnych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w 2014



Źródło: *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 roku*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 26 marca 2015 r.

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

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.)* przyjęty przez rząd w dniu 13 października 2014 roku. 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. Jednocześnie dalsza operacjonalizacja SRT2020 oraz Dokumentu Implementacyjnego następuję poprzez wieloletnie programy wdrożeniowe dotyczące poszczególnych gałęzi transportu, w tym przed wszystkim: *Program Budowy Dróg Krajowych*, *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych*, *Krajowy Programy Kolejowy 2014-2023*, *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030*, program pn. *Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023*, *Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, *Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020*.

Osiągnięcie celu szczegółowego 1 SRT2020 wiązało się z podjęciem następujących działań w 2014 roku w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu:

1.1. TRANSPORT DROGOWY

a. działania programowe:

W 2014 r. przygotowany został projekt *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*. W tym samym roku dokument poddany został uzgodnieniom międzyresortowym oraz konsultacjom publicznym, które zostały zakończone w 2015 r. Celem powyższego Programu jest budowa spójnej i nowoczesnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie drogowych przewozów osób i rzeczy, stanowiących element zintegrowanego systemu transportowego kraju.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

- Wg danych SED (Systemu Ewidencji Dróg) w 2014 r. **długość autostrad** zwiększyła się z poziomu 1481,8 km w 2013 r. do **1556,3 km** na koniec roku sprawozdawczego. W porównaniu do 2013 r. **długość dróg ekspresowych** wzrosła z poziomu 1244,3 km w 2013 r. do **1447,7 km** w 2014 roku.
- Do ruchu oddane zostały następujące odcinki dróg krajowych:
 - Autostrada A1 Toruń – Stryków, odc. Włocławek Zachód – Kowal,
 - Autostrada A1 Świerklany – Gorzyczki, odc. Świerklany – Mszana,
 - Autostrada A4 Tarnów – Rzeszów, odc. Tarnów – Dębica Pustynia,
 - Autostrada A6, węzeł Szczecin Dąbie,
 - Droga ekspresowa S-3 Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz,
 - Droga ekspresowa S-5 Poznań – Wrocław, odc. Kaczkowo – Korzeńsko,
 - Droga ekspresowa S-8 Walichnowy – A1 (Łódź),
 - Droga ekspresowa S-5/S-11 zachodnia obwodnica Poznania etap IIb,

- Droga ekspresowa S-17 Kurów – Lublin – Piaski, odcinki: Bogucin – Dąbrowica - Dąbrowica – Lubartów i Lubartów – Witosza,
- Obwodnica Augustowa w ciągu dróg S-61 i dk 8,
- Droga ekspresowa S-69 Bielsko-Biała – Żywiec, odc. Bielsko-Biała – Buczkowice,
- Obwodnica Leżajska etap II.
- Ponadto, zawarte zostały umowy na budowę łącznie 487,4 km dróg krajowych, w tym 345 km nowych dróg krajowych oraz na dokończenie lub kontynuację 142,4 km dróg. Kontrakty na budowę nowych dróg obejmowały 277,2 km dróg ekspresowych oraz 67,8 km obwodnic klasy GP w ciągu dróg krajowych.
- Uchwalono ustawę z dnia 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1310) o zmianie ustawy. Jej celem jest stworzenie, a następnie wdrożenie procedur regulujących europejską usługę opłaty elektronicznej (EETS) przewidzianą w decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych.
- Trwały prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz niektórych innych ustaw. Projekt ten został przygotowany w celu usprawnienia przygotowania inwestycji drogowych, szczególnie w kontekście inwestowania funduszy Unii Europejskiej w perspektywie finansowej obejmującej lata 2014-2020. Projekt m.in. przewiduje wydłużenie terminu obowiązywania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pozwoleń wodno - prawnych.
- W dniu 10 czerwca 2014 r. zostały wydane rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające:
 - rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 857),
 - rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 858).

Zasadniczym celem nowelizacji rozporządzeń jest wprowadzenie przepisów dotyczących umieszczania w pasach drogowych dróg publicznych oraz na obiektach inżynierskich kanałów technologicznych, których obowiązek budowy został nałożony ustawą z dnia 7 maja 2010 roku o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych.

W ramach NSRO 2007-2013, na przedsięwzięcia dotyczące budowy lub przebudowy **autostrad i dróg ekspresowych** przeznaczono środki UE w wysokości niemal 9,9 mld euro. Wartość umów o dofinansowanie zawartych w przedmiotowym obszarze wyniosła na koniec 2014 r. ok. 42,84 mld zł w części wkładu UE. Na podstawie ww. umów szacuje się, że wybudowanych zostanie łącznie ok. 455 km autostrad oraz wybudowanych lub przebudowanych będzie 958 km dróg ekspresowych.

Natomiast na inwestycje w zakresie **pozostałych dróg** przeznaczono alokację środków UE wynoszącą ponad 5,9 mld euro. Wartość zawartych umów o dofinansowanie (w części wkładu UE) wyniosła na koniec 2014 r. ponad 25,60 mld zł. Na podstawie umów o dofinansowanie szacuje się, że wybudowanych lub przebudowanych zostanie ok. 354 km dróg krajowych, 2 715 km dróg wojewódzkich, 4 238 km dróg powiatowych oraz 2 570 km dróg gminnych (łącznie ok. 9,9 tys. km).

c. inne działania:

W 2014 r. zawarto pięć umów kredytowych z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI), z których środki przeznaczone zostały na budowę następujących dróg krajowych: A1 (odc. Pyrzowice – Częstochowa) - wartość: 300 mln euro, S3 (odc. Nowa Sól-Legnica oraz Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól - wartość: 454 mln EURO, S5 (odc. Bydgoszcz – Wrocław) - wartość: 600 mln euro, S8 (odcinki dojazdowe do Warszawy) - 170 mln euro, S17 (odc. Warszawa – Lublin) - wartość: 320 mln euro. Planuje się, że inwestycje te zostaną zrealizowane przed końcem 2019 r.

1.2. TRANSPORT KOLEJOWY:

a. działania programowe:

- Wprowadzono dwie zmiany do obowiązującego *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych* (WPIK) przyjętego uchwałą Rady Ministrów nr 196/2013 z 5 listopada 2013 roku. W dniu 25 czerwca 2014 roku uchwałą RM nr 124/2014 zaktualizowano zadanie pn. *Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)* dostosowując je do aktualnego harmonogramu rzeczowo-finansowego. Natomiast 29 lipca 2014 roku uchwałą RM nr 149/2014 do WPIK dodano załącznik nr 2, który obejmuje 6 projektów planowanych do zgłoszenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do pierwszego konkursu w ramach nowego instrumentu finansowego Unii Europejskiej – Funduszu Łącząc Europę (Connecting Europe Facility – CEF). Dodanie załącznika nr 2 do WPIK związane było z koniecznością wykazania odpowiedniej dojrzałości projektów zgłaszanych do konkursu CEF oraz zapewnienia źródeł ich finansowania.
- Trwały prace nad aktualizacją *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Dokument ten stanowi narzędzie realizacji polityki Rządu RP w zakresie strategii rozwoju transportu kolejowego określonej w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* oraz wskazuje harmonogram wykonania zobowiązań wynikających z przyjętych przez Radę Ministrów pozostałych dokumentów strategicznych związanych z zarządzaniem rozwojem kraju. Dokument jest aktualizacją strategii przyjętej przez Radę Ministrów w 2008 r., jaką był *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030*. W swoim obowiązującym kształcie, z upływem czasu utracił on swą dotychczasową aktualność w niektórych obszarach i nie uwzględniła zasadniczych zmian w sektorze, jakie zaszły w ciągu ostatnich lat. Projektowany *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* jest programem rozwoju, który zakładać będzie uporządkowane i usystematyzowane wdrażanie skonkretyzowanych działań organizacyjnych i zarządczych, których ogólne założenia znajdują się w dokumentach wyższego rzędu.
- Kontynuowano prace nad studiami wykonalności dla budowy kolei dużych prędkości (KDP) w ramach projektu współfinansowanego ze środków POIiŚ pn.: *Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych*. Kontynuowano realizację studiów wykonalności dla przystosowania węzłów: łódzkiego, poznańskiego i wrocławskiego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia ich intermodalności z innymi środkami transportu (trwa procedowanie wniosków o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia, wnioski zostały przesłane do RDOŚ), a także wstępnego studium wykonalności dla przedłużenia linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław do granicy z Niemcami w kierunku Berlina oraz do granicy z Republiką Czeską w kierunku Pragi. Planowany termin zakończenia. opracowania – IV kwartał 2015 r.;
- Trwały prace nad opracowaniem *Krajowego Programu Kolejowego 2014-2023* (KPK). KPK będzie dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania w latach 2014-2023. Program ten zakłada maksymalne wykorzystanie środków Unii Europejskiej na sfinansowanie projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, CEF, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz Regionalnych Programów Operacyjnych.
- Trwały prace związane z opracowaniem programu wieloletniego pn. *Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023*.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

- Realizowano prace polegające na kategoryzacji linii kolejowych, których przeprowadzenie było niezbędne dla opracowania projektu programu wieloletniego *Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023*, a następnie zawarcia wieloletniej umowy wsparcia finansowego zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej PKP Polskiej Linie Kolejowe S.A., obejmującej

dofinansowanie ze środków publicznych kosztów zarządzania infrastrukturą, w tym jej utrzymania i remontów w latach 2016-2023.

- Na potrzeby wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE przeprowadzono analizy uwarunkowań związanych z jej wdrożeniem w kontekście prawnym, ekonomicznym i organizacyjnym. Wynikiem tych analiz była decyzja o konieczności wdrożenia programu wieloletniego pn. *Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023*.
- W odniesieniu do projektu *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* stworzono harmonogram realizacji poszczególnych zadań ujętych w projekcie dokumentacji dotyczących m.in.:
 - przyjęcia Krajowego Programu Kolejowego 2014-2023,
 - zawarcia przez ministra właściwego do spraw transportu wieloletniego kontraktu na utrzymanie infrastruktury kolejowej,
 - wprowadzeniu obligatoryjnego, okresowego badania przez zarządcę istniejących oraz prognozowanych potrzeb przewoźników na sieci kolejowej,
 - polityki rozwoju Kolei Dużych Prędkości.
- Kontynuowano realizację Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2014, w ramach którego prowadzono prace w zakresie budowy, modernizacji, rewitalizacji oraz przygotowania dokumentacji dotyczącej inwestycji na liniach kolejowych.
- W 2014 roku wybudowano, zmodernizowano lub zrewitalizowano linie kolejowe na długości 727 km, 875 obiektów inżynierskich, 291 krawędzi peronowych na stacjach kolejowych oraz 814 skrzyżowań z drogami kołowymi (jedno i dwupoziomowych).
- Kontynuowano działania modernizacyjne dworców kolejowych oraz proces zakupu nowoczesnego taboru kolejowego.
- Najważniejsze projekty kolejowe zrealizowane w 2014 r.:
 - Modernizacja linii kolejowych (zasadnicza część robót na E 65 oraz na tzw. protezie koniecpolskiej) – prace umożliwiające osiągnięcie najkrótszego czasu przejazdu pociągu ED 250 (Pendolino) w rozkładzie jazdy 2014/2015 w relacji Gdynia – Warszawa - Kraków/Katowice/Wrocław,
 - Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – prace przygotowawcze,
 - Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła na odcinku Toruń – Bydgoszcz,
 - Rewitalizacja odcinka Przybówka – Jasło oraz przebudowa mostu w km 19,837 linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło w ramach RPOWP na lata 2007-2013,
 - Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwińsk wraz z budową łącznicy Pomorsko – Przylep omijającej stację Czerwińsk, etap I,
 - Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Wolsztyn – Luboń.
 - W ramach inwestycji taborowych PKP IC do końca 2014 roku odebrano 125 zmodernizowanych wagonów do obsługi relacji Przemyśl - Szczecin oraz 18 wagonów na relację Wrocław- Gdynia. Odebrano 11 zmodernizowanych lokomotyw spalinowych SM42 oraz 16 składów ED250 Pendolino.

W ramach NSRO 2007-2013, na przedsięwzięcia w zakresie **budowy i przebudowy linii kolejowych oraz zakupu i modernizacji taboru** przeznaczono dofinansowanie UE wynoszące ponad 5,47 mld euro. Wg stanu na koniec 2014 r. podpisano w przedmiotowym zakresie umowy o dofinansowanie o wartości ok. 20,61 mld zł w części wkładu UE. W rezultacie wspartych inwestycji przebudowanych zostanie łącznie 1,64 tys. km linii kolejowych oraz zakupione lub zmodernizowane zostało odpowiednio 274 i 443 szt. taboru kolejowego o łącznej pojemności ponad 235 tys. osób.

c. inne działania:²³

W lipcu 2014 r. obok istniejącego Departamentu Transportu Kolejowego w ramach struktury MliR utworzono Departament Rozwoju Kolei. Departament Rozwoju Kolei odpowiada za wykonywanie zadań w zakresie programowania i wdrażania zmian systemowych w obszarze rynku kolejowego, poprzez m.in. identyfikowanie priorytetów narodowej polityki kolejowej na podstawie polityki transportowej państwa, formułowanie koncepcji rozwoju rynku przewozów kolejowych, udział w realizacji zadań związanych z wykonywaniem polityki unijnej dotyczącej ochrony środowiska (w tym emisyjnością transportu kolejowego oraz zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu kolejowego na zmiany klimatu), opracowywanie założeń i kierunków realizacji polityki inwestycyjnej dotyczącej rozwoju infrastruktury kolejowej. Wdrożenie opracowanych przez DRK koncepcji przyczyni się pozytywnie do osiągnięcia w przyszłości celów szczegółowych wyznaczonych w SRT.

1.3 TRANSPORT INTERMODALNY

a. działania programowe:

W ramach opracowywanych programów wdrożeniowo-operacyjnych do *SRT2020* istotny nacisk położono na rozwijanie funkcji intermodalnych transportu. Aspekt ten został uwzględniony zarówno w programach operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej na lata 2014-2020, w tym przede wszystkim w Umowie Partnerstwa, Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, Programie Operacyjnym Polska Wschodnia i regionalnych programach operacyjnych dedykowanych poszczególnym województwom, ale również w przygotowywanych programach rozwoju dotyczących poszczególnych gałęzi transportowych.

W tym kontekście należy zwrócić szczególną uwagę na postanowienia ujęte w wyżej wspomnianej Umowie Partnerstwa, uzgodnionej z Komisją Europejską w dniu 23 maja 2014 r., która jest dokumentem określającym strategię interwencji funduszy europejskich w ramach trzech polityk unijnych, w tym polityki spójności w Polsce w latach 2014-2020. W odniesieniu do transportu wskazuje się w tym dokumencie, że w celu osiągnięcia poprawy jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenia transportowej dostępności kraju w układzie europejskim i krajowym niezbędne jest skoncentrowanie się na priorytecie odnoszącym się do rozwoju transportu intermodalnego. W ramach interwencji skierowanych na rzecz transportu intermodalnego, w Umowie Partnerstwa przewidziano przede wszystkim realizację projektów, dotyczących modernizacji i rozbudowy istniejących terminali, a także zwiększenie ich liczby wraz z dedykowaną tym przewozom infrastrukturą kolejową. Założono także wdrażanie systemów telematycznych i satelitarnych oraz systemów sterowania ruchem, jak również zakup i modernizację lokomotyw oraz specjalistycznego taboru kolejowego (wagony/platformy) dostosowanego do przewozów ładunków. Umowa Partnerstwa wskazuje na preferencję dla realizacji projektów dotyczących terminali w portach morskich oraz terminali drogowo-kolejowych znajdujących się na sieci TEN-T, zgodnie z ich listą ujętą w załączniku 2 do rozporządzenia TEN-T, zawierającą wykaz węzłów sieci bazowej i kompleksowej.

Dla rozwoju obszaru inwestycji intermodalnych ogromne znaczenie miała realizacja *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, przyjętego uchwałą RM w dniu 13 października 2014 r. Dokument ten wraz z *SRT2020* warunkuje otrzymanie środków UE w sektorze transportu, poprzez spełnienie wymogów związanych ze strategicznym podejściem do planowania infrastruktury transportowej oraz przygotowaniem szczegółowych i realistycznych ram planistycznych dla inwestycji transportowych (project pipeline), zawierających harmonogram oraz ramy budżetowe (tzw. warunkowość ex-ante w polityce spójności). Dokument

²³ Do działań dodatkowych należy zaliczyć np. wskazane poniżej zadania:

- o charakterze instytucjonalno-organizacyjnym uwzględniających fakt sprawowania przez MliR nadzoru nad instytucjami i osobami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie i rozwój poszczególnych elementów polskiego systemu transportowego i logistyki (z uwzględnieniem ew. reorganizacji w instytucjach podległych);
- ustalenie zakresu i szczegółowych zasad przeprowadzania przetargów na realizację prac budowlanych i działań im towarzyszących;
- pełnienie funkcji instytucji pośredniczącej w procesie pozyskiwania i wykorzystywania środków z Unii Europejskiej na rozbudowę i rozwój infrastruktury transportowej.

zawiera listę inwestycji planowanych do realizacji w okresie 2014-2023 z wykorzystaniem środków funduszy polityki spójności oraz CEF. Dokument został przyjęty przez Komisję Europejską poprzez akceptację POIiŚ 2014-2020 decyzją z 16 grudnia 2014 r.

Ww. dokument ma na celu wdrażanie założeń *SRT2020* poprzez m.in. opracowanie priorytetów inwestycji transportowych w poszczególnych sektorach wraz z harmonogramem ich realizacji. Ocena inwestycji została dokonana poprzez zastosowanie obiektywnych i mierzalnych kryteriów przyczyniających się do realizacji celów *SRT2020* w odniesieniu do transportu intermodalnego. Przewidziano w nim przede wszystkim konieczność poprawy dostępu od strony lądu do czterech portów morskich o najważniejszym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin -Świnoujście) oraz do 21 terminali drogowo-kolejowych znajdujących się na sieci TEN-T.

Zatwierdzono POIiŚ na lata 2014 – 2020, który przewiduje wsparcie transportu intermodalnego w ramach działania 3.2 pn. „Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych”. Na współfinansowanie projektów z zakresu transportu intermodalnego przewidziano kwotę ok. 150 mln euro, podobnie jak w poprzedniej perspektywie. Rozpoczęto prace nad dokumentami uszczegóławiającymi POIiŚ 2014 – 2020.

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 2014 roku należy w szczególności wymienić:

- Transport morski:
W portach morskich realizowane były projekty inwestycyjne mające bezpośredni wpływ na rozwój transportu intermodalnego obejmujące budowę i modernizację nabrzeży oraz modernizacje dróg kołowych i kolejowych na terenie portów morskich. Ponadto operatorzy terminali kontenerowych w porcie Gdańsk, Gdynia oraz Szczecin rozwijali swój potencjał przeładunkowy poprzez realizację projektów współfinansowanych ze środków UE w ramach działania POIiŚ 2007-2013: 7.4 Rozwój transportu intermodalnego.
- Transport kolejowo - lotniczy:
Realizowano inwestycje mające na celu usprawnienie połączeń międzygałęziowych, zwłaszcza w odniesieniu do pasażerskiego transportu kolejowego i lotniczego. Dotyczyły one m.in. następujących projektów:
 - w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego w Gdańsku prowadzono prace budowlane związane z realizacją projektu Pomorska Kolej Metropolitarna, która będzie łączyć transport lotniczy z kolejowym. Ponadto, kolej ta będzie połączona z transportem miejskim. Projekt jest w trakcie realizacji. Inwestycja została oddana do użytkowania w dniu 3 września 2015 roku.
 - w celu poprawy systemu transportowego oraz dojazdu do lotniska w Krakowie wybudowano przystanek kolejowy oraz zmodernizowano połączenie kolejowe między centrum Krakowa a lotniskiem.
- Transport intermodalny:
Zrealizowano 3 projekty w ramach działania 7.4 POIiŚ 2007-2013 „Rozwój transportu intermodalnego”:
 - „Rozwój transportu intermodalnego w Pruszczu Gdańskim poprzez zakup naczip do przeładunku pionowego”;
 - „Budowa międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal w Sławkowie – zadanie 3”
 - „Budowa Terminalu Etap 2: rozbudowa bocznic, zakup sprzętu – DCT Gdańsk bramą do Europy Środkowej”;

W ramach NSRO 2007-2013, na projekty w zakresie transportu intermodalnego przeznaczono alokację środków UE wynoszącą ok. 173,88 mln euro. Wg stanu na koniec 2014 r. podpisano w ww. zakresie umowy z beneficjentami o wartości ponad 734,80 mln zł w części wkładu UE. W rezultacie wspartych inwestycji, wybudowanych lub przebudowanych będzie 16 terminali kontenerowych lub centrów logistycznych.

c. inne działania:

Prowadzono przygotowania dokumentacji mającej na celu zgłoszenie projektów drogowych, kolejowych i morskich do pierwszego naboru w ramach instrumentu *Connecting Europe Facility*, które wpisują się w realizację ww. celu szczegółowego dotyczącego transportu intermodalnego. Są to projekty dotyczące m.in. budowy innowacyjnego, intermodalnego, drogowo - kolejowego terminalu przeładunkowego, analizy potencjalnych inwestycji w zakresie transportu towarowego w terminale intermodalne, opracowania prototypu nowego intermodalnego środka transportu kolejowo – drogowego.

1.4. TRANSPORT MORSKI:

a. działania programowe:

- W 2014 r. kontynuowane były prace nad dokumentem *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* – PMRP, który został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 17 marca 2015 r. Po uzgodnieniach międzyresortowych, które zostały przeprowadzone w dniach 27 czerwca - 15 lipca 2014 r., dokument został przekazany pod obrady Komitetu do Spraw Europejskich. PMRP została w dniu 27 listopada 2014 r. przyjęta przez Komitet do Spraw Europejskich. Na dalszym etapie prac, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 17 grudnia 2014 r. zaopiniowała projekt pozytywnie²⁴.

Projekt *PMRP* został opracowany na szczeblu ponadresortowym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z §2 ust. 1 pkt 1 zarządzenia Nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (M. P. z 2013 r. poz. 902).

Funkcją *PMRP* jest usystematyzowanie celów i działań służących rozwojowi gospodarki morskiej. Głównymi podmiotami i adresatami *PMRP* są: instytucje rządowe, jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorcy, przedstawiciele świata nauki i kultury, sfera pozarządowa oraz reprezentująca obszary funkcjonalnie powiązane z gospodarką morską, w tym pracownicy zatrudnieni w branżach morskich oraz mieszkańcy gmin nadmorskich.

- *PMRP* wskazuje 9 kierunków rozwoju, którymi są: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego, zapewnienie bezpieczeństwa morskiego, stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej opartej na wiedzy i kwalifikacjach, racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych środowiska morskiego, zrównoważone zarządzanie rybołówstwem morskim, poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego, wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju oraz usprawnienie zarządzania morskiego. Do każdego kierunku zostały sformułowane podstawowe cele, działania na rzecz ich realizacji, jak również przewidywane efekty ich prowadzenia. Tak ujęta polityka morska ma ułatwić wszystkim zainteresowanym stronom

²⁴ Kierunki *PMRP* wpisują się w treść *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności* (DSRK) oraz w jej cel główny, którym jest poprawa jakości życia Polaków, jak również poszczególne cele tematyczne DSRK. W zakresie *Strategii Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo* (SRK), *PMRP* służyć będzie realizacji celu głównego strategii, jakim jest wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności. *PMRP* wpisuje się w obszary strategiczne oraz przypisane im cele i działania określone w SRK. *PMRP* wpisuje się także w 9 zintegrowanych strategii rozwoju, w tym w *Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* – SRT2020

współpracę w kształtowaniu zrównoważonej gospodarki morskiej. W 2014 r., w związku z wykonaną na koniec 2013 r. oceną oddziaływania na środowisko dla projektu *Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, w 2014 r. trwał proces opiniowania tej oceny przez uprawnione instytucje. Ze względu na stanowisko Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dotyczące konieczności przeprowadzenia procedury transgranicznej dla projektu Programu, w 2014 roku nie udało się uruchomić etapu konsultacji publicznych ww. dokumentu wraz z oceną oddziaływania na środowisko.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

Rozbudowa infrastruktury portowej oraz dostępu do portów od strony lądu jest realizowana ze środków własnych podmiotów zarządzających portami, ze środków inwestorów zewnętrznych, środków budżetowych i samorządowych oraz środków UE.

W 2014 r. kontynuowano inwestycje infrastrukturalne w portach morskich, zarówno w ramach poprawy dostępu do portów morskich, jak i infrastruktury portowej. W szczególności zrealizowano następujące projekty:

Port morski Gdańsk:

- Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego w Porcie Gdańsk;
- Budowa Bazy Składowania Ropy i Produktów Naftowych PERN – inwestycja PERN Przyjaźń S.A.;
- Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT – inwestycja DCT Gdańsk S.A.;
- Rozbudowa Terminalu Paliw Płynnych – inwestycja PPPP Naftoport Sp. z o.o.; Budowa Terminalu Ładunków Mrożonych – inwestycja Północnoatlantyckiej Organizacji Producentów;
- Budowa Pomorskiego Centrum Logistycznego – inwestycja Goodman Polska;
- Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego;
- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa);
- Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie – w końcowej fazie realizacji;
- Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap II-przebudowa szlaku wodnego na Motławie.

Port morski Gdynia:

- Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia;
- Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego;
- Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia;
- Zagospodarowanie Rejonu nabrzeża Bułgarskiego;
- Przebudowa Nabrzeża Rumuńskiego;
- Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia;
- Przebudowa Nabrzeża Indyjskiego na odcinku BTZ;
- Rozbudowa Obrotnicy nr 2;
- Budowa magazynu wys. składowania o pow. 18500 m²;
- Budowa magazynu wys. składowania ul. Polska 19 (JKW);
- Budowa magazynu płaskiego;
- Budowa magazynu śruty na Nabrzeżu Śląskim.

w Szczecinie:

- Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie;
- Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecinie i Świnoujściu;
- Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach Szczecinie i Świnoujściu;
- 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.

Na inwestycje w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zrealizowane przez zarządy portów wydatkowano w 2014 kwotę 406 mln zł. Na inwestycje w zakresie infrastruktury dostępu do portów od strony morza zrealizowane przez urzędy morskie w Gdyni, Szczecinie i Słupsku wydatkowano w 2014 r. kwotę 156 mln zł.

Realizowane były 2 programy wieloletnie:

- *Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu;*
- *Program ochrony brzegów morskich.*

Na realizację programu pn. *Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu* wydatkowano w 2014 r. kwotę 106.909 tys. zł, tj. 96% planu na 2014 r.

Planowane do realizacji w 2014 roku działania w ramach *Programu ochrony brzegów morskich* obejmowały: sztuczne zasilanie plaż, budowę, remont i utrzymanie trwałych umocnień brzegu oraz monitoring. Na realizację powyższych zadań wydatkowano kwotę 30.249 tys. zł, co stanowi 91% planu na 2014 r.

Niezależnie od inwestycji realizowanych w ramach Programu były prowadzone inwestycje w zakresie ochrony brzegu morskiego współfinansowane ze środków UE. Wydatki majątkowe na te działania wyniosły w 2014 r. 10 mln zł.

c. inne działania

Prowadzone były prace przygotowawcze dla realizacji inwestycji w latach 2014-2020 w ramach POIiŚ 2014-2020. Część prac przygotowawczych uzyskała współfinansowanie ze środków UE: na listę projektów indywidualnych POIiŚ 2007-2013 wpisano 9 projektów obejmujących prace przygotowawcze.

1.5. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY:

Z uwagi na fakt, iż zgodnie z ustawą z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U z 2013 r. poz. 743, z późn. zm.), minister właściwy do spraw gospodarki wodnej odpowiada za budowę, modernizację oraz utrzymanie śródlądowych dróg wodnych, informacje w zakresie podjętych w roku 2014 działań programowych oraz wdrożeniowo – inwestycyjnych, które służą realizacji 1 celu szczegółowego SRT2020 zostały przedstawione w punkcie V.1.4 niniejszej *Informacji*.

W ramach NSRO 2007-2013, na przedsięwzięcia w zakresie śródlądowych dróg wodnych oraz portów śródlądowych i morskich przeznaczono alokację środków UE w wysokości ok. 581,66 mln euro. Wg stanu na koniec 2014 r. podpisano w przedmiotowym zakresie umowy o dofinansowanie o wartości ponad 3,08 mld zł w części wkładu UE.

1.6 TRANSPORT LOTNICZY:

W zakresie transportu lotniczego strategicznym zadaniem w zakresie 1 celu szczegółowego SRT2020 jest realizacja działań mających na celu zapewnienie dostępności do istniejącej sieci portów lotniczych, poprzez rozbudowę drogowych i kolejowych połączeń transportowych, w szczególności w regionach nie dysponujących infrastrukturą lotniskową. Ponadto, w kontekście transportu lotniczego kierunki interwencji SRT koncentrują się na inwestycjach związanych ze zwiększeniem

przepustowości zarówno przestrzeni powietrznej, jak i infrastruktury istniejących portów lotniczych do poziomu zapewniającego efektywne świadczenie usług przez poszczególnych uczestników rynku lotniczego. Mając na uwadze powyższe w 2014 r. kontynuowano inwestycje wpisujące się w perspektywę finansową 2007 – 2013 w celu umożliwienia dalszego zrównoważonego rozwoju transportu lotniczego zgodnie z wytycznymi określonymi w SRT2020.

a. działania programowe:

- W 2014r. trwały prace nad powołaniem resortowego zespołu, którego zadaniem będzie dokonanie aktualizacji *Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*.
- Trwały prace nad finalizacją procesu uzgodnieniowego planów generalnych Portu Lotniczego Rzeszów - Jesionka oraz Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku (zgodnie z art. 55 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.).
- W MliR prowadzone były prace nad dokumentami strategicznymi w ramach nowej perspektywy finansowej 2014 – 2020, celem zapewnienia współfinansowania zadań w zakresie transportu lotniczego ze środków UE.
- W Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) z dnia 26 listopada 2014 roku, poz. 81 opublikowane zostały wytyczne Nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie określenia parametrów technicznych dla lądowisk.
- ULC wydał uprawnienia administracyjne (certyfikat oraz zezwolenie na zarządzanie lotniskiem) umożliwiające rozpoczęcie działalności czterech nowych lotnisk użytku publicznego w Polsce: Radom, Olsztyn-Mazury, Kaniów i Mielec. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) w 2014 r. opracowała m.in. wieloletni plan inwestycyjny mający na celu zapewnienie efektywnego i bezpiecznego zarządzania polską przestrzenią powietrzną w kontekście wzrastającego ruchu, oczekiwań użytkowników przestrzeni oraz zmieniających się regulacji UE. PAŻP kontynuowała realizację założeń przyjętych w *Krajowym planie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014*.

b. działania wdrożeniowo - inwestycyjne:

W zakresie wdrożeniowo-inwestycyjnym w 2014 roku kontynuowano m.in. realizację projektu PAŻP, współfinansowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 - 2013 pn. „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym”. Projekt obejmuje inwestycje w nową infrastrukturę, mającą na celu poprawę bezpieczeństwa, zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej oraz zmniejszenie negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko. Ponadto PAŻP aktywnie współpracowała z portami lotniczymi w zakresie realizowanych przez nie inwestycji, przyczyniających się do zwiększenia przepustowości infrastruktury portów.

Najważniejsze działania wdrożeniowo – inwestycyjne prowadzone w 2014 r. w portach lotniczych:

Port lotniczy im F. Chopina w Warszawie:

- Modernizacja strefy T1 wraz z jej pełną integracją ze strefą T2 – (budowa nowego zadaszania i elewacji, budowa podziemnego przejścia z terminala do stacji kolejowej, budowa połączenia bagażowni w obu terminalach oraz połączenia systemów technicznych w obu częściach terminala) – zadanie zakończone w 2015 roku.
- Zakup sprzętu i wyposażenia Terminala Pasażerskiego A (roboty budowlano-montażowe dot. ambulatorium, dostawa i instalacja Zintegrowanego Systemu Bezpieczeństwa, zakup urządzeń do kontroli bezpieczeństwa) – zadanie zakończone w 2015 roku.
- Budowa dróg kołowania przy drodze startowej DS-1 (poprawa przepustowości lotniska i zmniejszenie opóźnień operacyjnych) – zadanie zakończone.
- Przebudowa płyt postojowych PPS-2, PPS-4, PPS-6 – poprawa przepustowości lotniska i zmniejszenie opóźnień operacyjnych (dostosowanie infrastruktury lotniska do obecnych potrzeb i zabezpieczenie jego przepustowości) – zadanie zakończone w 2015 roku.
- Budowa płaszczyzny do odladania samolotów (PPS-13) wraz z korektą przebiegu przyległej drogi kołowania DK-L (poprawa przepustowości lotniska i zmniejszenie opóźnień operacyjnych oraz ochrona środowiska) – zadanie zakończone.

- Przebudowa i modernizacja drogi startowej DS-3 i istniejących dróg kołowania oraz budowa, rozbudowa DK-S2 (poprawa przepustowości lotniska i zmniejszenie opóźnień operacyjnych, wzrost przepustowości układu dróg startowych) – zadanie zakończone.
- Budowa drogi kołowania DK-A8 i budowa płaszczyzny postoju samolotów (PPS-12) wraz z drogą techniczną (poprawa przepustowości lotniska i zmniejszenie opóźnień operacyjnych oraz ochrona środowiska) – zadanie zakończone.

W ramach działań obejmujących stworzenie zintegrowanego systemu transportowego przeprowadzane są następujące inwestycje:

- Budowa/rozbudowa/przebudowa (modernizacja) infrastruktury lotniskowej prowadzone w ramach Projektu nr POLiŚ 6.3-15. Zadanie w trakcie realizacji.
- Budowa nawierzchni lotniskowych i drogowych prowadzone w ramach Projekt POLiŚ nr 6.3-16.- zadanie zrealizowane.

Port lotniczy Gdańsk:

- Port Lotniczy Gdańsk prowadził rozbudowę terminala pasażerskiego zwiększając przepustowość pasażerską do 7 mln pasażerów rocznie. Inwestycja została ukończona w 2015 roku.
- Obecnie w Porcie Lotniczym Gdańsk prowadzone są prace w ramach projektu „Port lotniczy Gdańsk - modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside - kontynuacja”. Realizacja inwestycji przyczyni się do lepszego wykorzystania infrastruktury lotniskowej, a także wzrostu jego przepustowości. Planowany termin zakończenia inwestycji: grudzień 2015 r.

Port lotniczy Katowice:

- Przeprowadzono rozbudowę i modernizację infrastruktury lotniskowej polegającej na: budowie nowej drogi startowej – w 2014 r. kontynuowano prace budowlane. W celu zwiększenia możliwości operacyjnych lotniska MPL Katowice w 2014 r. realizowane było zadanie „Budowa nowej bazy CARGO – etap I (Etap I – budowa płyty postojowej CARGO wraz z drogą kołowania E0) w Międzynarodowym Porcie Lotniczym KATOWICE w Pyrzowicach”.
 - zadanie „Budowa stanowiska do odladzania samolotów”,
 - zadanie „Budowa terminala przylotowego”.

Baza Cargo na lotnisku MPL Katowice będzie elementem nowej zintegrowanej strefy logistyczno-przemysłowej dla Śląska, której funkcjonowanie oparte będzie o intermodalny transport towarów.

Port lotniczy Kraków:

Port realizował inwestycje umożliwiające pasażerom korzystanie z nowoczesnej infrastruktury poprawiającej komfort i bezpieczeństwo podróżowania, a także zwiększając przepustowość lotniska umożliwiając obsługę prognozowanej liczby pasażerów i operacji lotniczych. Należały do nich:

- Rozbudowa płaszczyzn w części północno-wschodniej,
- Przebudowa dróg kołowania,
- Poszerzenie płyty postojowej,
- Rozbudowa i przebudowa Międzynarodowego Terminala Pasażerskiego.

Port lotniczy Lublin:

Kontynuacja realizacji projektu pn. „Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego: Port Lotniczy Lublin SA (Świdnik)”, współfinansowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 -2013. Inwestycja planowana do zakończenia w 2015 roku.

W ramach NSRO 2007-2013, na przedsięwzięcia w zakresie budowy i przebudowy portów lotniczych przeznaczono alokację środków UE wynoszącą ponad 615,77 mln euro. Wg stanu na koniec 2014 r. podpisano w przedmiotowym zakresie umowy o dofinansowanie o wartości 3,49 mld zł, w ramach których wybudowanych lub przebudowanych będzie łącznie 13 lotnisk.

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

Elementem prac związanych z wdrażaniem *Strategii Rozwoju Kraju 2020* jest analiza barier i możliwych usprawnień w procesach inwestycyjnych. Wiąże się to z potrzebą optymalnego wykorzystania środków związanych w szczególności z rozwojem infrastruktury transportowej. W ramach prac Komitetu Koordynacyjnego do spraw Polityki Rozwoju (koordynowanego przez MliR) wyznaczone zostało do realizacji zadanie dotyczące m.in. wypracowania rekomendacji dla zmian instytucjonalnych, rozwiązań legislacyjnych, modelu finansowania nowych inwestycji i utrzymania już istniejących, w szczególności w sektorze transportowym (zgodnie z zapisami „Planu działań służących realizacji *Strategii Rozwoju Kraju 2020*”). W tym celu powołano w MliR roboczy podzespół do spraw zwiększenia efektywności zarządzania procesami inwestycyjnymi. Podzespół wypracował wstępne tezy odnoszące się do poprawy efektywności procesów inwestycyjnych w transporcie. W celu weryfikacji wstępnie sformułowanych tez, podzespół podjął decyzję o zleceniu przygotowania eksperckiego opracowania, popartego stosownymi badaniami, przedstawiającego kierunki dostosowania przepisów prawnych do pożądaných warunków realizacji inwestycji transportowych oraz rekomendacje dotyczące poprawy efektywności zarządzania procesami inwestycyjnymi w tym sektorze.

Pod koniec sierpnia 2014 r., zlecone zostało przez MliR wykonanie badania nt. „Kierunków dostosowania przepisów prawnych służących zwiększeniu efektywności zarządzania procesami inwestycyjnymi w sektorze transportu w celu realizacji przyjętych w *Strategii Rozwoju Kraju 2020* priorytetowych kierunków interwencji”.

Na spotkaniu podzespołu do spraw zwiększenia efektywności zarządzania procesami inwestycyjnymi w sektorze transportowym w dniu 8 października 2014 r. został przedstawiony przez Wykonawcę projekt raportu metodologicznego badania określający organizację pracy nad badaniem (strukturę, zastosowane metody i wybór respondentów oraz harmonogram), a także konstrukcję narzędzi badawczych (scenariusze wywiadów). Projekt raportu końcowego z realizacji badania został przekazany do MliR pod koniec 2014 r. Na spotkaniu podzespołu w dniu 21 stycznia 2015 r. odbyła się dyskusja nad dokumentem, do której zostały zaproszone poszczególne departamenty MliR odpowiedzialne za tematykę transportową, a także dodatkowo przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Ministerstwa Środowiska i Ministerstwa Finansów. Obecnie MliR, na podstawie uzyskanych wyników ww. badania opracowuje rekomendacje końcowe dotyczące usprawnienia realizacji procesu inwestycyjnego w sektorze transportowym w Polsce. Po akceptacji Komitetu Koordynacyjnego do spraw Polityki Rozwoju, rekomendacje będą mogły zostać wdrożone przez właściwe podmioty/instytucje.

W ramach NSRO 2007-2013, na projekty w zakresie wdrażania inteligentnych systemów transportowych (ITS) przeznaczono alokację środków UE wynoszącą ponad 305,76 mln euro. Wg stanu na koniec 2014 r. podpisano w przedmiotowym zakresie umowy o dofinansowanie o wartości 523,10 mln zł. Na podstawie przedmiotowych umów szacuje się, że zainstalowanych będzie łącznie niemal 5,2 tys. ITS.

2.1. TRANSPORT DROGOWY:

a. działania wdrożeniowe:

W zakresie działań przyczyniających się do rozwoju nowoczesnych rozwiązań w transporcie i zrównoważonej mobilności oraz inteligentnych systemów transportowych, podjęto następujące działania:

- Stosownie do art. 17 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz. U. L 207 z 6.8.2010, str.1) w latach 2011-2014 sporządzono i przekazano Komisji Europejskiej

sprawozdanie Rzeczypospolitej Polskiej z postępów w realizacji działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych za okres 2011 – 2014.

- Prowadzono współpracę z Komisją Europejską dotyczącą realizacji postanowień dyrektywy 2010/40/UE w szczególności poprzez udział w pracach Europejskiego Komitetu do spraw ITS oraz pracach zmierzających do opracowania i przyjęcia specyfikacji w odniesieniu do działań ITS w obszarach priorytetowych dyrektywy 2010/40/UE, w tym: zapewnienia dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu oraz systemów współpracujących tzw. Cooperative ITS.
- Rozpoczęto prace w zakresie budowy „Krajowego punktu dostępowego do informacji o warunkach ruchu”, o którym mowa w aktach delegowanych 885/2013 oraz 886/2013 wydanych w trybie dyrektywy 2010/40/UE w ramach międzynarodowego konsorcjum.
- Prowadzona jest współpraca z Komisją Europejską w ramach grupy eksperckiej do spraw mobilności miejskiej.

2.2. TRANSPORT KOLEJOWY:

a. działania programowe:

- w 2014 roku trwały prace nad projektem programu wieloletniego pn. „Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023”.
- w projekcie aktualizacji *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku zaproponowano działania programowe* dotyczące takich kwestii o charakterze organizacyjnym i zarządczym jak:
 - podstawowe założenia systemu integracji informacyjno-sprzedażowej,
 - poprawa systemu funkcjonowania bocznic kolejowych,
 - cykliczny audyt spójności systemu planów transportowych,
 - opracowanie resortowego planu działań dla rozwoju pasażerskiej infrastruktury punktowej.

2.3. TRANSPORT MORSKI

a. działania programowe:

W 2014 r. przedstawiciele MliR brali udział w pracach nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystość finansową portów na forum Grupy Roboczej Rady UE ds. żeglugi.

W dniu 8 października 2014 r. Rada UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (Rada TTE) przyjęła podejście ogólne do projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystość finansową portów.

Podczas prac w grupie roboczej Rady UE ds. żeglugi udało się dokonać zmiany projektowanych przepisów pod kątem zgłaszanych przez Rząd RP postulatów, m.in.:

- wyłączono usługi przeładunkowe i usługi w zakresie obsługi pasażerów z przepisów dotyczących dostępu do rynku oraz środków przejściowych, a także dodano możliwość objęcia usług pilotażu tym wyłączeniem;
- ograniczono zakres stosowania rozporządzenia w odniesieniu do usług pogłębiania do przepisów dotyczących przejrzystości stosunków finansowych w przypadku, gdy usługi te są realizowane ze środków publicznych;
- wydłużono termin stosowania rozporządzenia do 24 miesięcy od jego wejścia w życie, a nie jak zakładano w pierwotnym wniosku Komisji Europejskiej termin 1 lipca 2015 r.;
- wykreślono uprawnienia do wydawania aktów wykonawczych oraz delegowanych.

W związku z powyższym Polska nie sprzeciwiła się przyjęciu podejścia ogólnego na Radzie TTE w dn. 8 października 2014 r.

2.4. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY:

a. działania programowe:

Trwały prace nad wdrożeniem postanowień dyrektywy Komisji 2013/49/UE z dnia 11 października 2013 r. zmieniającej załącznik II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej. Stosownie do postanowień dyrektywy Państwa Członkowskie zobowiązane zostały do wprowadzania do prowadzonego przez Komisję Europejską elektronicznego rejestru (bazy danych o statkach), w szczególności danych statków uprawiających żeglugę międzynarodową.

b. działania wdrożeniowe:

W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie utworzona została Elektroniczna baza danych statków. Baza ta, oprócz administrowania informacjami wymaganymi przez przepisy unijne, służy do gromadzenia i wymiany również innych informacji przekazywanych przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, co przyczyni się do usprawnienia wykonywania zadań nałożonych na organy administracji żeglugi śródlądowej oraz na sprawniejszą obsługę armatorów. Budowa bazy danych statków współfinansowana została w ramach projektu IRIS Europe 3 (z funduszu TEN-T).

2.5. TRANSPORT LOTNICZY:

a. działania programowe:

- W 2014 r. MliR, ULC i PAŻP uczestniczyły w pracach nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu. Prace nad zagadnieniem nadal trwają.
- Przedstawiciele MliR uczestniczyli w pracach prowadzonych nad projektem rozporządzenia Rady (UE) nr 721/2014 z dnia 16 czerwca 2014 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 219/2007 w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) w odniesieniu do przedłużenia wspólnego przedsięwzięcia do roku 2024. Projekt został przyjęty przez Radę UE w czerwcu 2014 r.
- Przedstawiciele MliR uczestniczyli również w prowadzonych na poziomie UE pracach legislacyjnych nad pakietem w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (ang. Single European Sky – SES II +), na Radzie UE do spraw Transportu, Telekomunikacji i Energii w dniu 3 grudnia 2014 r. przyjęto podejście ogólne do projektu rozporządzeń: w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona) oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej.
- W 2014 do działań podjętych przez ULC należały m.in.:
 - monitorowanie realizacji *Krajowego planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014*, w szczególności w odniesieniu do realizacji celów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w zakresie operacyjnym oraz efektywności kosztowej,
 - prowadzenie i zakończenie prac nad *Planem skuteczności działania służb żeglugi powietrznej dla FABu Bałtyckiego na drugi okres odniesienia (lata 2015 -2019)*, w tym w zakresie określenia celów skuteczności działania dla Polski w obszarze efektywności kosztowej na drugi okres odniesienia oraz w zakresie określenia celów w odniesieniu do przepustowości przestrzeni powietrznej, bezpieczeństwa oraz środowiska (służące także realizacji celów szczegółowych nr 3 i 4 *Strategii*),

- prowadzenie współpracy między władzami nadzorującymi Polski i Litwy w zakresie Bałtyckiego FAB, w tym opracowanie Planu Wdrożenia Porozumienia ws. Współpracy NSA oraz współpraca w zakresie planu skuteczności działania na drugi okres odniesienia,
- uczestnictwo w pracach grupy roboczej NCP SESAR DEPLOYMENT WG.

b. działania wdrożeniowe:

- W 2014 r. PAŻP ściśle współpracowała ze swoim litewskim odpowiednikiem ORO Navigacja w ramach FABu Bałtyckiego. Aktywność PAŻP w obszarze FAB była skupiona głównie na wykonaniu prac zaplanowanych w Baltic FAB Implementation Programme, których realizacja doprowadzi do osiągnięcia celów w trzech głównych obszarach – przestrzeni powietrznej, techniczno – operacyjnym oraz organizacyjnym. Projekty w obszarze przestrzeni są skoncentrowane na optymalizacji sposobu zarządzania przestrzenią i utworzeniu Free Route Airspace; obszar techniczny zawiera projekty z zakresu optymalizacji sposobu świadczenia służb jak i uzyskania korzyści z ujednolicenia infrastruktury technicznej; obszar organizacyjny dotyczy możliwych do uzyskania korzyści z wymiany najlepszych praktyk jak i współpracy w zakresie poszukiwania i ratownictwa (SAR) oraz osłony meteorologicznej dla potrzeb lotnictwa cywilnego (MET).
- W zakresie operacyjnym w 2014 roku PAŻP kontynuowała wdrażanie systemu zarządzania przestrzenią powietrzną PEGASUS_21(P_21) w celu dalszego zwiększania pojemności przestrzeni powietrznej, poprzez sukcesywne podnoszenie parametrów przepustowości przestrzeni zgodnie z Planem Wykonawczym Pojemności, uwzględniając przy tym procesy adaptacji kontrolerów służb kontroli obszaru (ACC), aktualizacji oprogramowania P-21 oraz doskonalenia współpracy operacyjnej. Ponadto podjęto dodatkowe działania organizacyjno-zarządcze w zakresie m.in.:
 - dochodzenia do zaplanowanej wydajności operacyjnej, poprzez zoptymalizowanie rozkładu dobowego pracy kontrolerów ACC pod kątem efektywności,
 - prowadzenia ścisłego monitoringu wielkości dobowego ruchu, opóźnień dziennych, rozkładu ruchu przewidywanego i wykonanego, wskaźnika godzinowego ilości operacji.

W ramach poprawy **organizacji przestrzeni powietrznej i optymalizacji ruchu lotniczego**, działania PAŻP koncentrowały się na wprowadzaniu nowych dróg bezpośrednich (DCT), a w ramach Baltic FAB, na wprowadzeniu przestrzeni ze swobodą planowania tras, tzw. Free Route Airspace.

c. inne działania:

- W 2014 r. MliR, ULC i PAŻP kontynuowały ścisłą współpracę z organami administracji rządowej i samorządowej, portami lotniczymi oraz przewoźnikami w zakresie zapewnienia efektywnych i bezpiecznych przewozów transportowych.
- Uczestniczono w pracach mających na celu wzmacnianie współpracy Unii Europejskiej ze wschodnimi sąsiadami UE w obszarze lotnictwa cywilnego, a także w ramach współpracy z globalnymi partnerami UE (wznowione negocjacje dotyczące zawarcia umowy kompleksowej UE z Brazylią).
- Rozpoczęto prace w celu zawarcia porozumień z Czechami, Niemcami i Szwecją w sprawie transgranicznego świadczenia służb żeglugi powietrznej.
- Na płaszczyźnie współpracy dwustronnej podejmowano działania służące stworzeniu optymalnych warunków wykonywania regularnej komunikacji lotniczej, poprzez tworzenie i modyfikowanie odpowiedniej bazy prawno-traktatowej oraz podejmowanie bezpośrednich kontaktów z władzami lotniczymi innych państw. 22 maja 2014 r. w Warszawie została podpisana Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Singapuru o transporcie lotniczym.

3. CEL SZCZEGÓŁOWY: bezpieczeństwo i niezawodność.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wpisując się w założenia europejskiej polityki transportowej wśród priorytetów na najbliższe lata przewiduje osiągnięcie poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu, przewożonych towarów oraz otoczenia transportowego, a także zwiększenie jego niezawodności. 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 zagrożeń 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 kierunków interwencji w poszczególnych podsystemach transportowych, które pozwolą na osiągnięcie ww. celu szczegółowego.

3.1. TRANSPORT DROGOWY:

a. działania programowe:

- W dniu 27 marca 2014 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęła *Program Realizacyjny na lata 2014-2015 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020*. Powyższy Program Realizacyjny zawiera zestaw zadań realizujących priorytety i kierunki określone w *Narodowym Programie BRD 2013-2020*, określa czas wykonania poszczególnych zadań, liderów odpowiedzialnych za ich wdrożenie oraz wyznacza zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania oraz wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Priorytetowe obszary interwencji na lata 2014 - 2015 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.

Dodatkowym priorytetowym obszarem interwencji mającym na celu podnoszenie sprawności funkcjonowania całego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego jest podejmowanie działań systemowych. Z działań, dla których określono cele na rok 2014:

- 15 zrealizowano,
 - 6 zrealizowano częściowo,
 - 4 nie zrealizowano²⁵.
- W 2014 r. Rządowe Centrum Legislacji opracowało projekt ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw na podstawie założeń przyjętych przez Radę Ministrów 21 listopada 2013 r. W dniu 12 listopada 2014 r. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.²⁶ Ustawa wykonuje postanowienia *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004* (Dz. U. L 55 z 28.2.2011, str. 1, z późn. zm.).

W ustawie zawarto regulacje dotyczące:

- wyznaczenia dworców autobusowych i autokarowych, w których będzie udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do *rozporządzenia nr 181/2011*. Pomoc będzie dotyczyła dworców zlokalizowanych w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców, stanowiących własność

²⁵ Szczegółowe informacje znajdują się w dokumencie, o którym mowa w art. 140e ust. 3 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, tj. Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań realizowanych w tym zakresie w danym roku. http://www.krbrd.gov.pl/files/file_add/download/173_stan-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego-oraz-dzialania-realizowane-w-tym-zakresie-w-2014-r-.pdf

²⁶ Ustawa została uchwalona 20 lutego 2015 r. i weszła w życie 3 kwietnia 2015 r.

lub współwłasność jednostki samorządu terytorialnego, z których rocznie odjeżdża powyżej 500 tys. pasażerów. Spełnienie tych kryteriów będzie podstawą do wyznaczenia dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz do wpisania do Wykazu dworców, zamieszczonego w Biuletynie Informacji Publicznej MliR. W terminie 2 miesiące od wejścia w życie ustawy burmistrz lub prezydent miasta powyżej 50 tys. mieszkańców dokona analizy spełnienia ww. określonych kryteriów przez dworzec, natomiast w terminie 4 miesiące od wejścia ustawy w życie marszałek województwa przekaże ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o dworcach spełniających określone w ustawie kryteria. Informacja ta będzie również wskazywała czy dworce wymagają dostosowania do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Jednostki samorządu terytorialnego będą zobowiązane do dostosowania pozostałych dworców do udzielania takiej pomocy w terminie 9 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Te dworce zostaną wyznaczone do udzielania pomocy po upływie 11 miesięcy od dnia wejścia ustawy w życie. Ustawa przewiduje dla każdego właściciela dworca, który nie spełnia ustawowych kryteriów, możliwość wystąpienia z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyznaczenie tego dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, o ile jest on dostosowany do udzielania tej pomocy;

- organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 181/2011;
- sankcji za naruszenie przepisów *rozporządzenia*.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

Zgodnie z danymi przedstawionymi w punkcie II.1.1.b niniejszej *Informacji*, w okresie sprawozdawczym kontynuowano prace inwestycyjne w odniesieniu do budowy nowoczesnej infrastruktury transportu drogowego, której rozwój w istotny sposób przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu. Ponadto:

- przeprowadzono kampanię społeczną na rzecz podniesienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz dotyczącą nadmiernej prędkości,
- wydano podręcznik „Ochrona pieszych: podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego”, zawierający przykłady dobrych praktyk i wytyczne w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych,
- wznowiono systematyczny monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego,
- w maju 2014 roku przyjęto rekomendacje dotyczące zwiększenia liczby osób stosujących pasy bezpieczeństwa (na mocy uchwały Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

Wpływ ww. działań na wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych możliwy będzie do określenia dopiero po przeprowadzeniu szczegółowych, kompleksowych badań. Należy nadmienić, że na wartość wskaźnika wpływ mają działania szeregu instytucji na szczeblu centralnym (m.in. Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Policji, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Sprawiedliwości) oraz regionalnym (m.in. Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zarządców dróg), a także działalność organizacji pozarządowych.

3.2. TRANSPORT KOLEJOWY:

a. działania programowe:

W odniesieniu do projektu *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* w sferze bezpieczeństwa zaproponowano działania programowe dotyczące nowego modelu funkcjonowania służb mundurowych na kolei.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

- Infrastruktura w Polsce staje się coraz bardziej przyjazna osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej. Działania podejmowane przez resort infrastruktury i rozwoju zmierzają do likwidacji istniejących barier w swobodnym korzystaniu z infrastruktury transportowej.

- Do potrzeb osób niepełnosprawnych przystosowanych zostało kilkadziesiąt wagonów PKP Intercity. Pojawiły się w nich wydzielone miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, przestronne toalety czy rozwiązania ułatwiające wsiadanie i wysiadanie z pociągu (windy, platformy, odpowiednio szerokie drzwi itd.). Wysoki komfort podróży osobom o ograniczonej mobilności ruchowej oferuje pociąg Express Intercity Premium. Od maja tego roku osoby poruszające się o kulach mogą skorzystać ze specjalnych krzesełek transportowych. Więcej informacji na ten temat można znaleźć na stronie [PKP pod linkiem: http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/informacja-dla-osob-niepelnosprawnych.htm](http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/informacja-dla-osob-niepelnosprawnych.htm)
Podniesieniu komfortu podróży pociągami spółki służy wart prawie 7 mld zł program inwestycyjny. Do końca 2015 r. spółka wymieni lub zmodernizuje 70 proc. taboru.
- Poprawiana jest także jakość obsługi klientów. Standardem jest możliwość zgłoszenia konieczności skorzystania z pomocy w poruszaniu się po terenie dworca. W 2014 r. szkolenia z zakresu obsługi osób niepełnosprawnych przeszło prawie 300 pracowników drużyn konduktorskich PKP Intercity. Spółka oferuje pomoc przy wsiadaniu i wysiadaniu czy lokalizacji miejsca w pociągu oraz zapewnia pomoc na każdej stacji, na której zatrzymują się pociągi przewoźnika. Więcej na ten temat na stronach PKP Intercity pod linkiem: <http://www.intercity.pl/pl/site/dla-pasazera/informacje/informacje-dla-osob-niepelnosprawnych-i-o-ograniczonej-sprawnosci-ruchowej.html>.
- W 2014 r. w ramach realizacji WPIK prowadzono poniższe działania, służące poprawie bezpieczeństwa i niezawodności transportu kolejowego polegające m.in. na:
 - przebudowie przejazdów kolejowych i rozjazdów, ERTMS;
 - prowadzeniu prac utrzymaniowych na sieci kolejowej;
 - modernizacji dworców kolejowych;
 - zakupie nowoczesnego taboru kolejowego.

Na pozyskanie taboru w 2014 r. przewoźnicy przeznaczyci łączną sumę 1 550,5 mln zł, w tym 81,6% PKP Intercity, natomiast 15,8% Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Inwestycje w pozyskanie taboru wykazały również Koleje Śląskie – 11,5 mln zł oraz Przewozy Regionalne - 29,2 mln zł.

W tym samym okresie na modernizację taboru przewoźnicy wydali 353 mln zł w tym PKP Intercity – 179,5 mln zł, PKP SKM – 102,4 mln zł oraz Koleje Mazowieckie – 71 mln zł.

W spółce PKP Intercity pozyskano 18 wagonów:

- typ 156A w ilości 12 szt. (w tym 8 wagonów z miejscami do siedzenia 2 klasy z przedziałem dla osób niepełnosprawnych i 4 wagony z miejscami do siedzenia 1 klasy),
- typ 159A - 6 szt. wagonów bezprzedziałowych 2 klasy przystosowanych do przewozu rowerów.

Zmodernizowano natomiast 57 wagonów, w tym :

- 21 szt. typu 140A (wagonów 1 klasy z miejscami do siedzenia, z przedziałami),
- 26 szt. typu 111Arow (16 wagonów 2 klasy, bezprzedziałowych, z miejscami do siedzenia, z powierzchnią wydzieloną dla rowerów i 10 wagonów 2 klasy bezprzedziałowych dla osób niepełnosprawnych),
- 10 szt. typu 113Aa (wagony barowo- gastronomiczne).

Tabela 2
Realizacja inwestycji taborowych w 2014 r.

Przewoźnik	Realizacja 2014 r. (w mln zł)		
	Ogółem	Pozyskanie	Modernizacja

Ogółem	1903,4	1550,5	353
PKP Intercity	1444,2	1264,8	179,5
Koleje Mazowieckie	71	0	71
Koleje Śląskie	11,5	11,5	0
Szybka Kolej Miejska	0	0	0
Przewozy Regionalne	29,2	29,2	0
PKP SKM w Trójmieście	102,4	0	102,4
Arriva RP	0	0	0
Koleje Wielkopolskie	0	0	0
Warszawska Kolej Dojazdowa	0	0	0
Łódzka Kolej Aglomeracyjna.	245	245	0
Koleje Małopolskie	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne UTK

Ponadto, Ministerstwo opracowało również projekt dokumentu pn. *Krajowa Polityka Miejska*, który określa planowane działania administracji rządowej dotyczące polityki miejskiej, uwzględniając cele i kierunki określone w Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego. W zakresie jakości i dostępności przestrzeni publicznych dla osób starszych, niepełnosprawnych oraz rodzin z dziećmi, projekt Krajowej Polityki Miejskiej wskazuje na realizację rozwiązań komunikacyjnych uwzględniających potrzeby osób z ograniczonymi możliwościami do poruszania się. Rekomendowane są rozwiązania komunikacyjne i przestrzenne, które mają za zadanie m.in. skracanie do minimum drogi dojścia, instalowanie udogodnień, niwelowanie barier komunikacyjnych, synchronizację sygnalizacji świetlnej itp. Krajowa Polityka Miejska określać będzie cele oraz wyznacza kierunki prac instytucji rządowych oraz pożądaných działań samorządów miejskich. Należy podkreślić, że nie odnosi się ona do konkretnych miast, a tym bardziej do pojedynczych obiektów i jednostkowych problemów. Jednocześnie projekt Krajowej Polityki Miejskiej zwraca uwagę na stosowanie przedstawionych w polityce rozwiązań przez gminy, jednak przy zachowaniu zasady samorządności, w tym w zakresie kształtowania planów inwestycyjnych. Wdrożenie ww. dokumentu wpłynie znacząco na realizację potrzeb transportowych osób o ograniczonych możliwościach ruchowych na obszarach miejskich.

3.3. TRANSPORT MORSKI ORAZ TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

a. działania programowe:

- MliR wraz z jednostką podległą – Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (Służbą SAR) podjęło działania mające na celu umożliwienie współpracy sił i środków krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (KSRG) oraz systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego (PRM) ze służbami realizującymi zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu (Służba SAR, Marynarka Wojenna RP, Morski Oddział Straży Granicznej). Przedmiotowe działania dotyczyły udziału w pracach legislacyjnych związanych z projektem założeń do projektu ustawy o ochronie ludności (MSW) oraz projektem ustawy o zmianie ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym oraz niektórych innych ustaw (MZ).
- Wdrożenie pakietu rozporządzeń z zakresu wyszkolenia i kwalifikacji marynarzy i rybaków rybołówstwa morskiego dotyczących ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych oraz audytów morskich jednostek edukacyjnych. Pakiet rozporządzeń dostosowuje wymagania co do członków załóg statków morskich do Zmian z Manili do Międzynarodowej Konwencji STCW oraz zapewnia ujednolicone standardy do prowadzenia szkoleń i przeszkoleń specjalistycznych. Ponadto wprowadza jednolity standard wiedzy i umiejętności dla marynarzy w procesie uzyskiwania kwalifikacji zawodowych.

- Wdrożenie zharmonizowanego systemu usług informacji RIS na śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym w Polsce.
- Podjęcie działań, których celem jest zapewnienie współfinansowania ze środków UE w latach 2014-2020 projektu „Pełnego wdrożenia RIS Dolnej Odry”.

b. działania wdrożeniowo - inwestycyjne:

- W związku z ustawowymi zadaniami Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich w roku 2014 zakończyła prace, publikując raporty końcowe z badania 11 wypadków morskich.
- W zakresie ochrony żeglugi podjęto poniższe działania:
 - przeprowadzono 2 weryfikacje stanu ochrony w portach morskich Gdańsk i Szczecin,
 - zweryfikowano i zatwierdzono 12 ocen stanu ochrony obiektów portowych,
 - uczestniczono w pracach Komitetu regulacyjnego do spraw ochrony żeglugi przy KE (systematycznie).
- Uczestniczono w przedsięwzięciach związanych z poprawą bezpieczeństwa: prowadzono prace na forum UE, Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i Komisji Helsińskiej;
 - międzynarodowe ćwiczenia ratownicze Baltic Sarex 2014
 - międzynarodowe ćwiczenia przeciwrozlewowe HELCOM BALEX DELTA 2014;
 - polsko - rosyjsko - litewskie ćwiczenia ratownicze i w zakresie zwalczania zanieczyszczeń „ZATOKA”;
 - dwustronne, polsko -niemieckie ćwiczenia dotyczące zwalczania zanieczyszczeń POLGER 2014.
- Jednostki służby SAR wykonały ponad 300 ćwiczeń ratowniczych i ćwiczeń zwalczania zanieczyszczeń, samodzielnie i we współdziałaniu z innymi jednostkami organizacyjnymi (siły specjalne, Straż Graniczna, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Ochotnicza Straż Pożarna, WOPR, Urzędy Morskie oraz wydziały zarządzania kryzysowego różnych szczebli).
- Oddano do użytku nowy budynek Morskiej Stacji Ratowniczej w Górkach Zachodnich.
- Rozpoczęto fazę testową nowego systemu łączności operacyjnej Służby SAR, realizowanego w ramach Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap I, (POLiŚ 2007-2013, Działanie 7.2., beneficjent: Urząd Morski w Gdyni).
- W zakresie doskonalenia standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie wydano rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r. poz. 48).
- W 2014 r. przeprowadzono 33 audyty morskich jednostek edukacyjnych w zakresie spełniania postanowień Konwencji STCW oraz wdrożenia nowych programów szkoleń dla zapewnienia jednolitych standardów prowadzenia szkoleń i przeszkoleń specjalistycznych.
- W maju 2014 r. w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie otwarte zostało Centrum RIS, którego zadaniem jest zarządzanie RIS. Celem RIS jest przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa ruchu żeglugowego a także usprawnienie zarządzania transportem wodnym śródlądowym.

3.4. TRANSPORT LOTNICZY:

a. działania programowe:

- Do działań podjętych w 2014 r. przez ULC należą:
 - kontynuowanie prac nad dokumentem opisującym Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC),
 - wdrażanie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w Zatwierdzonych Organizacjach Szkolenia Lotniczego (ATO) oraz u posiadaczy Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC); prowadzono również nadzór nad tymi podmiotami,
 - aktywne uczestnictwo w pracach legislacyjnych na poziomie unijnym w ramach nowelizacji rozporządzenia 139/2014 w zakresie wymagań dla służby zarządzania płytą postojową (Apron Management Services - AMS),
 - określenie celów w obszarze bezpieczeństwa zawartych w planie skuteczności działania Bałtyckiego FAB na drugi okres odniesienia, w tym podniesienie na wyższy poziom

systemu efektywności zarządzania bezpieczeństwem, wprowadzenia *just culture* i systemu klasyfikacji zdarzeń RAT.

- PAŻP dążąc do zapewnienia wszystkim użytkownikom przestrzeni powietrznej wysokiego poziomu bezpieczeństwa w 2014 roku realizowała działania związane m.in. ze stałym doskonaleniem pracy służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym. Utrzymanie założonego poziomu bezpieczeństwa było związane z systematycznym podnoszeniem kompetencji personelu oraz dostosowywaniem sprzętu i infrastruktury CNS/ATM, oprogramowania oraz procedur do obowiązujących standardów i wymagań przepisów prawa krajowego i międzynarodowego. Realizacja celu osiągnięta była głównie poprzez:
 - rozwój i doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS),
 - rozwój kultury bezpieczeństwa (Safety), tj. w 2014 r. kontynuowano współpracę z kontrolerami wyznaczonymi do pełnienia funkcji Local Safety Manager (LSM) w poszczególnych organach ATS,
 - monitoring i promocję bezpieczeństwa, tj. w 2014 r. opracowano cztery okresowe raporty o stanie bezpieczeństwa w rejonie informacji powietrznej (FIR Warszawa) uwzględniające zestawienia zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego oraz obejmujące obszary, w których najczęściej te zdarzenia miały miejsce,
 - rozpowszechnianie doświadczeń z zakresu bezpieczeństwa, tj. w 2014 r. kontynuowano przeprowadzanie szkoleń uświadamiających w zakresie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS),
 - rozwój planów awaryjnych, tj. w 2014 roku dokonano aktualizacji planów awaryjnych w związku ze zmianami w systemie funkcjonalnym ATM, w szczególności dotyczącymi wdrożenia operacyjnego systemu Pegasus_21, współpracy z NMOC oraz organizacji pracy poszczególnych organów ATS w przypadkach awarii.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

- ULC, w ramach działań mających na celu propagowanie idei *just culture* oraz szeroko pojmowanej Promocji Bezpieczeństwa, zorganizował w 2014r. dwie konferencje bezpieczeństwa (w czerwcu i listopadzie) uwzględniające również zajęcia warsztatowe.
- ULC przeprowadził certyfikację 3 lotnisk użytku publicznego, dla których Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji, tj. lotniska Olsztyn-Mazury, Mielec i Kaniów.
- w 2014 r. ULC wpisał do rejestru lotnisk cywilnych 3 lotniska: lotnisko Deputytęże Królewskie będące lotniskiem użytku wyłącznego oraz lotniska Radom-Sadków i Kaniów będące lotniskami użytku publicznego, dla których Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał decyzje o ograniczonej certyfikacji. W tymże roku wpisano także 45 lądowisk do ewidencji lądowisk (wykreślono 9 lądowisk),
- ULC przeprowadził proces certyfikacji wszystkich polskich przewoźników lotniczych zgodnie z nowymi wymaganiami UE (rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008) oraz prowadzenie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatów,
- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL) podejmowało działania wdrożeniowo-inwestycyjne na Lotnisku im. F. Chopina w Warszawie mające na celu podwyższenie kategorii dla precyzyjnych podejść i lądowań w warunkach ograniczonej widzialności LVP-CAT III na kierunku RWY33 drogi startowej 15-33 - zadanie w trakcie realizacji. Na Lotnisku Chopina został uruchomiony projekt polegający na opracowaniu i wdrożeniu systemu zarządzania procesowego. W obszarze bezpieczeństwa i ochrony zostały zidentyfikowane i opisane wszystkie procesy realizujące cel jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony na Lotnisku Chopina. Szczegółowa analiza wymagań formalnych, zasobów koniecznych do realizacji działań oraz powiązań między procesami stanowi podstawę do ich optymalizacji zaplanowanej w kolejnym etapie realizacji projektu wdrażania zarządzania procesowego.
- W Porcie Lotniczym Gdańsk przeprowadzono montaż świateł ILS na drodze startowej w celu podniesienia kategorii operacyjnej lotniska w Gdańsku do kat. II w ramach projektu „Port lotniczy Gdańsk – modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside- kontynuacja”.
- W Porcie lotniczym Katowice kontynuowano budowę nowej drogi startowej.

- W Porcie Lotniczym Kraków prowadzono działania wdrożeniowo-inwestycyjne mające na celu podwyższenie kategorii operacyjnej lotniska na kierunku 25 – I etap AWOS (ang. *Automated Weather Observing System*). AWOS zapewnia kompleksową osłonę meteorologiczną lotnictwa cywilnego poprzez dostarczanie informacji meteorologicznych o wysokiej jakości. Ponadto prowadzono działania związane z rozbudową drogi pożarowej na kierunku 07.
- W Porcie Lotniczym Zielona Góra prowadzono następujące inwestycje:
 - budowa systemu ILS/DME i systemu AWOS oraz drogi patrolowej wokół ogrodzenia lotniska EPZG,
 - budowa Remizy Lotniskowej Straży Pożarnej,
 - remont Płyty Postojowej Samolotów Nr.1,
 - modernizacja oświetlenia projektorowego na Płycie postojowej Nr.1.
- W Porcie Lotniczym Warszawa Modlin podniesiono możliwości operacyjne i poziom bezpieczeństwa lotniska przy realizacji operacji lotniczych poprzez uruchomienie systemu ILS cat. II.

c. inne działania:

- W zakresie zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego na lotniskach użytku wyłącznego przeprowadzono przez inspektorów UIC kontrole w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji lotnisk, ich dokumentacji rejestracyjnej, infrastruktury lotniskowej. Przeprowadzono także jedno rozszerzenie certyfikatu lotniska Warszawa/Modlin o CAT II i LVTO.
- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL) opracowało i wdrożyło projekt dotyczący Bazy Wykroczeń w Ruchu Kołowym - Aplikacja umożliwi sprawowanie kontroli nad dopuszczaniem sprzętu do prac lotniskowych oraz weryfikację ilości ww. zdarzeń osób/firm poruszających się po płycie lotniska.

4. CEL SZCZEGÓŁOWY: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowana do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku. (z perspektywą do 2030 r.)* wskazała, że rezygnacja z wdrażania SRT2020 spowoduje szereg skutków negatywnych, polegających m.in. na dalszym wzroście presji na środowisko, wywoływanych przez ten sektor, a co najmniej ograniczeniu możliwości ich zmniejszania, 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 *Strategii* 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 podejmowano następujące działania dla osiągnięcia celu szczegółowego 4 SRT2020:

4.1. TRANSPORT DROGOWY:

a. działania programowe:

W dniu 20 listopada 2014 roku weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. U. L 307 z 28.10.2014, str.1, z późn. zm.). Dyrektywa 2014/94/UE w głównej mierze odnosi się do transportu drogowego, jednakże krajowe ramy polityki (nad którymi obecnie trwają prace w

Ministerstwie Gospodarki) mają uwzględniać potrzeby poszczególnych rodzajów transportu istniejących na ich terytorium, w tym rodzajów transportu, w przypadku których istnieją ograniczone alternatywy dla paliw kopalnych.

Dyrektywa 2014/94/UE ustanawia wspólne ramy dla środków dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w Unii w celu zminimalizowania zależności od ropy naftowej oraz zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Ustanawia ona minimalne wymogi dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego (LNG i CNG) i wodoru, które mają być wdrażane za pomocą krajowych ram polityki państw członkowskich, oraz wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących takich punktów ładowania i tankowania paliwa, a także ustanawia wymogi w zakresie informowania użytkowników.

Z uwagi na międzysektorowy charakter implementacji dyrektywy 2014/94/UE, w tym przygotowanie krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury, Ministerstwo Gospodarki zwróciło się pod koniec 2014 roku do Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Środowiska i MliR o wspólne powołanie eksperckiego, nieformalnego międzyresortowego zespołu. MliR wyraziło gotowość udziału w pracach tego zespołu.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

Kontynuowana była realizacja zadań inwestycyjnych na podstawie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015*. Opracowana do tego programu strategiczna ocena oddziaływania na środowisko wykazała, że realizacja wskazanych w nim zadań inwestycyjnych - poprzez m.in. odciążenie istniejących ciągów drogowych oraz wyprowadzenie ruchu poza tereny zabudowane- wpłynie na zminimalizowanie negatywnego oddziaływania transportu drogowego, zarówno na ludzi jak i na przyrodę ożywioną. Zgodnie z zaleceniami powyższej strategicznej oceny oddziaływania, wdrażanie projektów drogowych było prowadzone w sposób jak najmniej szkodzący dla środowiska i każdorazowo realizowane inwestycje poddawane były odpowiedniej analizie na etapie opracowywania raportu oddziaływania na środowisko.

4.2. TRANSPORT KOLEJOWY:

a. działania programowe:

W odniesieniu do projektu *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* w obszarze ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko zaproponowano działania programowe dotyczące koncepcji kalkulacji kosztów zewnętrznych przez sektor transportu, a także zasad internalizacji kosztów w transporcie kolejowym.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

W roku 2014 prowadzona była dalsza realizacja zadań przewidzianych w *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do 2015 r.*, polegających przede wszystkim na poprawie stanu technicznego linii kolejowych, budowie bezkolizyjnych skrzyżowań, modernizacji i zakupie nowoczesnego taboru kolejowego, wdrażaniu nowoczesnych systemów zapewniających interoperacyjność sieci, budowę terminali intermodalnych oraz modernizację i budowę infrastruktury dworcowej. Działania te sukcesywnie będą przyczyniały się do podniesienia atrakcyjności transportu kolejowego względem innych środków transportu i w konsekwencji do przeniesienia części przewożonych pasażerów i ładunku na ten bardziej przyjazny środowisku rodzaj transportu.

4.3. TRANSPORT MORSKI:

a. działania programowe:

MliR aktywnie uczestniczyło w pracach dotyczących ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków, które prowadzone były na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). W 2014 roku dotyczyły one przede wszystkim zapobiegania introdukcji obcych gatunków inwazyjnych wraz ze statkowymi wodami balastowymi oraz emisji dwutlenku węgla ze statków. W zakresie wód balastowych prace zogniskowały się na wytycznych ws. zatwierdzania systemów postępowania z wodami balastowymi oraz na działaniach mających na celu ułatwienie wejścia w życie konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (BWM).

W przypadku emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego MliR aktywnie wspierało proces opracowania w Międzynarodowej Organizacji Morskiej regulacji globalnych, zgodnych z rozwiązaniami proponowanymi w UE w ramach projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013. Projekt zmierzał do ustanowienia wymogów służących zbieraniu i publikowaniu zweryfikowanych rocznych danych o emisji dwutlenku węgla i innych istotnych informacji. Dotyczył on wszystkich statków (niezależnie od podnoszonej bandery) o pojemności brutto (GT) co najmniej 5000 jednostek, zawijających do portów położonych w jurysdykcji państw członkowskich UE lub opuszczających te porty. MliR od samego początku prac nad projektem zgłaszał propozycje zmian, które miały na celu zapewnienie spójności wymogów rozporządzenia z wymogami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Między innymi dzięki tym interwencjom, projekt rozporządzenia uległ korzystnym zmianom. Ograniczono przewidywane w projekcie zbędne obciążenia administracyjne, zrezygnowano z monitorowania zużycia paliw z podziałem na paliwo spalane w obszarach kontroli emisji i paliwo spalane poza tymi obszarami oraz ograniczono monitorowanie i raportowanie innych zbędnych informacji.

W 2014 r. MliR przeprowadziło działania legislacyjne, które miały na celu zapewnienie właściwego i skutecznego wdrażania wymogów dotyczących emisji tlenków siarki z transportu morskiego. Dnia 7 listopada 2014 r. przyjęta została ustawa o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1554.). Ustawa zawiera regulacje z zakresu ochrony środowiska i implementuje wymogi dyrektywy 2012/33/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, która przenosi na grunt prawa Unii Europejskiej zmiany do Załącznika VI do konwencji MARPOL (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki). MARPOL wprowadza bardziej rygorystyczne wymogi w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, w tym limit 0,1 % na obszarach kontroli emisji tlenków siarki (m.in. na Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym) od dnia 1 stycznia 2015 r. W ustawie z dnia 7 listopada 2014 r. wprowadzono przepisy, które umożliwiają stosowanie metod redukcji emisji, jako alternatywy dla stosowania paliw niskosiarkowych, co pozwala na wykorzystanie szerszego wachlarza rozwiązań, nie tylko technologicznych (np. skrubery), ale również takich jak paliwo LNG, biopaliwa, metanol, oraz stosowanie zasilania elektrycznością z lądu lub alternatywnych źródeł napędu. Dopuszczenie szerszego wachlarza rozwiązań technologicznych ma na celu ułatwienie dostosowania prowadzonej działalności do nowych wymogów.

W ramach współpracy na forum Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM), MliR przeprowadziło działania zmierzające do przekazania do IMO wspólnego wniosku państw nadbałtyckich UE w celu wprowadzenia zakazu zrzutu do Bałtyku nieoczyszczonych ścieków ze statków pasażerskich. Ma to na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania żeglugi na stan wód morskich Bałtyku, które zagrożone są bardzo wysokim stopniem eutrofizacji.

W 2014 r. MliR uczestniczyło również w pracach poświęconych opracowaniu instrumentów wspierających wdrażanie 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. Prace te prowadzono na forum grup roboczych Komisji Europejskiej. Miały one na celu przygotowanie rozwiązań (decyzji wykonawczych oraz wytycznych), które pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska morskiego UE

na każdym etapie cyklu życia statku, w szczególności dla zapewnienia, żeby niebezpieczne odpady z takiego recyklingu statków podlegały racjonalnemu ekologicznie gospodarowaniu. Prace te miały również na celu ułatwienie ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu statków.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

W rezultacie obowiązywania nowych wymogów, które służą ograniczaniu negatywnego wpływu transportu morskiego na środowisko, w tym m.in. wymogów dotyczących efektywności energetycznej statków oraz emisji tlenków siarki, dało się zauważyć podwyższoną aktywność w stocznicach, która wynikała m.in. z potrzeby dostosowywania statków do zaostrzonych wymogów środowiskowych. W 2014 r. stocznie podejmowały zlecenia związane m.in. z instalacją systemów oczyszczania gazów spalinowych na statkach, a także ze stosowaniem na statkach paliw takich jak LNG. Zgodnie z Załącznikiem VI do konwencji MARPOL, budowane w 2014 r. statki musiały także spełniać wymagania w zakresie projektowego wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków. Wskaźnik ten opracowany został na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej i służy poprawie efektywności energetycznej morskiej floty handlowej.

4.4. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY:

a. działania programowe:

Przedstawiciele MliR oraz Urzędów Żeglugi Śródlądowej (UŻŚ) w Szczecinie aktywnie uczestniczyli w pracach grupy JWG (połączone grupy ekspertów Komisji Europejskiej oraz Centralnej Komisji Żeglugi na Renie), której celem jest dostosowanie przepisów technicznych dla statków do jak najwyższych standardów, w tym także w zakresie zapewnienia ochrony środowiska.

b. działania wdrożeniowo - inwestycyjne:

W ramach funkcjonującego od 2002 roku Funduszu Żeglugi Śródlądowej, kontynuowane jest wsparcie projektów w zakresie modernizacji floty, ze szczególnym uwzględnieniem ekologicznego aspektu tych inwestycji. Wsparcie to polega na udostępnieniu kredytów na preferencyjnych warunkach.

4.5. TRANSPORT LOTNICZY:

a. działania programowe:

- MliR aktywnie uczestniczył w pracach dotyczących ochrony środowiska przed hałasem oraz emisji związanych z transportem lotniczym, zarówno na forum krajowym, poprzez aktywną współpracę z Ministerstwem Środowiska, jak i międzynarodowym.
- Wspierano wdrażanie rozwiązań organizacyjnych transportu lotniczego minimalizujących jego wpływ na środowisko (np. optymalizacja przepustowości powietrznej co pośrednio wpływa pozytywnie na aspekty emisji).
- Przedstawiciele MliR uczestniczyli w prowadzonych na poziomie UE pracach legislacyjnych nad projektem Rozporządzenia PE i Rady w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Celem rozporządzenia jest zapewnienie spójnego stosowania ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w ramach zrównoważonego podejścia w UE i przez to ograniczenie także w znacznym stopniu ryzyko międzynarodowych sporów wynikających z oddziaływania środków ochrony przed hałasem w portach lotniczych Unii na przewoźników państw trzecich. Dokument został przyjęty przez Radę UE 16 kwietnia 2014 r.
- W 2014 roku MliR kontynuowało udział w pracach nad globalnym mechanizmem redukcji CO₂ z lotnictwa międzynarodowego (Global Market-based Measures) odbywających się na forum ICAO oraz ECAC. Celem projektu jest wypracowanie narzędzi pozwalających

na osiągnięcie zerowego wzrostu emisji CO₂ na każdą dodatkową jednostkę pracy przewozowej względem linii bazowej. Zakończono pierwszy etap prac, w którym wstępnie zaprojektowano ramy systemu.

b. działania wdrożeniowo - inwestycyjne:

- W 2014 r. PAŻP kontynuowała wypełnianie założeń ujętych w European ATM Master Plan oraz ESSIP (European Single Sky Implementation), tj. realizowała działania sprzyjające zmniejszaniu emisji zanieczyszczeń (CO₂ i NO_x) do powietrza w trakcie spalania paliwa przez statki powietrzne oraz ograniczanie poziomu hałasu generowanego przez statki powietrzne przy prowadzeniu ruchu lotniczego. PAŻP główny nacisk kładzie na efektywne zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz przepływ ruchu lotniczego celem osiągnięcia poprawy horyzontalnej efektywności lotów. Działaniem podejmowanym w 2014 roku przez Agencję jest rozpowszechnienie i promowanie lądowań techniką CDO (Continuous Descent Operations) na największych lotniskach kontrolowanych w FIR Warszawa (Rejon Informacji Lotniczej Warszawa).
- W 2014 roku najważniejsze działania środowiskowe PAŻP obejmowały również dalszą optymalizację trajektorii lotów pod kątem redukcji kosztów związanych z wykonywaniem operacji w FIR Warszawa dla operatorów statków powietrznych. W tym zakresie, wprowadzenie w 2014 roku nowych lotniczych dróg bezpośrednich DCT- direct routing, w połączeniu z wcześniej opublikowanymi, przyczyniło się do uzyskania korzyści o charakterze ekonomicznym (dla operatorów statków powietrznych) oraz środowiskowym – ocenia się, że z tytułu wprowadzenia DCT, w samym tylko 2014 roku możliwe było skrócenie dystansu o 68 316 NM, co z kolei przełożyło się na oszczędności paliwa (588 ton) i tym samym redukcję emisji CO₂ (1 850 ton).
- Wyniki pomiarów wykonywanych przez PAŻP wskazują, że łącznie w 2014 roku, w rejonie kontrolowanym lotniska w Warszawie, zrealizowano 39 834 operacji techniką CDO. Biorąc pod uwagę szacunki opracowane przez EUROCONTROL, mówiące o oszczędności zużycia paliwa od 50 do 150 kg na dolot, należy stwierdzić, że wykonanie przez PAŻP 39 834 operacji spowodowało zmniejszenie zużycia paliwa od 1 992 do 5 975 ton oraz niższą emisję CO₂ od 6 274 do 18 822 ton.
- Istotnym zadaniem wpisującym się w kwestie ochrony środowiska jest również uruchomienie projektu A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) na lotnisku Chopina w Warszawie. Projekt A-CDM realizowany jest wspólnie przez: Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL), PAŻP, PLL LOT S.A. oraz firmy handlingowe: LS Airport Services i Welcome Airport Services. W roku 2014 uruchomiono wersję testową platformy informatycznej A-CDM, której właścicielem jest PPL umożliwi wymianę depesz operacyjnych pomiędzy partnerami zaangażowanymi w projekt. W wyniku wdrożenia A-CDM osiągnięte zostaną wymierne korzyści w postaci: skrócenia czasów kołowania, zmniejszenia zużycia paliwa, zmniejszenia emisji CO₂ i NO_x oraz zwiększenia świadomości operacyjnej.
- Aby ograniczyć negatywny wpływ transportu na środowisko Port Lotniczy Kraków zdecydował o wprowadzeniu monitoringu hałasu lotniczego, który pozwoli na pogłębienie analizy i oceny stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie lotniska.
- W 2014 r. w Porcie Lotniczym Katowice realizowane było zadanie „Budowa stanowiska do odladzania samolotów” – powoduje ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko poprzez substancje używane do odladzania samolotów.

5. CEL SZCZEGÓŁOWY: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych

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

Ze strony MliR w ramach rozwoju Platformy Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP), w 2014 r. kontynuowane były działania dotyczące:

- zarządzania siecią współpracy między członkami Platformy PPP w celu zapewnienia wymiany wiedzy, dobrych praktyk i sprawdzonych rozwiązań dotyczących przygotowania i realizacji przedsięwzięć publiczno - prywatnych, identyfikacji barier przy ich przygotowaniu oraz tworzenia rozwiązań przyczyniających się do rozwoju ppp, w tym standardów dokumentacji oraz procedur przygotowania takich projektów;
- inicjowania i wsparcia przygotowania pilotażowych projektów ppp, w szczególności w sektorze dróg samorządowych, ochrony zdrowia oraz efektywności energetycznej, służących zdobyciu doświadczeń oraz identyfikacji barier w procesie wdrażania podobnych przedsięwzięć;
- wsparcia merytorycznego dla podmiotów publicznych realizujących projekty ppp;
- zapewnienia podmiotom publicznym szerokiego dostępu do opinii, ekspertyz, analiz, raportów z audytów, wzorów umów, dokumentacji projektowych oraz innych dokumentów dotyczących ppp;
- promocji ppp jako instrumentu efektywnej realizacji zadań publicznych.

W odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu wdrażanie 5. Celu szczegółowego SRT2020 polegało na realizacji poniżej przedstawionych działań:

5.1. TRANSPORT DROGOWY:

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6 sierpnia 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz.U. poz. 1112) - umożliwia wprowadzenie elektronicznych opłat na kolejnych odcinkach autostrad oraz dróg ekspresowych zwiększające przychody Krajowego Funduszu Drogowego. Przychody z opłat drogowych stanowią jedno z głównych stałych źródeł zasilania Krajowego Funduszu Drogowego, z którego są realizowane inwestycje drogowe. Przychody z opłat stanowią podstawę do zaciągania przez Fundusz długu w związku z realizacją inwestycji infrastrukturalnych i umożliwiają spłatę już zaciągniętych zobowiązań. Umożliwiają również absorpcję środków unijnych, ponieważ inwestycje drogowe są finansowane w pierwszej kolejności ze środków krajowych, a dopiero potem następuje ich refundacja z budżetu Unii Europejskiej.

5.2 TRANSPORT KOLEJOWY:

- Modele finansowania inwestycji infrastrukturalnych zostały opracowane i ujęte w: *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015* (w zakresie linii kolejowych) oraz w umowie z PKP S.A. (w zakresie dworców kolejowych). WPIK do 2015 roku zakłada realizację 140 projektów w perspektywie 2013-2015, które są wdrażane z wykorzystaniem następujących źródeł finansowania: środki budżetu UE, budżetu państwa, funduszu kolejowego i środków PKP PLK, w tym z kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego i obligacji. Powyższe modele są systematycznie weryfikowane i w razie konieczności korygowane.
- W 2014 r. prowadzono prace związane z opracowaniem programu wieloletniego pn. *Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023*. Przedmiotem programu będzie zapewnienie finansowania w perspektywie wieloletniej tej części działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, która nie może zostać pokryta z opłat za dostęp do infrastruktury, co pozwoli na zbilansowanie rachunku zysku i strat. Szerzej na ten temat w punkcie II.2.2.a niniejszej *Informacji*.

5.3 TRANSPORT MORSKI:

- W realizowanych w 2014 r. inwestycjach zapewniono współfinansowanie inwestycji morskich ze środków krajowych i UE (perspektywa 2007 – 2014), prywatnych i samorządowych, w zależności od rodzaju inwestycji oraz typu beneficjenta.

- Uchwałą nr 201/2014 Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 r. przyjęto *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* - DI, w którym na liście projektów morskich znalazły się projekty o łącznej wartości 11 mld zł²⁷
- W DI znalazły się projekty obejmujące m.in. modernizację infrastruktury portowej, w tym pogłębienie portów w Gdyni, Gdańsku (port wewnętrzny) i Szczecinie oraz projekty w zakresie infrastruktury dostępu do portów od strony morza np. projekt pn. *Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m* oraz w zakresie infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (dostęp kolejowy i drogowy). Umieszczenie tych projektów na liście *Dokumentu Implementacyjnego do SRT2020* umożliwi ich realizację ze wsparciem środków pochodzących z funduszy UE.

5.4. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY:

- W realizowanych w 2014 r. inwestycjach zapewniono współfinansowanie inwestycji śródlądowych ze środków krajowych i UE (perspektywa 2007 – 2014), Banku Światowego i NFOŚiGW.
- Uchwałą nr 201/2014 Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 r. przyjęto *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* – DI, w którym na liście projektów wodnych śródlądowych znalazły się projekty o łącznej wartości 3,9 mld zł.
- W DI znalazły się projekty obejmujące m.in. remont i modernizację zabudowy regulacyjnej na odcinku Odry swobodnie płynącej i Odry granicznej, modernizację budowli hydrotechnicznych na Odrze i Kanale Gliwickim, odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle, budowa i modernizacja budowli hydrotechnicznych na Górnej Wiśle oraz modernizacja drogi wodnej Wisła - Odra.

5.5. TRANSPORT LOTNICZY:

Dążąc do osiągnięcia 5. celu szczegółowego *SRT2020* w obszarze transportu lotniczego, w 2014 roku prowadzone były przede wszystkim działania polegające na monitorowaniu projektów inwestycyjnych realizowanych przez zarządzających portami lotniczymi i państwowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną, przewidzianymi do finansowania ze środków publicznych.

Porty lotnicze realizowały inwestycje współfinansowane z budżetu Unii Europejskiej zgodnie z:

- Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (POIiŚ):
 - Priorytet VI – Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, Działanie 6.3.: Rozwój sieci lotniczej TEN-T;
 - Priorytet VIII – Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, Działanie 8.4.: Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego;
- Programem Wspólnotowym TEN-T;
- Regionalnymi Programami Operacyjnymi na lata 2007-2013.

Priorytetowymi przedsięwzięciami w portach lotniczych z zakresu TEN-T są:

- bezpieczeństwo portów lotniczych,
- rozbudowa lotnisk, w tym terminali i pasów startowych,
- połączenie portów lotniczych z infrastrukturą kolejową,
- infrastruktura dostępu do portów,
- projekty z zakresu ochrony środowiska.

Kontynuowano prace nad dokumentami strategicznymi w ramach nowej perspektywy finansowej dotyczącej lat 2014-2020, celem zapewnienia współfinansowania zadań w zakresie transportu lotniczego ze środków UE. Ponadto, zakończono prace nad wytycznymi dotyczącymi pomocy

²⁷ DI jest spełnieniem warunku ex ante 7.1.-7.3. w zakresie strategicznego podejścia do planowania infrastruktury transportowej oraz przygotowania realistycznych ram planistycznych dla projektów transportowych.

państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych. Dokument został opublikowany w kwietniu 2014 r. Wytyczne mają na celu określenie jednolitych zasad przyznawania pomocy publicznej dla portów lotniczych i przewoźników lotniczych w UE.

III. FINANSOWANIE SRT2020

1. ŚRODKI FINANSOWE WYDATKOWANE W ROKU 2014 NA REALIZACJĘ SRT2020 W POSZCZEGÓLNYCH RODZAJACH TRANSPORTU:

1.1 TRANSPORT DROGOWY I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO (BRD):

LP.	Działanie	Źródła finansowania	Wysokość wydatków (brutto w mln zł)
1.	Rozbudowa, utrzymanie i zarządzanie siecią dróg krajowych	Krajowy Fundusz Drogowy (w tym środki europejskie)	6 726,00
		budżet państwa	2 828,00
2.	Informacja, promocja i edukacja w zakresie BRD	budżet państwa	4,16
		budżet środków europejskich	4,50
3.	Badanie stanu BRD	budżet państwa	572,00
SUMA			10 134,66

1.2 TRANSPORT KOLEJOWY:

LP	Działanie	Źródła finansowania	Wysokość wydatków (w mln zł)
1.	Inwestycje w linie kolejowe	środki z UE; budżet państwa; Fundusz Kolejowy; kredyty z EBI; środki własne PKP PLK S.A., w tym obligacje spółki	5 827 ²⁸
2.	Utrzymanie linii kolejowych	budżet państwa ²⁹ , Fundusz Kolejowy, środki własne PKP PLK SA	3 424
3.	Przebudowa dworców kolejowych	budżet państwa, środki z UE, środki własne PKP S.A.	159

²⁸ Sprawozdanie z wykonania w 2014 roku WPIK do roku 2015.

²⁹ Budżet państwa 1,85 mld zł, Fundusz Kolejowy 0,68 mld zł.

4.	Dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Minister Infrastruktury i Rozwoju	budżet państwa	471
5.	Zakup taboru kolejowego		251
SUMA			10 132

Od 2014 roku 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.

1.3 TRANSPORT MORSKI:

LP.	Działanie	Źródła finansowania	Wysokość wydatków (brutto w mln zł)
1.	Program Wieloletni na lata 2008 – 2014 pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”	budżet państwa	107
2.	Program ochrony brzegów morskich	budżet państwa	30
3.	Ochrona brzegów morskich	budżet państwa, środki UE	10
4.	Budowa i modernizacja portów morskich	środki zarządów portów, środki UE	406
5.	Budowa i modernizacja infrastruktury dostępu do portów od strony morza	budżet państwa, środki UE	49
SUMA			602

1.4 TRANSPORT LOTNICZY:

LP.	Działanie	Źródła finansowania	Wysokość wydatków (w mln zł)
1.	Realizacja inwestycji na lotniskach należących do sieci TEN-T w 2014 roku	POLIŚ i RPO	359

2. ŚRODKI UNIJNE DLA TRANSPORTU

2.1. Perspektywa finansowa UE 2007 -2013 na koniec 2014 r.:

Inwestycje transportowe realizowane w 2014 r. z wykorzystaniem środków dostępnych w POIiŚ 2007 - 2013, funduszu TEN-T, a także otrzymanych z w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i regionalnych programów operacyjnych przyczyniły się do realizacji celów szczegółowych 1, 2, 3 i 4 określonych w SRT2020.

POIiŚ 2007-2013

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.

a) 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** mają na celu poprawę dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych, jak również połączeń komunikacyjnych głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju. Do końca okresu sprawozdawczego beneficjenci w zatwierdzonych wnioskach o płatność wykazali m.in.:

- 538,59 km (w tym 5,71 km poza siecią TEN-T) wybudowanych/przebudowanych dróg ekspresowych;
- 110,90 km wybudowanych/przebudowanych dróg krajowych;
- 379,84 km wybudowanych autostrad.

W działaniu 6.1 od początku realizacji programu do końca 2014 r. podpisano 44 umowy o dofinansowanie (31 dla projektów indywidualnych oraz 13 dla projektów konkursowych) o łącznej wartości 60 283,62 mln zł oraz dofinansowania UE w wysokości 35 706,41 mln zł.

W działaniu 6.2 podpisano 3 umowy o dofinansowanie o wartości całkowitej 4 721,51 mln zł oraz dofinansowania UE 2 539,53 mln zł.

Na działanie 6.1 przeznaczono 89% alokacji priorytetu, cała alokacja w działaniu 6.1 została zakontraktowana. W 2014 r. zakończył się proces podpisywania pięciu umów o dofinansowanie dla projektów w ramach nadkontraktacji w działaniu 6.1. (zakontraktowana alokacja na poziomie ok. 107%). W roku 2014 odnotowany został znaczny postęp w wydatkowaniu środków, co pozwoliło na koniec okresu sprawozdawczego na wykorzystanie alokacji dostępnej dla priorytetu w 99,74%.

W Działaniu 6.2 zakontraktowanie środków kształtuje się również na wysokim poziomie i stanowi 99,97% alokacji dla działania, zaś poziom wydatkowania środków - 96,29%.

Wskaźnik produktu *Długość wybudowanych autostrad w sieci TEN-T* – szacowana realizacja tego wskaźnika na koniec roku 2014 wynosi 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* –szacowana realizacja kształtuje się na poziomie 679,6 km w 2014 roku 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* – szacowana realizacja kształtuje się na poziomie 162 km na koniec 2014 roku i stanowi wykonanie 144% wartości docelowej (113 km) na zakończenie perspektywy.

Wskaźnik rezultatu *Wartość oszczędności czasu dla przewozu pasażerów i towarów uzyskanych dzięki budowie i modernizacji dróg* – wartość docelowa określona w Programie to 180 mln euro.

Na podstawie dotychczas podpisanych umów, szacowana realizacja tego wskaźnika w 2014 roku wyniosła 2 269,7 mln euro/rok.

Celem działania **8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN-T** jest 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, budowie obwodnic miast w ciągach dróg krajowych. W ramach tego działania realizowane są projekty indywidualne oraz konkursowe. W ramach działania wsparcie otrzymały projekty z zakresu budowy i modernizacji dróg ekspresowych, w tym zlokalizowane w sieci TEN-T, przebudowy dróg krajowych oraz budowy obwodnic w ciągach tych dróg. Zawarto łącznie 48 umów. Całkowita wartość umów o dofinansowanie wyniosła na koniec 2014 r. 17 628,44 mln zł, zaś łączna wartość dofinansowania UE wyniosła 11 977,55 mln zł, co stanowi prawie 101% alokacji dla działania. Działanie 8.2 charakteryzuje wysoki stopień wydatkowania środków - ponad 88%.

Wskaźnik produktu *Długość wybudowanych i przebudowanych dróg ekspresowych (km), w tym w sieci TEN-T* – szacowana wartość tego wskaźnika w 2014 r. wynosi 281,7 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* – szacowana realizacja tego wskaźnika w 2014 r. wynosi 192,2 km w i stanowi wykonanie 136% wartości docelowej wskaźnika zakładanego w programie (141 km).

Wskaźnik rezultatu *Wartość oszczędności czasu dla przewozu pasażerów i towarów uzyskanych dzięki budowie i modernizacji dróg* – wartość docelowa to 36 mln euro. Szacowana realizacja tego wskaźnika w 2014 r. wyniosła ponad 952 mln euro/rok.

W ramach działania **8.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego** realizowano projekty mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Łącznie w ramach tego działania podpisano 34 umowy o dofinansowanie o łącznej wartości całkowitej 633,98 mln zł oraz dofinansowania UE 500,56 mln zł. Wszystkie działania w ramach projektów planowane są do zakończenia do 2015 roku. Kontraktacja w działaniu 8.1 POLiŚ na koniec 2014 r. wyniosła 99,22%. Wydatki poniesione przez Beneficjentów stanowiły 77,35% alokacji.

b) Transport kolejowy

W ramach realizacji działania **7.1 Rozwój transportu kolejowego** na koniec 2014 r. podpisano 72 umowy o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków całkowitych 33 928,27 mln zł i łącznej wartości dofinansowania UE w wysokości 18 261,75 mln zł. Realizowane 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, przyczynią się do lepszego zrównoważenia systemu transportowego, zwiększenia dostępności transportowej kraju, a także zwiększenie udziału i znaczenia transportu alternatywnego do transportu drogowego. Przez cały rok 2014 trwało intensywne wdrażanie projektów, dzięki którym modernizowano i rewitalizowano linie kolejowe, dokonywano zakupu oraz odnawiano tabor kolejowy, przebudowywano kompleksy dworcowe.

Kontraktacja w działaniu 7.1 przekroczyła poziom 97,38%, zaś wydatki poniesione przez beneficjentów w ramach realizowanych projektów osiągnęły poziom 42,31%.

Na koniec 2014 r. na podstawie zawartych z beneficjentami umów o dofinansowanie dokonywany jest zakup bądź modernizacja ponad 300 jednostek taboru kolejowego, długość modernizowanych linii na podstawie zawartych umów do końca 2014 roku wynosi ok. 600 km. Do końca 2014 r. podpisano wszystkie umowy o dofinansowanie dla projektów zakładających rewitalizację linii kolejowych o łącznej długości prawie 600 km.

W ramach POLiŚ realizowane są projekty, które przyczyniają się do poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, do takich projektów należą projekty wdrażające system ERTMS. Do końca 2014 r. podpisano 5 umów o dofinansowanie dla projektów wdrażających ten system. Projekty te obejmują zarówno prace przygotowawcze, jak również instalację systemów na

wybranych liniach kolejowych. Łączna wartość ww. projektów to 1,29 mld zł, a wkład unijny opiewa na kwotę 0,7 mld zł.

W 2014 r. podpisano 3 umowy o dofinansowanie dla projektów zorientowanych w szczególności na poprawę bezpieczeństwa. tj. „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I”, „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym” oraz „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap II”. Łączna wartość całkowita ww. projektów opiewa na kwotę 1,07 mld zł, zaś dofinansowanie UE 0,87 mld zł.

c) Transport intermodalny

W ramach realizacji działania **7.4 Rozwój transportu intermodalnego** na koniec 2014 r. podpisano umowy o dofinansowanie dla 26 projektów o łącznej kwocie wydatków całkowitych 2 356,81 mln zł i łącznym dofinansowaniu UE w wysokości 659,48 mln zł, w ramach których kontynuowano budowę i rozbudowę intermodalnych terminali kontenerowych oraz zakup taboru do wykonywania przewozów intermodalnych. Realizowane projekty przyczyniają się do zwiększenia udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków, co z kolei przyczyni się do lepszego zrównoważenia transportowego kraju oraz zwiększenia udziału transportu alternatywnego do transportu drogowego.

Kontraktacja w działaniu 7.4 osiągnęła poziom 96,90%, natomiast wydatki poniesione przez beneficjentów osiągnęły poziom 36,26%.

Docelowa wartość wskaźnika do końca 2015 r. w ramach działania 7.4 to 5 zbudowanych i rozbudowanych centrów logistycznych oraz terminali kontenerowych, natomiast zgodnie z zawartymi umowami o dofinansowanie dla wszystkich projektów, planowane jest osiągnięcie wartości tego wskaźnika na poziomie 18 szt. do końca 2015 r. Natomiast do końca 2014 r. osiągnięto ww. wskaźnik na poziomie 5 szt.

d) Transport miejski i logistyka

W 2014 r. trwało 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 telematki, 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 z ograniczonymi możliwościami ruchowymi, starszych i niepełnosprawnych.

Na koniec 2014 r. w działaniu 7.3 podpisano 44 umowy o dofinansowanie o łącznej wartości 19 889,66 mln zł oraz dofinansowaniu UE w wysokości 9 692,34 mln zł. Poziom kontraktacji wyniósł 97,94%. Wydatki poniesione przez beneficjentów osiągnęły poziom 68,70%.

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 realizowane są projekty konkursowe. Podpisano wszystkie 13 umów o dofinansowanie o łącznym koszcie 638,31 mln zł oraz dofinansowaniu UE w wysokości 503,12 mln zł.

Działanie 8.3 charakteryzuje wysoki stopień zakontraktowania alokacji (99,4%) oraz niski, choć stale rosnący stan wydatkowania środków (ponad 43%). Należy jednak podkreślić, że w stosunku do poziomu wydatkowania na koniec 2013 r. (16%) wartość ta obecnie jest niemal trzykrotnie wyższa.

W związku z podpisaniem umów o dofinansowanie dla wszystkich projektów i ich wejściem w fazę realizacyjną, wzrost poziomu płatności obserwowany w 2014 r. spodziewany jest również w 2015 roku. Harmonogram prac w poszczególnych projektach zakłada, że projekty zostaną zakończone w okresie kwalifikowalności, czyli do końca 2015 r.

e) Transport morski

W ramach działania **7.2 Rozwój transportu morskiego** realizowano projekty mające na celu zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego.

W okresie realizacji programu do końca 2014 r. w ramach działania 7.2 podpisano 30 (z czego 5 w 2014 r.) umów o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków całkowitych 3 503,28 mln zł i dofinansowania UE 2 634,66 mln zł. Kontraktacja w działaniu 7.2 POIiŚ na koniec 2013 r. wyniosła 97,43%. Wydatki poniesione przez Beneficjentów stanowiły 72,17%.

Ogółem do końca 2014 r. zakończono realizację 8 projektów, w ramach których przebudowano 5,88 km nabrzeży portowych oraz przebudowano 3,2 km falochronu. Do końca 2015 r. planowana jest realizacja 100% zakładanej w programie operacyjnym wartości docelowej wskaźnika: *Długość wybudowanych i zmodernizowanych nabrzeży portowych*.

W 2014 r. w działaniu 7.2 w celu zapewnienia zintegrowanego i kompleksowego rozwoju portów morskich kontynuowano realizację projektów infrastrukturalnych z zakresu budowy lub przebudowy nabrzeży i kanałów w portach morskich, torów wodnych falochronów i wejść do portów, budowy i modernizacji dróg i linii kolejowych łączących porty z krajową siecią transportową oraz infrastruktury tego typu w portach morskich. Realizowano również projekty z zakresu prac przygotowawczych dla inwestycji planowanych w perspektywie 2014-2020.

f) Transport wodny śródlądowy

W okresie realizacji programu do końca 2014 r. w ramach działania **7.5 Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych** podpisano 8 umów o dofinansowanie (2 w 2014 r.). Z 8 realizowanych projektów 2 dotyczyły prac przygotowawczych dla inwestycji planowanych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020. Łączna wartość umów o dofinansowanie to 446,99 mln zł, a wartość dofinansowania UE – 368 mln zł. Kontraktacja w działaniu 7.5 na koniec 2014 r. wyniosła 98,30%. Wydatki poniesione przez beneficjentów stanowiły 63,08%.

Planowana jest realizacja 100% zakładanego w programie operacyjnym docelowego wskaźnika.

W ramach działania 7.5 realizowano projekty mające na celu poprawę bezpieczeństwa i warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych. Realizowano również zadania mające na celu powstrzymanie regresu żeglugi na śródlądowych drogach wodnych poprzez modernizację obiektów hydrotechnicznych takich jak jazy, śluzy, stopnie wodne, ostrogi. Realizacja projektów infrastrukturalnych w działaniu 7.5 zapewnia zintegrowany i kompleksowy rozwój śródlądowych dróg wodnych.

g) Transport lotniczy

W ramach inwestycji realizowanych w działaniu **6.3 Rozwój sieci lotniczej TEN-T** zwiększono przepustowość 8 portów lotniczych znajdujących się w sieci bazowej TEN-T oraz przepustowość polskiej przestrzeni powietrznej przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego standardu świadczonych usług; rozbudowano i zmodernizowano terminale oraz infrastrukturę lotniskową w portach lotniczych położonych w sieci TEN-T oraz rozbudowano i zmodernizowano infrastrukturę nawigacyjną, systemy łączności, dozoru i zarządzania ruchem lotniczym; podjęto również działania służące realizacji ogólnoeuropejskich programów zarządzania ruchem lotniczym, w tym programów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky) oraz Europejskiej Strategii Zarządzania Ruchem Lotniczym (ATM Strategy 2000+).

Na koniec 2014 r. w działaniu 6.3 podpisane były umowy o dofinansowanie ze wszystkimi beneficjentami -16, o łącznej wartości 3 739,69 mln zł i dofinansowaniu UE w wysokości 1 378,83 mln zł. Kontraktacja wyniosła 92,29% alokacji dla działania, natomiast wydatki beneficjentów 57,14%.

W 2014 r. trwało wdrażanie projektów w ramach działania **8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego** obejmujących zakup pojazdów i urządzeń zwiększających bezpieczeństwo prowadzenia operacji lotniczych, zakup systemów kontroli osób i bagażu w terminalach pasażerskich oraz zakup i montaż systemów ochrony lotniska/ochrony przeciwpożarowej. Projekty realizowane są w 8 portach lotniczych znajdujących się w bazowej i kompleksowej sieci TEN-T.

Na koniec 2014 r. w działaniu 8.4 podpisane były umowy o dofinansowanie dla wszystkich 20 projektów o łącznej wartości całkowitej 314,87 mln zł i dofinansowaniu UE w wysokości 207,36 mln zł. Kontraktacja osiągnęła poziom 99,35%, zaś wydatki poniesione przez beneficjentów 78,63%.

Inwestycje w działaniu 8.4 POIiŚ obejmują m.in. zakup sprzętu do zimowego utrzymania lotniska/ zakup pojazdów ratownictwa technicznego oraz urządzenia do kontroli osób i bagażu w portach lotniczych, co wpływa na sprawne i bezpieczne prowadzenie operacji lotniczych oraz funkcjonowanie portów w zakresie obsługi pasażera.

Wszystkie projekty realizowane w POIiŚ w działaniach 7.1, 7.2, 7.4 i 7.5 (transport kolejowy, morski, śródlądowy i intermodalny) poprzez swój charakter i zakres rzeczowy przyczyniają się do **ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko (cel szczegółowy 4)** i przyczyniają się do tworzenia transportu przyjaznego środowisku.

Dodatkowo warto zaznaczyć, że w POIiŚ realizowane są również projekty analityczne dotyczące kwestii środowiskowych. W 2014 r. podpisano umowę o dofinansowanie dla projektu „Przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla wybranych projektów infrastrukturalnych perspektywy finansowej 2014-2020”, w ramach którego zostanie dokonana inwentaryzacja przyrodnicza na wybranych odcinkach.

Fundusz TEN-T

Na początku 2014 r. rozstrzygnięto ostatni konkurs na współfinansowanie projektów dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej z Funduszu TEN-T. Dofinansowanie otrzymał 1 projekt, jednak beneficjent podjął decyzję o rezygnacji z jego realizacji. Od początku korzystania Polski ze środków TEN-T do końca 2014 r. polscy beneficjenci otrzymali dofinansowanie w wysokości 90,89 mln euro na realizację 33 projektów z sektorów transportu drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i wodnego - śródlądowego (dot. RIS). Z tej kwoty otrzymaliśmy 48,49 mln euro jako refundację poniesionych wydatków. Do końca 2014 r. rzeczowo zakończonych zostało 30 projektów.

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 (POPW) wsparcie projektów transportowych możliwe jest w ramach 2 spośród sześciu osi priorytetowych Programu. Należą do nich następujące osie priorytetowe:

1) III oś priorytetowa – Wojewódzkie ośrodki wzrostu

Celem działań podejmowanych w ramach III osi priorytetowej jest 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 celu zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej makroregionu i mobilności pracowników, w ramach POPW na rozwój wojewódzkich ośrodków wzrostu przeznaczono środki EFRR o wartości 423,84

mln euro. Do końca 2014 r. podpisano 14 umów o dofinansowanie o wartości EFRR wynoszącej 427 mln euro, dzięki czemu zagospodarowano 99% alokacji III osi priorytetowej. Poziom płatności na rzecz beneficjentów od początku realizacji wyniósł ponad 70% alokacji dla osi III i wzrósł w stosunku do roku 2013 r. o 20 pp.

W ramach działania III.1 spośród 8 projektów zakończono projekt poprawy jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego w Białymstoku. W ramach projektu zakupiono 48 autobusów o pojemności ponad 6,2 tys. pasażerów, wybudowano i przebudowano drogi o długości ponad 5 km, wprowadzono system sterowania ruchem ulicznym, system dynamicznej informacji pasażerskiej oraz infrastrukturę do wprowadzenia karty miejskiej. Dzięki projektowi zanotowano wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego o 2,6 mln osób. Uwzględniając projekty niezakończone, do końca 2014 r. w ramach PO RPW dokonano zakupu łącznie **423 szt.** taboru, w tym **70 trolejbusów** w Lublinie i **15 tramwajów** w Olsztynie. Projekty w istotny sposób poprawiają jakość komunikacji w mieście i na jego obrzeżach, zwiększają bezpieczeństwo podróży oraz zachęcają mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego.

W związku ze zidentyfikowanymi oszczędnościami poprzetargowymi w projektach, IZ podjęła decyzję o przeprowadzeniu naboru projektów rezerwowych na LPI. W wyniku naboru zgłoszono 4 propozycje inwestycji. Wszystkie zostały wpisane na LPI PO RPW. W II półroczu 2014 r. podpisano umowy dla 2 projektów rezerwowych:

- ❖ budowa korytarza transportu zbiorowego do obsługi terenów położonych w sąsiedztwie przyszłego Zintegrowanego Intermodalnego Dworca Metropolitalnego w Lublinie – ul. Lubelskiego Lipca '80;
- ❖ poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej w centrum Rzeszowa poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego i wprowadzenie strefy płatnego parkowania.

2) IV oś priorytetowa – Infrastruktura transportowa

Celem IV osi priorytetowej Infrastruktura transportowa jest 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 699 mln euro.

W celu poprawy powiązań Polski Wschodniej z krajowym i międzynarodowym układem transportowym w ramach IV osi priorytetowej do końca 2014 r. było realizowanych 37 umów o dofinansowanie o wartości EFRR wynoszącej 699 mln euro. Dzięki temu zagospodarowano całą alokację IV osi priorytetowej (ponad 100% na oś priorytetową). Poziom wykorzystania alokacji w ramach wniosków o płatności wzrósł w porównaniu z rokiem 2013 o 21 pp i wyniósł ponad 89%.

Do końca 2014 r. w ramach IV osi priorytetowej zakończyła się realizacja 13 projektów wykorzystując 38% alokacji EFRR z tej osi. Dzięki temu wartości docelowe wyniosły w przypadku wskaźników:

- ❖ produktu od 29% (dł. przebudowanych dróg) do 50% (liczba projektów z zakresu infrastruktury transportowej),
- ❖ rezultatu 18% (oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych).

Z szacunków wynika, że wartości docelowe wskaźników powinny zostać zrealizowane w 2015 r. na poziomie między 101% a 142%. Prognozuje się, że znacznie wyższe wartości od zakładanych mogą osiągnąć wskaźniki:

- ❖ liczba projektów z zakresu infrastruktury transportowej (142%),
- ❖ długość przebudowanych dróg (135%).

Dzięki wsparciu z PO RPW wybudowano i przebudowano łącznie ponad 95 km dróg krajowych i wojewódzkich w makroregionie, w tym ukończono budowę 6 obwodnic (Mrągowa, Przemyśla, Kolbuszowej, Frampola, Jarosławia i Jędrzejowa). Dzięki inwestycjom wykazano oszczędność czasu w przewozach (towarowych i pasażerskich) w wysokości ok. 40 mln euro.

Regionalne programy operacyjne na koniec 2014r.

Programy regionalne funkcjonują równolegle do programów krajowych, przy czym każde województwo objęte programem operacyjnym określiło osie priorytetowe w zależności od wyzwań oraz potrzeb rozwojowych danego regionu.

Na koniec 2014 roku podpisano umowy na realizację projektów transportowych przewidzianych w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2007-2013 opiewających na kwotę blisko 20 mld zł.

Szczegółowe zestawienie informacji na temat wielkości środków wydatkowanych w obszarze transportu w poszczególnych programach operacyjnych przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3:

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 – stan na koniec 2014 roku.

	Kategoria projektu	PO Infrastruktura i Środowisko	PO Rozwój Polski Wschodniej	RPO Razem	Razem
16	Kolej	5 408 016 189		1 237 717 671	6 645 733 860
17	Kolej (sieci TEN-T)	10 407 328 448		0	10 407 328 448
18	Tabor kolejowy	1 540 564 900		1 106 504 044	2 647 068 944
19	Tabor kolejowy (sieci TEN-T)	905 842 379		0	905 842 379
20	Autostrady	7 518 405 137		0	7 518 405 137
21	Autostrady (sieci TEN-T)	35 320 361 907		0	35 320 361 907
22	Drogi krajowe	7 885 292 893	1 398 387 539	114 308 911	9 397 989 343
23	Drogi regionalne/lokalne		1 521 319 694	14 681 480 537	16 202 800 231
24	Ścieżki rowerowe		223 621 220	148 579 769	372 200 989
25	Transport miejski		1 537 526 699	978 485 453	2 516 012 151
26	Transport multimodalny	367 359 731		75 323 430	442 683 161
27	Transport multimodalny (sieci TEN-T)	292 118 128		0	292 118 128
28	Inteligentne systemy transportu	503 117 046		19 986 456	523 103 502
29	Porty lotnicze	1 586 196 138		669 946 325	2 256 142 464
30	Porty	2 634 664 574		60 136 932	2 694 801 506
31	Śródlądowe drogi wodne (regionalne i lokalne)	368 000 663		18 341 298	386 341 961
52	Promowanie czystego transportu miejskiego	9 692 338 346		771 766 687	10 464 105 033
	Razem	84 429 606 481	4 680 855 151	19 882 577 512	108 993 039 144

Źródło: Opracowanie MIR na podstawie danych z Instytucji Zarządzających

2.2. Perspektywa finansowa UE 2014-2020 na koniec 2014 roku

Do realizacji dokumentu programowego SRT2020 przyczyniły się prowadzone w 2014 r. w ramach MIIIR działania związane z programowaniem wsparcia tego sektora ze środków polityki spójności UE i środków dostępnych w ramach instrumentu CEF w perspektywie 2014-2020. Zgodnie z zapisami Wieloletnich Ram Finansowych na lata 2014-2020, Polska otrzyma z budżetu polityki spójności na lata 2014-2020 82,5 mld euro. Strategia ich wykorzystania przez nasz kraj została określona w Umowie Partnerstwa zawartej między Polską a Komisją Europejską – UP, którą przyjęto w dniu 23 maja 2014 roku. UP identyfikuje główne problemy rozwojowe kraju, takie jak: niska konkurencyjność gospodarki, niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna oraz niewystarczająca sprawność i efektywność państwa w obszarze kluczowym dla konkurencji gospodarki. W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy w UP określono 11 celów tematycznych, które będą realizowane w latach 2014-2020 poprzez wdrażanie programów operacyjnych. 7. cel tematyczny dedykowany jest kwestii promowania zrównoważonego transportu i usuwaniu niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych. W jego ramach wyodrębniono cel szczegółowy pn.: poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej dostępności kraju w układzie europejskim i krajowym, który będzie realizowany poprzez następujące priorytety, wpisujące się w cele określone w SRT2020:

- zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie europejskim:
 - zapewnienie wysokiej jakości powiązań drogowych w sieci TEN-T
 - zapewnienie wysokiej jakości powiązań kolejowych w sieci TEN-T
- zwiększenie dostępności transportowej w układzie krajowym:
 - zapewnienie wysokiej jakości międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych powiązań transportowych, w tym rozwój węzłów miejskich
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego
 - poprawa bezpieczeństwa w sieciach TEN-T
 - poprawa bezpieczeństwa poza siecią TEN-T
- rozwój alternatywnych form transportu
 - rozwój transportu wodnego, śródlądowego i morskiego
 - rozwój transportu intermodalnego

Planowana kwota alokacji na drogi w ramach CT7 wynosi ok. 15 mld euro, jednocześnie na realizację projektów kolejowych przewidziano kwotę w wysokości 10 mld euro (kwoty te uwzględniają również środki dostępne w ramach instrumentu *Connecting Europe Facility*).

Realizacji celów określonych w SRT2020 służyć będzie również wdrażanie priorytetów określonych w 4. celu tematycznym UP pn.: wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach; w odniesieniu do sektora transportu, cel ten będzie wdrażany poprzez wsparcie dla projektów realizujących priorytet dotyczący obniżenia emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich. W tym kontekście, zgodnie z zapisami UP, interwencje będą koncentrowały się na rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej.

Dla realizacji celów określonych w SRT2020, najistotniejsze znaczenie mają następujące krajowe programy operacyjne:

Program Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POLiŚ)

Projekt Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POLiŚ) został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 stycznia 2014 roku. Negocjacje Programu z Komisją Europejską zakończyły się jego przyjęciem w dniu 16 grudnia 2014 roku. Interwencja POLiŚ 2014-2020 wpisuje się w realizację określonych na poziomie UE i krajowym celów i obszarów priorytetowych 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.

Wychodząc naprzeciw zapisom SRT2020, wsparcie dla sektora transportu zostało przewidziane w 4 poniższych osiach priorytetowych POIiŚ 2014-2020:

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

W ramach tej osi wspierane będą 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 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;

Wsparcie dla powyższych priorytetów inwestycyjnych ze środków UE zostało zaprogramowane w ramach Funduszu Spójności, a przyznana alokacja stanowi 34,77% dostępnych w tym funduszu środków i wynosi ponad 9,5 mld euro.

2. IV. Oś priorytetowa *Infrastruktura drogowa dla miast*

Dla tej osi przewidziano wsparcie projektów, przyczyniających się do osiągnięcia dwóch celów szczegółowych, dotyczących:

- 1) *Zwiększenia dostępności ośrodków miejskich w TEN-T oraz odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego*
- 2) *Zwiększenia dostępności transportowej ośrodków miejskich poza siecią podstawowych połączeń drogowych w TEN-T oraz odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego*

W ramach tej 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 10,84% środków tego funduszu i wynosi ok. 2.97 mld euro.

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

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

- 1) *Zwiększenie potencjału przyjaznego środowiska transportu w przewozie towarów oraz poprawa stanu krajowej sieci platform multimodalnych w TEN-T*
- 2) *Poprawa infrastruktury krajowych połączeń kolejowych oraz wzrost wykorzystania systemów kolejowych w miastach*
- 3) *Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego*

Przyjęto, że dla osiągnięcia tak określonych celów wspierane będą projekty wpisujące się w poniżej wymienione 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 zmniejszaniu hałasu.

Na wdrażanie powyższych priorytetów inwestycyjnych udostępniono środki Funduszu Spójności w wysokości nieznacznie przekraczającej 5 mld euro, stanowiące jednocześnie 18,27% wielkości alokacji dostępnej dla Polski w ramach tego funduszu.

4. 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 POLiŚ 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

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 8,29 %.

Program Polska Wschodnia 2014 – 2020 (PO PW)

Program ma na celu poprawę sytuacji gospodarczej i społecznej na wschodnich obszarach państwa. W swoich celach zawiera wprowadzenie innowacji oraz wsparcie przedsiębiorczości. Wśród 4 osi tematycznych Programu dwie zostały dedykowane transportowi, do których należą:

1. II oś priorytetowa – nowoczesna infrastruktura transportowa

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

- ❖ 4.5 - promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygujących. Dla tego priorytetu określono cel szczegółowy, jakim jest : *Poprawa mobilności mieszkańców w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej i ich obszarach funkcjonalnych*. Wśród wymienionych w Programie przykładów projektów mogących liczyć na wsparcie ze środków dostępnych w ramach POPW wskazano: • budowę/przebudowę sieci szynowych, trolejbusowych i autobusowych wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru, • budowę/przebudowę niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalnych dworców przesiadkowych, • wdrożenie nowych/rozbudowa lub modernizacja istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej.
- ❖ 7.2 - zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T. W tym priorytecie jako cel szczegółowy do osiągnięcia w perspektywie trwania programu wskazano: *Poprawę dostępności wewnętrznej w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej i ich obszarach funkcjonalnych*. Jako przykładowe typy projektów mogące liczyć na wsparcie ze środków dostępnych w ramach POPW wskazano: • przebudowę istniejącej sieci drogowo-ulicznej, służącej efektywnemu skomunikowaniu dzielnic i eliminacji „wąskich gardeł”, • budowę obwodnic wewnętrznych, • budowę/przebudowę odcinków dróg służących połączeniu układu drogowego w mieście z siecią dróg poza jego obszarem.

Alokacja środków w ramach EFRR wynosi 916 156 091 euro (działanie 2.1 zrównoważony transport miejski – alokacja w wysokości 440 110 395 euro i działanie 2.2 infrastruktura drogowa – alokacja w wysokości 476 045 696 euro).

2. III oś priorytetowa – ponadregionalna infrastruktura kolejowa

Oś priorytetowa IV obejmuje swoim zakresem interwencji cel tematyczny 7, priorytet inwestycyjny 7.4 rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu kolejowego. Dla tego priorytetu określono cel szczegółowy, jakim jest - *Wzmocnienie spójności wewnętrznej oraz dalsza poprawa dostępności zewnętrznej Polski Wschodniej*. Planowana interwencja będzie ukierunkowana na wzmocnienie wewnętrznych i uzupełnienie zewnętrznych połączeń w transporcie kolejowym Polski Wschodniej. Podstawowym założeniem interwencji będzie skierowanie środków na realizację inwestycji na odcinkach służących poprawie dostępności transportowej w obrębie Polski Wschodniej, a jednocześnie istotnych pod względem wzmocnienia makroregionalnych potencjałów rozwojowych. W ramach powyższych przedsięwzięć realizowane będą inwestycje w infrastrukturę liniową (przebudowa drogi kolejowej oraz sieci trakcyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą), infrastrukturę punktową (obiekty obsługi podróżnych, m.in. przystanki, wiaty, kładki dla pieszych oraz inne obiekty inżynieryjne). Na realizację powyższego priorytetu inwestycyjnego przewidziano kwotę 330 406 721 euro pochodzącą z EFRR.

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

W zakresie finansowania inwestycji transportowych istotną rolę w nowej perspektywie będzie odgrywał instrument CEF, dedykowany trzem rodzajom infrastruktury: transeuropejskiej sieci transportowej, telekomunikacyjnej i energetycznej. MIIIR odpowiada za jego część transportową. Dostępna pula środków na inwestycje w sektorze transportu wynosi 26,25 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. 4,1 mld euro z puli FS. 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 roku. Budżet konkursu wyniósł 12 mld euro, z czego 4 mld euro to środki dla państw kohezyjnych. Złożenie wniosków, zgodnie z harmonogramem konkursu, nastąpiło już 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.

Regionalne programy operacyjne na lata 2014-2020

Ponadto, w ramach polityki spójności na lata 2014-2020 realizowanych będzie **16 regionalnych programów operacyjnych, dedykowanych indywidualnie każdemu województwu.**

W ramach sektora transportu na poziomie regionalnym interwencja ze środków EFRR zostanie skoncentrowana na inwestycjach na drogach i liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym, doprowadzających ruch w kierunku sieci TEN-T i poprawiających na nich bezpieczeństwo. Na tym poziomie również będą realizowane inwestycje w tzw. drogi lokalne, jeśli spełniać one będą wskazane w Umowie Partnerstwa kryteria. Inwestycje w tabor kolejowy będą możliwe na poziomie krajowym i regionalnym, w zależności od rodzaju połączeń. Na inwestycje kolejowe, w tym tabor, w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 została udostępniona kwota w wysokości prawie 1,5 mld euro, z kolei na inwestycje drogowe przewidziano możliwość wykorzystania środków EFRR w wysokości 3,06 mld euro.

Zarówno z poziomu krajowego jak i regionalnego wspierane będą inwestycje związane z transportem śródlądowym i morskim. Kwota dostępna na ten cel w ramach regionalnych programów operacyjnych opiewa na sumę ok. 48 mln euro. Z poziomu regionalnego możliwe będzie także wspieranie transportu multimodalnego - na realizację projektów tego rodzaju z poziomu regionalnego udostępniono kwotę prawie 67 mln euro. Dla osiągnięcia celów SRT2020 istotne znaczenie będzie miało również dedykowanie w ramach RPO kwoty ok. 1,56 mld euro na projekty w zakresie

infrastruktury na potrzeby czystego transportu miejskiego, a także na wdrażanie inteligentnych systemów transportowych.

Zestawienie środków UE dostępnych dla Polski w latach 2014-2020 na transport w podziale na poszczególne programy operacyjne oraz z uwzględnieniem instrumentu Connecting Europe Facility (CEF) przedstawia tabela 4.

Tabela 4
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	POIiŚ w KPO	POPW w KPO	CEF	PO z CEF
24	Kolej (sieć bazowa TEN-T)	834 144 100	0	834 144 100	834 144 100	0	3 505 424 248	4 339 568 348
25	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
26	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
27	Tabor kolejowy	917 628 012	474 235 492	443 392 520	443 392 520	0	0	917 628 012
Kolej łącznie		6 782 113 887	1 442 007 166	5 340 106 721	5 009 700 000	330 406 721	3 505 424 248	10 287 538 135
28	Autostrady i drogi TEN-T – sieć bazowa (nowo budowane)	4 362 229 856	0	4 362 229 856	4 362 229 856	0	414 440 000 ³⁰	4 776 669 856
29	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
30	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
31	Pozostałe drogi krajowe i regionalne (nowo budowane)	626 950 298	626 950 298	0	0	0	0	626 950 298
32	Lokalne drogi dojazdowe (nowo budowane)	58 088 150	58 088 150	0	0	0	0	58 088 150
33	Drogi TEN-T przebudowane lub zmodernizowane	606 436 742	0	606 436 742	606 436 742	0	0	606 436 742
34	Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub	2 918 136 951	2 050 249 852	867 887 099	534 655 112	333 231 987	0	2 918 136 951

³⁰ Informacja MliR z dnia 29 czerwca br. w zakresie wyników pierwszego konkursu CEF – kwota dofinansowania dla projektu „Budowa drogi ekspresowej S61 Ostrów Mazowiecka – Budzisko (granica państwa) ma wynosić 414,44 mln euro.

	lokalne)							
Drogi łącznie		14 623 901 307	3 064 331 014	11 559 570 293	11 083 524 597	476 045 696	414 440 000	15 038 341 307
KATEGORIE INTERWENCJI		PO RAZEM	w tym RPO	w tym KPO	POIŚ w KPO	POPW w KPO	CEF	PO z CEF
35	Transport multimodalny (sieci TEN-T)	650 000 000	0	650 000 000	650 000 000	0	0	650 000 000
36	Transport multimodalny	114 361 549	66 977 866	47 383 683	47 383 683	0	0	114 361 549
37	Porty lotnicze (sieci TEN-T)	36 896 782	0	36 896 782	36 896 782	0	0	36 896 782
38	Inne porty lotnicze	0	0	0	0	0	0	0
39	Porty morskie (sieci TEN-T)	432 556 876	0	432 556 876	432 556 876	0	218 090 000	650 646 876
40	Inne porty morskie	0	0	0	0	0	0	0
41	Śródlądowe drogi wodne i porty (sieci TEN-T)	0	0	0	0	0	0	0
42	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
43	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	0	3 987 049 159
44	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	0	313 947 756
Pozostałe rodzaje transportu łącznie		5 835 118 713	1 676 666 201	4 158 452 512	3 718 342 117	440 110 395	218 090 000	6 053 208 713
TRANSPORT łącznie		27 241 133 907	6 183 004 381	21 058 129 526	19 811 566 714	1 246 562 812	4 137 214 248	31 379 088 155

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

Źródło: Opracowanie MIR na podstawie danych z Instytucji Zarządzających z dnia 21 października 2014 r.

IV. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW SRT2020:

Tabela 5:
Wskaźnik realizacji celu głównego SRT2020:

LP.	Wskaźnik	Rok bazowy Poziom dla roku bazowego	Dane za 2013 rok	Dane za 2014 rok	Poziom dla 2020 roku
1.	Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej ³¹	2010 30,84 ³²	33,65 ³³	34,62 ³⁴	Poprawa o 15,7%

Tabela 6:
Wskaźniki realizacji celów szczegółowych SRT2020:

LP.	Wskaźnik	Poziom dla roku bazowego (Rok bazowy)	Dane za 2013 rok	Dane za 2014 rok	Poziom dla 2020 roku
2.	Długość autostrad (km)	857 (2010)	1481,8	1556,3	2000
3.	Długość dróg ekspresowych (km)	675 (2010)	1244,3	1447,7	2800
4.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 90 min. względem miast wojewódzkich (%) ³⁵	85,2 (2008)	88,8	89,3 ³⁶	92
5.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 60 min. względem miast wojewódzkich (%)	57,9 (2008)	66,9	67,7 ³⁷	68
6.	Połączenie miast wojewódzkich drogami ekspresowymi lub autostradami	6/18 (2008)	11/18	12/18	18/18
7.	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z	0 (2010)	0 ³⁸	87 ³⁹	350

³¹ Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej WMDT II na podstawie ekspertyzy PAN pn: *Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. perspektywy finansowej 2014-2020*.

³² wyliczenia PAN.

³³ Wartość WMDT II na podstawie ekspertyzy PAN pn: *Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. perspektywy finansowej 2014-2020*: (tab. 16 na str. 62 -WMDT syntetyczny) http://www.ewaluacja.gov.pl/Dokumenty_ewaluacyjne/Documents/Raport_Oszacowanie_WMDT_i_wskaźnikow_galeziowych_II_etap_badiania.pdf.

³⁴ Tab. 15. Oszacowanie poziomu wskaźników syntetycznych WDDT, WKDT oraz WMDT dla 2008, 2010, 2013 i 2014 r. (wartości dla 2013 i 2014 obliczone w ramach Raportu II) Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013

³⁵Opracowanie PAN: „Oszacowanie wartości wskaźnika dostępności czasowej na potrzeby dokumentów strategicznych, których postępy są monitorowane w ramach bazy STRATEG oraz interpretacja wyników”.

³⁶ Wyliczenia PAN dane dla 2015 r.

³⁷ Wyliczenia PAN dane dla 2015 r.

³⁸ Dane PKP PLK S.A.

³⁹ ibidem

	prędkością techniczną powyżej 160 km/h (km)				
8.	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	4/18 (2008)	5/18 ⁴⁰	10/18 ⁴¹	18/18
9.	Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym (w %)	1,9 (2010)	3,7	4,2 ⁴²	5-6
10.	Liczba miast powyżej 100 tys. mieszkańców skomunikowanych z portami lotniczymi w zasięgu 90-minutowego czasu dojazdu.	34 (2010)	35	37	36
11.	Liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych (mln pasażerów)	20,77 (2008)	24,98	27,07	41
12.	Potencjał przeładunkowy portów morskich (mln ton) ⁴³	113,7 (2009)	126	134,7	–
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 (w %)	0 (2010)	100	100	100
14.	Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu ⁴⁴ (Gg=tys. ton) ⁴⁵			– ^{46/47}	
	a) emisja dwutlenku węgla	44 616,3 ⁴⁸	46 148,22		45 455

⁴⁰ Dane PKP PLK S.A.

⁴¹ ibidem

⁴² Dane Urzędu Transportu Kolejowego

⁴³ 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. Jednocześnie brak jest danej prognostycznej w powyższym zakresie

⁴⁴ Zgodnie z decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/406/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wysiłków podjętych przez państwa członkowskie, zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w celu realizacji do roku 2020 zobowiązań Wspólnoty dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych (Dz. Urz. UE L 140 z 5.6.2009, str. 136) – zwaną decyzją non-ETS, zakładającą w skali całej UE, w okresie 2005-2020 redukcję emisji gazów cieplarnianych o 10% w sektorach nieobjętych systemem EU ETS, w tym w sektorze transportu. W ramach obszaru non-ETS unijny cel redukcyjny został zróżnicowany i niektóre państwa członkowskie mogą nawet zwiększyć swoją emisję w okresie 2013-2020, np. Polska ma możliwość zwiększenia emisji w sektorach non-ETS o 14%.

⁴⁵ W maju 2014 r. KOBIZE zaktualizował inwentaryzację emisji i pochłaniania gazów cieplarnianych za 2012r. (**wraz z trendem od roku bazowego 1988**), co było spowodowane przede wszystkim uwzględnieniem najnowszych danych z sektora energii i przemysłu oraz zastosowania rekomendacji wynikających z przeprowadzonych przeglądów krajowych inwentaryzacji.

⁴⁶ Z informacji pozyskanej z KOBIZE, w 2015 r. nastąpiło znaczne opóźnienie w raportowaniu emisji GHG na forum międzynarodowym z powodu niewywiązania się przez Sekretariat Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (*United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC*) w Bonn z opracowania nowej aplikacji CRF Reporter do raportowania corocznych emisji. Spowodowało to opóźnienie w raportowaniu zarówno na forum konwencji UNFCCC, jak i UE. W związku z tym KOBIZE nie mógł przedłożyć krajowego raportu z inwentaryzacji emisji GHG do Ministerstwa Środowiska w terminie określonym przez rozporządzenie dot. monitorowania emisji GHG (wstępne emisje do 15.01.2015 i ostateczne do 15.03.2015). W czasie sporządzenia raportu KOBIZE nie dysponowało oficjalnymi danymi za 2013 rok

⁴⁷ Dane za 2014 r. dostępne będą pod koniec 2015 r. (na przełomie X/XI każdego roku publikowana jest przez GUS Gospodarka paliwowo-energetyczna za dwa wcześniejsze lata.

		(2009)	(2012)		
	b) emisja metanu	5,04 (2009)	4,89 (2012)		5,91
	c) emisja podtlenku azotu	1,74 (2009)	1,85 (2012)		4,05
15.	Roczne zużycie energii finalnej przez sektor transportu (Mtoe - mln ton równoważnika energetycznego ropy naftowej)	17,2 ⁴⁹ (2010)	15,6 ⁵⁰		18,7 (wzrost max. o 21%)
16.	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	3 907 (2010)	3 357	3 202	2000
17.	Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich w Polsce	174,5 (2008)	155,5	159,7	226,8

V. ZAANGAŻOWANIE INNYCH PODMIOTÓW W REALIZACJĘ CELÓW SRT2020

1. ZAANGAŻOWANIE MINISTERSTW

1.1. Ministerstwo Gospodarki

Działalność Ministerstwa Gospodarki w zakresie tworzenia lepszego prawa i otoczenia regulacyjnego

W 2014 r. zakończono, rozpoczęte jeszcze w 2013 r., prace nad tzw. IV ustawą deregulacyjną. Ustawa z dnia 7 listopada 2014 r. o *ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej* (Dz. U. poz. 1662)⁵¹ wprowadza około 40 ułatwień w prowadzeniu własnej firmy, w tym znosi zbędne obowiązki biurokratyczne w prawie gospodarczym. Ustawa jest kontynuacją trzech wcześniejszych inicjatyw o charakterze deregulacyjnym, w ramach których dokonano już łącznie 284 zmian w zakresie 109 ustaw. Stanowi realizację polityki redukcji „krok po kroku” zbędnych obciążeń administracyjnych, mającej na celu ułatwienie wykonywania działalności gospodarczej.

W odniesieniu do działania sektora transportu największe znaczenie będą miały wprowadzone ułatwienia w odprawach w portach morskich (tzw. pakiet morski), w szczególności:

- zmniejszenie uciążliwości importowych procedur kontrolnych towarów przez polskie porty morskie (co do zasady przeprowadzanie czynności urzędowych - innych niż rewizja, badania laboratoryjne czy kwarantanna - niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu, nastąpi w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej. W szczególnych przypadkach - termin będzie mógł być przedłużony do 48 godzin – proponowane rozwiązanie skróci czas kontroli i w konsekwencji przyspieszy obrót towarem przez przedsiębiorcę,
- wydłużenie terminu na rozliczenie VAT w imporcie (zmiana polega na odejściu od terminu płatności podatku VAT od towarów importowanych w ciągu 10 dni od dnia powiadomienia przez organ celny o wysokości należności podatkowych na rzecz rozliczenia wraz ze składaniem deklaracji podatkowej VAT) - w ustawie rozwiązanie to przewidziane jest dla przedsiębiorców posiadających status upoważnionego przedsiębiorcy AEO,

Dodatkowo należy podkreślić, iż czwarta ustawa deregulacyjna zmniejsza obowiązki administracyjne i informacyjne w prawie gospodarczym, a także dokonuje redukcji kosztów działalności, poprzez m.in.:

⁴⁸ Dane za rok bazowy 2009 zaktualizowane przez KOBIZE.

⁴⁹ Dane skorygowane na podstawie opublikowanych danych GUS w dokumencie pn.: Gospodarka paliwowo-energetyczna w latach 2009-2010. Wielkość ta jest również wskazana w bazie STRATEG.

⁵⁰ Dane skorygowane na podstawie opublikowanych danych GUS w dokumencie pn.: Gospodarka paliwowo-energetyczna w latach 2012-2013, str. 286, tabela 6(97) Bilans zagregowany (2013)

⁵¹ Ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2015 r., z wyjątkiem zmian w Kodeksie pracy, które weszły w życie z dniem 1 kwietnia 2015 r.

- zniesienie obowiązku obligatoryjnego uzyskiwania przez przedsiębiorców potwierdzenia zgłoszenia rejestracyjnego VAT-R (zmniejszenie kosztów rozpoczęcia działalności gospodarczej – obecnie jest to koszt 170 zł na podatnika),
- zastąpienie obecnego systemu rozliczania podatku dochodowego z tytułu użytkowania pojazdu służbowego do celów prywatnych uproszczonym systemem,
- ograniczenie obowiązków statystycznych dla mikroprzedsiębiorców (zwolnienie z obowiązku przekazywania danych w roku rozpoczęcia działalności, o ile dane te nie są wymagane prawem unijnym lub ich obowiązek nie wynika z umów i zobowiązań międzynarodowych).

Działalność Ministerstwa Gospodarki realizująca zadanie 7.1 SRT, tj. obszar interwencji: Inwestowanie w gospodarkę niskoemisyjną, poprzez m.in. promowanie ekologicznie czystych środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii, skutkujące m.in. redukcją emisji zanieczyszczeń w zakresie wsparcia innowacyjnych rozwiązań sektora transportu.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 25 kwietnia 2013 r. w sprawie *szczegółowych warunków, sposobu i trybu przyznawania dofinansowania na realizację działań związanych z wytwarzaniem biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych i wykorzystaniem ich w transporcie* (Dz. U. 2013, poz. 609) w 2013 r. przeprowadzono konkurs pn: „Dofinansowanie inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych” (konkurs nr DEO/1/2013). W wyniku jego rozstrzygnięcia, ośmiu beneficjentom przyznano dofinansowanie na łączną kwotę ok. 5,3 mln zł, na inwestycje w zakresie wytwarzania biokomponentów.

W 2014 r. Ministerstwo Gospodarki prowadziło działania sprawdzające zgodność realizowanych inwestycji z zapisami umów o dofinansowanie, na podstawie których zostały przyznane środki publiczne. Ponadto kontynuowano proces rozliczania dokonanych inwestycji z beneficjentami (wnioski o płatność), w ramach którego wprowadzono ewentualne korekty finansowe. Nie były to korekty polegające na zwiększeniu przyznanego dofinansowania, a na niewielkiej zmianie wydatkowania przyznanego środków tam, gdzie wystąpiła taka konieczność. W 2015 r. realizowana jest sprawozdawczość, stanowiąca trzyletni obowiązek beneficjentów w związku z postanowieniami umów o dofinansowanie.

1.2 Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

W roku 2014 Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz jego agencje wykonawcze wydatkowały na działalność wspierającą realizację badania i wdrażanie nowych technologii transportowych łączną kwotę 90 872 944,55 zł z tego:

- Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego kwotę 12 733 662,00 zł,
- Narodowe Centrum Badań i Rozwoju kwotę 74 949 540,55 zł,
- Narodowe Centrum Nauki kwotę 3 189 742,00 zł.

Szczegółowe dane zawarte zostały w załączniku nr 2 do niniejszej *Informacji*.

W 2014 roku Narodowe Centrum Badań i Rozwoju nawiązało współpracę z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad ogłaszając pierwszy konkurs w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia RID – Rozwój Innowacji Drogowych.

1.3 Ministerstwo Spraw Wewnętrznych

a) Zespół ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej

W 2014 roku kontynuowane były prace międzyresortowego Zespołu do spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej, powołanego na mocy rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 października 1998 roku (zmienionego dwukrotnie: zarządzeniem Nr 32 Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2002 r. oraz zarządzeniem Nr 53 Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 czerwca 2012 r.). Zespół jest organem pomocniczym Prezesa Rady Ministrów. Pracom powyższego Zespołu przewodniczy Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w jego skład wchodzi przedstawiciele 13 działów administracji publicznej (w tym przedstawiciel ministra ds. transportu oraz ministra ds. gospodarki morskiej), a także Szef Służby Celnej, Szef Urzędu do Spraw Cudzoziemców,

Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Policji, Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Do udziału w pracach Zespołu zapraszani są również przedstawiciele innych organów rządowych, w tym wojewodowie. Do realizowanych przez Zespół zadań należą przede wszystkim:

- przygotowywanie projektów programów zagospodarowania granicy państwowej oraz zasad ich finansowania przez odpowiednie organy;
- inicjowanie oraz opiniowanie działań w sprawach organizowania i stałego utrzymywania przejść granicznych w stanie umożliwiającym skuteczną pracę organów kontroli granicznej, celnej, sanitarnej, weterynaryjnej, fitosanitarnej, jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych, chemicznej i radiometrycznej;
- zapewnienie współdziałania centralnych i terenowych organów administracji rządowej w zakresie zagospodarowania granicy państwowej;
- inicjowanie i opiniowanie działań usprawniających przekraczanie granicy państwowej przez osoby, towary i środki transportu;
- inicjowanie opracowywania i opiniowanie projektów aktów prawnych dotyczących spraw określonych powyżej;
- inicjowanie i koordynowanie współpracy organów administracji rządowej z organami samorządu terytorialnego w zakresie zagospodarowania granicy państwowej.

Prace Zespołu przyczyniają się m.in. do podniesienia jakości infrastruktury przejść granicznych, usprawnienia kontroli celnych i skrócenia kolejek związanych z odprawą celną, które przekładają się na podniesienie atrakcyjności przewozów transportowych przez terytorium Polski.

b) Program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej”

Od 2007 r., w perspektywie do końca roku 2015, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, koordynuje *Program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej”*, który ma na celu wspieranie realizacji ustawowych działań organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego na rzecz bezpieczeństwa i porządku publicznego. W Programie określonych zostało 7 obszarów działania i kierunków aktywności zaangażowanych podmiotów, w tym bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Głównym założeniem Programu jest m.in. ograniczenie skali zjawisk i zachowań, które budzą powszechny sprzeciw i poczucie zagrożenia. Założenia Programu przewidują formułę otwartości na działania we wszelkich obszarach zagrożeń, nowatorskie formy działania partnerów chcących działać na rzecz bezpieczeństwa, porządku publicznego, ale także przeciwdziałania patologiom społecznym.

W budżecie państwa na lata 2007-2015 (okres funkcjonowania Programu), w ramach rezerwy celowej, na realizację Programu corocznie zabezpieczona jest kwota 3.000.000 zł na aktywizację społeczności lokalnych poprzez dofinansowanie projektów realizowanych na poziomie lokalnym przez jednostki samorządu terytorialnego lub organizacje pozarządowe. W ramach Programu dofinansowano z rezerwy celowej budżetu państwa 6 projektów lokalnych w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym za łączną kwotę ok. 497 tys. zł.

Ponadto, w 2014 r., w ramach Programu „Razem bezpieczniej”, przeprowadzone zostały coroczne działania pn. „Bezpieczne Wakacje”. Były to zintegrowane działania podejmowane przez formacje i właściwe służby, odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa.

Na szczeblu wojewódzkim działania te polegały m.in. na:

- kontroli stanu technicznego autobusów, autokarów oraz pojazdów przewożących dzieci i młodzież;
- kontroli trzeźwości, stanu psychofizycznego, uprawnień, kwalifikacji 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;
- organizowaniu pogadanek, spotkań, konkursów, prelekcji na temat bezpieczeństwa zarówno przed wakacjami i w trakcie wakacji;

- prowadzeniu akcji informacyjno – promocyjnych w zakresie bezpiecznych zachowań podczas wakacji w lokalnych mediach.

c) Projekt „Budujemy miasteczka ruchu drogowego”

Od 2012 r. MSW odpowiada za realizację projektu POIS.08.01.00-00-031/12 „Budujemy miasteczka ruchu drogowego”, w ramach którego prowadzone są działania związane z budową miasteczek dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Projekt został zrealizowany w ramach Działania 8.1. „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”, Priorytet VIII. „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013. Całkowity koszt projektu wyniósł (zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie) 8,42 mln zł. Kwota dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wyniosła 7,02 mln zł, natomiast kwota 1,4 mln zł pochodzi ze środków budżetu państwa. Rzeczowa realizacja projektu została zakończona 31 grudnia 2014 r.

Zgodnie z postanowieniami umowy o dofinansowanie dla powyższego projektu, wybudowanych zostało 19 miasteczek ruchu drogowego w 15 województwach.

d) Działania realizowane przez Policję

Zgodnie z poleceniem Komendanta Głównego Policji z dnia 29 stycznia 2014 r., wszystkie komendy wojewódzkie Policji oraz Komenda Stołeczna Policji do dnia 31 grudnia 2014 r. uzupełniły wakatów w komórkach ruchu drogowego do wartości maksimum 5% (stosunek wakatów w komórkach ruchu drogowego do wakatów w całym garnizonie z wyłączeniem Oddziałów Prewencji Policji, Systemu Poszukiwawczego Policji i Samodzielnych Pododdziałów Antyterrorystycznych Policji), co przełożyło się na zwiększenie liczby i aktywności patroli policyjnych na drogach. Uzupełnienie wakatów w komórkach ruchu drogowego było konsekwencją wcześniejszych decyzji o zwiększeniu etatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego do wartości minimum 10 % w stosunku do całego stanu etatowego komend wojewódzkich i Komendy Stołecznej Policji.

Ponadto, Policja przeprowadziła szereg ogólnopolskich działań kontrolnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanych w oparciu o wypracowany „Harmonogram działań krajowych na 2014 r.”, w tym m.in.:

- „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 kierowców i pasażerów do obowiązku jazdy w pasach bezpieczeństwa oraz stosowanie fotelików lub innych urządzeń do przewożenia dzieci;
- „TRUCK”, „BUS” – działanie 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 wzmożonych 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.

W 2014 r. policjanci ruchu drogowego:

- wylegitymowali 7 352 711 uczestników ruchu drogowego;

- ujawnili 4 015 987 wykroczeń w ruchu drogowym, w tym 1 675 005 związanych z przekroczeniem dozwolonej prędkości;
- nałożyli 3 466 616 grzywien w drodze mandatu karnego;
- przeprowadzili 15 414 183 badania kierujących pojazdami na zawartość alkoholu (tj. ponad 72,8% więcej niż w roku 2013). Należy zauważyć, że pomimo znaczącego wzrostu liczby kontroli stanu trzeźwości, policjanci ujawnili mniej o 21 974 tysięcy kierujących po spożyciu alkoholu w porównaniu do roku 2013. Pozwala to na jednoznaczne stwierdzenie, że zintensyfikowane działania prewencyjne przełożyły się na realne zmniejszenie liczby osób decydujących się na prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu.

Należy również dodać, że w 2014 r. w celu zapewnienia większego poczucia bezpieczeństwa na drogach, w przypadku rażących naruszeń przepisów ruchu drogowego, w szczególności spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, policjanci odstępowali od nałożenia mandatu karnego na rzecz skierowania wniosku o ukaranie do sądu wraz z wnioskiem o orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. Było to podyktowane także faktem, że wysokość grzywny, wynikająca z tzw. taryfikatora, nałożona w drodze mandatu była nieadekwatna do stopnia społecznej szkodliwości czynu. Od 7 kwietnia 2014 r. Policja gromadzi w ujęciu tygodniowym informacje o liczbie skierowanych wniosków o orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. Porównanie tych danych z liczbą wniosków skierowanych w latach 2012-2013 wskazuje, że tylko w 2014 r. zostało zatrzymanych znacznie więcej praw jazdy, niż przez ostatnie kilka lat. Łącznie, Policja skierowała w roku 2014 - 13 101 wniosków o orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. Należy w tym miejscu wskazać, że Policja jedynie wnioskowała o orzeczenie takiego zakazu, a sąd decydował o zastosowaniu tego środka karnego. Początkowo, prawa jazdy były kierowcom najczęściej przez sądy zwracane. Jednak, pod koniec 2014 r., już w niemal połowie przypadków były orzekane zakazy prowadzenia pojazdów lub wydawane były postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy.

Od dnia 31 sierpnia 2014 r. znowelizowane przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) wprowadziły dla pieszego poruszającego się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym obowiązek używania elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu drogowego. Było to w pełni uzasadnione danymi statystycznymi z których wynika, że w 2013 r. poza obszarem zabudowanym na drodze nieoświetlonej wypadki z udziałem pieszych stanowiły 6,3% wszystkich zdarzeń z udziałem tej kategorii niechronionych uczestników ruchu drogowego, w których zginęło aż 25% wszystkich pieszych.

Mając powyższe na względzie, Policja przystąpiła do konsekwentnego egzekwowania tego obowiązku, stosując w początkowym okresie wobec sprawców tego typu wykroczeń przede wszystkim środki oddziaływania wychowawczego. Jednakże, w okresie jesienno - zimowym, wobec danych z których wynikało, że niemal każdego dnia na drogach ginął pieszy poruszający się na drodze nieoświetlonej bez elementów odblaskowych, Policja podjęła zdecydowane działania, tak aby powyższa regulacja prawna nie była jedynie przepisem porządkowym ale aby miała realny wpływ na zmniejszenie liczny wypadków drogowych z udziałem pieszych.

Realizując przedmiotowe działania, Policja w 2014 r. ujawniła 22 137 naruszeń związanych z nieużywaniem elementów odblaskowych. Należy podkreślić, że od samego początku działania o charakterze represyjnym były wspierane działaniami profilaktyczno- prewencyjnymi. W drugiej połowie 2014 r. zostało przekazanych przez Policję ponad 300 tys. różnego rodzaju elementów odblasków. W szczególności odbłaski były przekazywane sprawcom tych naruszeń, w celu zapobiegania popełnianiu przez nich podobnego naruszenia w przyszłości.

Ponadto, w sierpniu 2014 r. w komendach wojewódzkich Policji oraz Komendzie Stołecznej Policji zostały utworzone nieetatowe Zespoły do zwalczania agresywnych zachowań na drogach. Zadaniem zespołów jest ujawnianie pojedynczych kierowców, jak również zorganizowanych grup w rażący sposób naruszających przepisy ruchu drogowego. Działania te poprzedzone są wnikliwą analizą i typowaniem osób, na których zachowanie należy zwrócić szczególną uwagę. W zainteresowaniu Zespołów są również miejsca grupowania się kierujących pojazdami, np.: parkingi przy hipermarketach, gdzie organizowane są nielegalne wyścigi, czy też pokazy szybkiej i widowiskowej jazdy. W skład Zespołów wchodzi przede wszystkim policjanci ruchu drogowego oraz policjanci pionu

kryminalnego, informatycy, specjaliści od cyberprzestępczości oraz wyspecjalizowani analitycy baz informatycznych. Podstawowym źródłem informacji, obok policyjnych baz danych, na podstawie których typowane są miejsca oraz osoby wyróżniające się szczególnie niebezpiecznymi zachowaniami w ruchu drogowym, są portale społecznościowe, fora internetowe, blogi oraz inne obszary sieci internet. Istotnym źródłem informacji są również materiały pogładowe przesyłane przez obywateli na skrzynki poczty elektronicznej, które zostały utworzone w każdej komendzie wojewódzkiej oraz Komendzie Stołecznej Policji, jako realizacja oczekiwań społecznych, związanym z powszechnym zjawiskiem rejestrowania przez kierujących naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Policja wprowadziła w każdej komendzie wojewódzkiej oraz Komendzie Stołecznej Policji odrębne adresy skrzynek pocztowych, posiadające wspólny identyfikator użytkownika „stopagresjidrogowej”. Informacje o możliwości skorzystania z tej formy złożenia zawiadomienia o popełnieniu wykroczenia zostały przedstawione na stronach internetowych wszystkich komend oraz rozpropagowane poprzez media.

Ponadto, w 2014 r. Policja zrealizowała szereg nowych, bądź organizowanych cyklicznie, przedsięwzięć o charakterze profilaktyczno – prewencyjnym. Do najważniejszych z nich należały następujące akcje i kampanie:

- „*Rowerem bezpiecznie do celu*” – wiodącym założeniem tej kampanii jest promowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym rowerzystów, a w szczególności dzieci i młodzieży w okresie wakacyjnym. Oddziaływanie edukacyjne kampanii przyczynić się ma do podniesienia świadomości rowerzystów na temat zagrożeń, z którymi spotykają się na drogach oraz wyrobienia nawyku poszanowania przepisów prawa o ruchu drogowym.

W porównaniu z analogicznym okresem w ubiegłym roku, w okresie czerwiec – sierpień 2014 roku nastąpił spadek liczby wypadków i ich ofiar z udziałem rowerzystów, jak też spadek liczby rowerzystów, którzy byli sprawcami tych zdarzeń. Statystyki w tym okresie przedstawiają się następująco:

**Tabela 7:
Udział rowerzystów**

ROK 2014	WYPADKI	ZABICI	RANNI
Czerwiec	616	20	561
Lipiec	615	27	569
Sierpień	593	35	516
Ogółem	1 824	82	1 646

ROK 2013	WYPADKI	ZABICI	RANNI
Czerwiec	610	26	550
Lipiec	717	35	653
Sierpień	713	43	628
Ogółem	2 040	104	1 831

**Tabela 8:
Sprawcy rowerzyści**

ROK 2014	WYPADKI	ZABICI	RANNI
Czerwiec	254	10	260
Lipiec	230	16	229
Sierpień	255	16	248
Ogółem	739	42	737

ROK 2013	WYPADKI	ZABICI	RANNI
Czerwiec	230	16	235
Lipiec	292	20	289
Sierpień	267	20	257
Ogółem	789	56	781

Realizując w 2014 r. kampanię pn. „Rowerem bezpiecznie do celu” policjanci w całym kraju przeprowadzili działania zarówno edukacyjno - profilaktyczne, jak również prewencyjno - kontrolne. Instytucjami partnerskimi w ramach Kampanii były: Komenda Główna Policji, Komenda Stołeczna Policji, Państwowa Straż Pożarna, Straż Graniczna, Żandarmeria Wojskowa, Straż Miejska m.st. Warszawy, Moto - Medic Sp. z o.o. – Motocyklowe Ratownictwo Medyczne, Fundacja na rzecz poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego "Jedź Bezpiecznie", Zespół Szkół Samochodowych i Licealnych nr 2 Warszawa, Instytut Transportu Samochodowego.

Powyższe przedsięwzięcie wpisane jest w rządowy program „Razem bezpieczniej”. Kampania została zainaugurowana 4 lipca 2014 r. w Parku Agrykola w Warszawie w czasie pikniku „Bądź bezpieczny w mieście”. Poszczególne jednostki organizowały festyny, konferencje i spotkania, które były inauguracją działań na szczeblu lokalnym. W czasie tych imprez dzieci mogły przystąpić do egzaminów na kartę rowerową. Podczas działań policjanci ruchu drogowego pełniący służbę na drogach egzekwowali przestrzeganie przepisów przez osoby kierujące rowerami, zwracali szczególną uwagę na stan techniczny pojazdów i ich obowiązkowe wyposażenie, sprawdzali także czy dzieci, które ukończyły 10-ty rok życia posiadają kartę rowerową. Ważnym elementem tych działań było prowadzenie kontroli kierujących pojazdami silnikowymi, którzy nie przestrzegali przepisów ruchu drogowego w stosunku do rowerzystów. Ponadto, w ramach wcześniejszych edycji tej kampanii w Biurze Prewencji i Ruchu Drogowego KGP opracowywano poradnik dla nauczycieli pt. „Karta rowerowa w szkole”, którego wydanie zostało sfinansowane przez MSW z funduszu programu.

- Turnieje „*Bezpieczeństwo w ruchu drogowym*” skierowane do dzieci i młodzieży - była to kontynuacja wieloletnich działań na rzecz bezpieczeństwa dzieci i młodzieży, na które między innymi składają się przygotowanie finałów krajowych i koordynacja przebiegu trzech ogólnopolskich turniejów profilaktyczno - edukacyjnych dla dzieci i młodzieży. Komenda Główna Policji wraz z Polskim Związkiem Motorowym, Ministerstwem Edukacji Narodowej, Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego, była w 2014 r. organizatorem Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym, Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych oraz Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla dzieci ze szkół specjalnych i ośrodków szkolno-wychowawczych. W turnieju bezpieczeństwa w ruchu drogowym uczestniczyły dzieci ze szkół podstawowych w wieku 10-12 lat oraz gimnazjów – dzieci w wieku 13-15 lat. Natomiast, w turnieju dla szkół ponadgimnazjalnych młodzież w wieku 16-19 lat. Finał Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego 18-iej edycji miał miejsce 13-14 czerwca 2014 r. w Poznaniu, natomiast Finał Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla dzieci szkół podstawowych i gimnazjalnych odbył się w dniach 1-3 czerwca 2014 r. w Czarnej (woj. podkarpackie) i była to 37 edycja tego przedsięwzięcia. Ponadto, w 2014 r. zorganizowano ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla dzieci ze szkół specjalnych i ośrodków szkolno-wychowawczych. Impreza ta wpisuje się w zakres działalności profilaktycznej realizowanej przez Policję. Finał tego przedsięwzięcia miał miejsce w Wiechlicach (woj. lubuskie) w dniach 4-6 czerwca 2014 r.
- „*Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj*” – kontynuacja działań, których pierwsza edycja miała miejsce w 2005 r., ich głównym organizatorem jest spółka PKP PLK. Program ten ma na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, w szczególności poprzez zwrócenie uwagi kierowców na bezwzględną potrzebę respektowania znaku „Stop”. W ramach wspierania powyższej kampanii policjanci w całej Polsce nawiązują współpracę ze Strażą Ochrony Kolei, dokonując wspólnej lustracji stanu oznakowania i zabezpieczeń technicznych, znajdujących się w obrębie przejazdów kolejowych poszczególnych kategorii.
- „*Kochasz? Powiedz STOP Wariatom Drogowym*” – kampania Fundacji PZU prowadzona wspólnie z Policją, skierowana przede wszystkim do bliskich kierowcom osób. Zamiast szokować skutkami brawurowej jazdy, skupia się na pozytywnym przekazie. Działania edukacyjne mają zachęcić pasażerów do reagowania na niebezpieczne zachowania i pokazywać jak poskromić „wariata drogowego”. Z raportu opracowanego na zlecenie PZU wynika bowiem, że zaangażowanie i odpowiednie reakcje pasażera znacząco przyczyniają się

do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. W ramach wspierania kampanii policjanci wraz z wolontariuszami rozdawali, niebieskie serduszka, które można podarować bliskiej osobie.

- *„Nigdy nie jeżdżę po alkoholu”* – celem akcji było zwiększenie bezpieczeństwa na drogach poprzez walkę z przyzwoleniem społecznym na jazdę pod wpływem alkoholu. Przedsięwzięcie zainicjowane zostało przez Związek Pracodawców – Browary Polskie, w celu aktywizacji uczestników ruchu do poparcia hasła „Nigdy nie jeżdżę po alkoholu” i umieszczenia nalepki z takim napisem na tylnej szybie samochodu. Akcja objęła zasięgiem cały kraj – docierając do niemal 1 200 000 kierowców. W trakcie kontroli oraz innych działań prewencyjnych prowadzonych przez Policję rozdanych zostało blisko 100 tys. naklejek z hasłem inicjatywy „Nigdy nie jeżdżę po alkoholu”.
- *„Powstrzymaj pijanego kierowcę”* – kampania zainicjowana przez Państwową Agencję Rozwiązywania Problemów Alkoholowych (PARPA) uświadamiająca, iż pijany kierowca to śmiertelne zagrożenie, a od reakcji otoczenia może zależeć czyjeś życie. Kampania ostrzega, że nigdy nie należy zezwalać kierowcy po alkoholu na prowadzenie pojazdu. PARPA uruchomiła stronę internetową www.powstrzymaj.pl. Znajdują się tam instrukcje, co robić, kiedy jesteście świadkami sytuacji, gdy pijana osoba zamierza jechać lub już prowadzi samochód. Policja promowała przesłanie kampanii poprzez udział w konferencjach prasowych związanych z kampanią, a przedstawiciel Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP pełnił rolę eksperta kampanii.
- *„Jeżdżę z głową”* – kampania organizowana wspólnie z Bankiem Gospodarki Żywnościowej, który był sponsorem przedsięwzięcia. Kampania adresowana została do uczniów szkół gimnazjalnych z miejscowości poniżej 50 tys. mieszkańców. Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego KGP, wspólnie z Ministerstwem Edukacji Narodowej oraz Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego udzieliło wsparcia merytorycznego kampanii. Jednym z elementów przedsięwzięcia było propagowanie zmian w prawie o ruchu drogowym dotyczącym rowerzystów.
W trakcie zajęć z uczniami nauczyciele wykorzystywali stworzone podczas trwania wcześniejszej edycji autorskie materiały dydaktyczne tj.:
 - poradnik oraz platformę e-learningową dla nauczyciela,
 - autorski film animowany,
 - planszową grę strategiczną,
 - ulotki dla dzieci i dorosłych,
 - gadżety rowerowe i samochodowe, zwiększające widoczność na drodze.
- *„Klub Bezpiecznego Puchatka”* – kampania ogólnopolska organizowana przez firmę Maspex Polska. Głównym celem programu była edukacja i poprawa bezpieczeństwa dzieci, które rozpoczynają swoją naukę w szkole, a także wytworzenie u nich naturalnych sposobów unikania i reagowania na zagrożenia. W ramach tego przedsięwzięcia, przy wsparciu merytorycznym Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP, wydawane były materiały edukacyjne dla dzieci, nauczycieli i rodziców.
- *„Bezpieczeństwo w ruchu drogowym”* – kontynuacja projektu w ramach Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy w 2014 r. obejmowała m.in.:
 - kontynuację ogólnopolskiej kampanii społecznej pod hasłem „Kieruj się rozsądkiem” na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, która ukierunkowana jest na wzrost świadomości najbardziej zagrożonych uczestników ruchu drogowego, tj. kierujących jednoślādami, pieszych, seniorów. Dalsze jej prowadzenie umożliwiły materiały edukacyjne takie, jak: spoty, banery, naklejki, płyta CD „Senior w ruchu drogowym”, którymi dysponuje Policja i ma do nich prawa autorskie. Ponadto, na stronie internetowej kampanii Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego przeprowadziło 32 konkursy edukacyjne z nagrodami, które charakteryzowały się zróżnicowanym poziomem niezbędnych do wykonania zadań: zakończenie 13-tu edycji warsztatów szkoleniowych dla ponad 650 przedstawicieli Policji i jednostek samorządu terytorialnego z najbardziej zagrożonych pod względem wypadków drogowych rejonów Polski,

- zakup 2 policyjnych nieoznakowanych pojazdów z wideorejestratorem.
- Materiały edukacyjne wydane przez PKO BP – bank przygotował ponad 360 tys. gadżetów odblaskowych oraz ulotki przypominające podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W sumie 190 tys. takich kompletów trafiło do szkół uczestniczących w programie Szkolnych Kas Oszczędności. Kolejne 170 tys. bankowych odblasków otrzymała Policja, której przedstawiciele rozdawali je uczestnikom programu „Bezpieczna droga do szkoły”. Celem podjętych działań było uświadomienie najmłodszym i ich opiekunom, jak w prosty sposób, dzięki odblaskom, można zwiększyć swoje bezpieczeństwo na drodze.

1.4 Ministerstwo Środowiska

• Rozpatrywanie i opiniowanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko projektów inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (GDOŚ) jako organ opiniująco–uzgadniający uczestniczy w strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko dla projektów dokumentów strategicznych oraz w postępowaniach w sprawie ocen oddziaływania na środowisko, w tym dla przedsięwzięć transportowych (głównie jako organ drugiej instancji). W roku 2014 GDOŚ brał udział w postępowaniach z zakresu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla następujących projektów dokumentów, dotyczących sektora transportu:

- dwa projekty dotyczące zmiany Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 - (odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko),
- projekt *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030r.)* - (opinia o projekcie dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko),
- projekt programu wieloletniego *Budowa drogi wodnej łączącej zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* - (uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko),
- projekt *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2020* - (uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko).

• Rozwój infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu

W odniesieniu do transportu wodnego śródlądowego i określonego celu szczegółowego, stanowiącego o stworzeniu nowoczesnej i spójnej sieci transportowej, podjęto i realizowano następujące działania:

a. działania programowe:

W Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej kontynuowano prace nad przygotowaniem do realizacji projektów śródlądowych, jako inwestycji planowanych na śródlądowych drogach wodnych na lata 2014–2020, które ujęte zostały w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu 2020*, przyjętym Uchwałą nr 201/2014 Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 roku;

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:

W zakresie poprawy warunków funkcjonowania śródlądowego transportu wodnego i określonego w *SRT2020* celu, którym jest sukcesywne osiągnięcie i utrzymanie parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych według przypisanych im klas dróg wodnych oraz sprawne funkcjonowanie infrastruktury służącej żegludze śródlądowej, prowadzone były 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, m. in. podjęto odbudowę ostróg regulacyjnych na odcinku dolnej Wisły za kwotę 14,37 mln zł oraz przeprowadzono generalny remont śluzy Włocławek na Wiśle za kwotę ok. 21 mln zł. Wykonano również przebudowę śluzy Miejskiej i zabezpieczenie śluzy „Brdujście”, tj. obiektów drogi wodnej

Odra–Wisła, ponosząc wydatki w wysokości 5,2 mln zł. Inne prace utrzymaniowe z zakresu udrożnienia szlaku żeglownego, bądź remontów budowli regulacyjnych, przekładające się na utrzymanie i poprawę parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych, ograniczone były wysokością środków budżetowych, którymi dysponowały poszczególne Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej.

W zakresie zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania śródlądowego transportu wodnego kontynuowano projekty wcześniej rozpoczęte. Były nimi projekty realizowane w ramach POiŚ 2007–2013, oś VII działanie 7.5, oraz projekty w ramach modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego przy udziale środków finansowych z budżetu państwa i MBOiR oraz kredytu Banku Rozwoju Rady Europy. Kontynuowano też budowę stopnia wodnego Malczyce na Odrze. W ramach POiŚ 2007–2013 kontynuowano prace przy modernizacji jazów odrzańskich, tj. na jazach Opatowice i Janowice, przy modernizacji stopni wodnych Brzeg Dolny (etap I) i Chróścice, oraz przy odbudowie zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej na jej środkowym, odcinku. W ramach realizacji tego Programu na zadania te poniesiono nakłady w wysokości 59,39 mln zł oraz na modernizację czterech śluz zlokalizowanych na Kanale Gliwickim w wysokości 43,48 mln zł.

Podjęto też opracowanie dokumentacji dla modernizacji śluz Nowa Wieś i Sławięcice (w planowanej perspektywie 2014-2020), ponosząc wydatki w kwocie 4,26 mln zł. W minionym roku zakończono prace przy stopniu wodnym Rędzin oraz kontynuowano prace przy udrożnieniu Starej Odry i Kanału Miejskiego we Wrocławiu, wraz z robotami przy śluzie Miejskiej oraz remontem śluzy pociągowej Różanka. Na prace mające znaczenie dla poprawy warunków żeglugowych na bocznym odgałęzieniu kanału nawigacyjnego Odry i jednocześnie o nadrzędnym znaczeniu dla Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry, w tym transformacji wód powodziowych przez Wrocław, poniesiono wydatki w wysokości 19,9 mln zł.

Na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym finansowo i rzeczowo znaczące były prace kontynuowane na Kanale Elbląskim i jego zabytkowych pochylniach, ujęte w Programie Operacyjnym Innowacyjna Gospodarka. Na prace w ramach tego programu RZGW w Gdańsku poniósł wydatki w wysokości 24,16 mln zł.

Zakończono remont śluzy i jazu Tartak na Kanale Augustowskim. Na szlaku żeglownym między jeziorami Jagodne, a Niegocin podjęto prace związane z odmuleniem i ubezpieczeniem brzegów Kanału Kula. Te dwa projekty zostały sfinansowane ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). Wynikowe zestawienie wydatków poniesionych w roku 2014 na zadania inwestycyjne i inne zadania o znaczeniu dla transportu wodnego przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 9:
Środki finansowe wydatkowane w roku 2014 na realizację Strategii rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku) w transporcie wodnym śródlądowym (na drogi wodne):

Działanie	Poddziałania	Źródło finansowania	Wysokość wydatków (w mln zł)
Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych, w tym:			238,8
	kontynuacja zadań realizowanych w ramach POiŚ 2007–2013	środki UE, budżet państwa	102,9
	prace przygotowawcze w ramach POiŚ 2014–2020	środki UE, budżet państwa	4,3
	kontynuacja budowy stopnia wodnego Malczyce	NFOŚiGW, budżet państwa	63,3
	inne zadania o znaczeniu dla transportu wodnego (bez inwestycji na drogach wodnych dla turystyki wodnej)	budżet państwa, BŚ, BRRE, MBOiR	68,3

- **Tworzenie koncepcji nowych, szczegółowych instrumentów wdrażania i upowszechniania czystych ekologicznie środków transportu**

W ramach handlu emisjami i obrotu jednostkami emisji przewidzianymi w Protokole z Kioto, Minister Środowiska, reprezentując Skarb Państwa Rzeczypospolitej Polskiej, podpisał umowę sprzedaży jednostek AAU z Ministerstwem Rolnictwa, Żywności i Środowiska Hiszpanii, reprezentującym Rząd Hiszpanii. Dzięki przychodom uzyskanym w wyniku zawarcia umowy NFOŚiGW uruchomił dwa nowe programy priorytetowe, w tym program "System zielonych inwestycji (GIS – Green Investment Scheme) Część 7) GAZELA – Niskoemisyjny transport miejski". NFOŚiGW udziela wsparcia na wdrażanie nowych i innowacyjnych technologii transportowych za pośrednictwem programu priorytetowego GAZELA – Niskoemisyjny transport miejski. Celem programu jest ograniczenie lub uniknięcie emisji dwutlenku węgla poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu zużycia energii i paliw w transporcie miejskim. Środki finansowe na realizację tego programu (budżet programu 80 mln zł) pochodzą z umowy sprzedaży przez Polskę jednostek emisji dwutlenku węgla, zawartej w 2012 roku z Ministerstwem Rolnictwa, Żywności i Środowiska Hiszpanii oraz z innych środków NFOŚiGW.

Beneficjentami programu mogły być:

- gminy miejskie,
- spółki komunalne, które działają w celu wykonania zadań gmin miejskich związanych z lokalnym transportem zbiorowym,
- inne podmioty świadczące usługi w zakresie lokalnego transportu miejskiego na podstawie umowy zawartej z gminą miejską.

Program przewiduje finansowanie następujących działań:

a) działania dotyczące taboru, polegające na:

- zakupie nowych autobusów hybrydowych zasilanych gazem CNG,

- szkoleniu kierowców pojazdów transportu miejskiego z obsługi niskoemisyjnego taboru,

b) działania dotyczące infrastruktury i zarządzania, polegające przede wszystkim na:

- modernizacji lub budowie stacji obsługi tankowania pojazdów transportu zbiorowego w zakresie dostosowania do autobusów hybrydowych zasilanych gazem CNG,
- modernizacji lub budowie tras rowerowych,
- modernizacji lub budowie bus pasów,
- modernizacji lub budowie parkingów „Parkuj i Jedź”,
- wdrażaniu systemów zarządzania transportem miejskim,
- wdrożeniu systemu roweru miejskiego.

Przedsięwzięcia mogą uzyskać dotację wynoszącą do 100% kosztów kwalifikowanych.

Dotychczas przeprowadzono jeden nabór wniosków o udzielenie wsparcia, który został ogłoszony 31.12.2012 r. (nabór w trybie konkursowym). Po przeprowadzeniu oceny wniosków, negocjacji z wnioskodawcami i zaakceptowaniu listy rankingowej przedsięwzięć przez Ministra Środowiska, w ramach dostępnej alokacji, NFOŚiGW zawarł w 2014 r. dwie umowy o dofinansowanie, tj. z:

- Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w Częstochowie Sp. z o.o. na kwotę 65 950 000 zł w dniu 17.10.2014 r.,
- Gminą Miasta Gdynia na kwotę 14 050 000 zł w dniu 22.10.2014 r.; z powodu wyczerpania alokacji, wnioskowana kwota 15 012 300 zł została zmniejszona o 962 300 zł.

Przebieg realizacji w/w przedsięwzięć w 2015 r., a tym samym realizacji programu GAZELA, zależy w szczególności od możliwych terminów wykonania dostaw autobusów hybrydowych zasilanych gazem CNG, których zakup jest w ramach Programu dofinansowywany.

- **Wspieranie badań i wdrażanie nowych technologii transportowych mających charakter pozytywnych innowacji (niskoemisyjne pojazdy, nowoczesne systemy zarządzania transportem, itp.)**

W ramach programu priorytetowego Gekon – Generator Koncepcji Ekologicznych dofinansowanie otrzymał projekt pn.: „Fotowoltaiczne nadwozie samochodowe izotermiczne i chłodnicze” (realizowany przez konsorcjum w składzie: Korporacja Budowlano–Handlowa AKORD Hernas, Komorowski spółka

jawna; Instytut Metalurgii i Inżynierii Materiałowej PAN w Krakowie; Instytut Technologii Materiałów Elektronicznych w Warszawie; Politechnika Śląska). Dotyczy on opracowania i rozwinięcia innowacyjnej technologii pokryć nadwozi samochodowych będących jednocześnie modułami fotowoltaicznymi wykorzystującymi wspomaganie luminescencyjne. Pozwoli to na pozyskiwanie czystej energii oraz ograniczenie energii uzyskiwanej z paliwa.

Planowany koszt całkowity realizacji przedsięwzięcia wynosi: 7 918 565,00 zł.

Kwota dofinansowania: 5 915 565,00 zł.

2. ZAANGAŻOWANIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Realizacja ogólnej wizji nowoczesnego polskiego systemu transportowego odbywa się na różnych szczeblach decyzyjnych. Zgodnie z zasadą subsydiarności, odpowiedzialność za realizację celów *Strategii rozwoju transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* dzieli się w sposób oparty na ustawowo określonych zakresach funkcjonowania m.in. ministerstw, podmiotów rządowych i jednostek samorządu terytorialnego. Zgodnie z zapisami rozdziału 9. *System wdrażania i monitoringu SRT2020*, jednostki samorządu terytorialnego:

- opracowują i aktualizują swoje strategie rozwojowe z respektowaniem ustaleń zawartych w SRT2020,
- wyczerpująco informują władze państwowe o wszelkich regionalnych i lokalnych zagrożeniach oraz utrudnieniach w realizacji na ich terytorium planowanych przedsięwzięć ujętych w SRT2020,
- podejmują własne inicjatywy służące sprawnemu i efektywnemu rozwiązywaniu regionalnych i lokalnych problemów transportowych, w sposób nie stojący w sprzeczności z wizją i celami SRT.

Działania podejmowane przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach obowiązujących 16 wojewódzkich strategii rozwoju regionalnego i regionalnych programów operacyjnych na lata 2014 - 2020 odzwierciedlają cele i ustalenia ujęte w *Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, wypełniając tym samym zadania przypisane jednostkom samorządu terytorialnego w rozdziale 9. ww. dokumentu.

Najważniejsze kierunki interwencji w obszarze transportu przewidziane w wojewódzkich strategiach rozwoju regionalnego są w swej istocie zgodne z kierunkami wyznaczonymi w SRT2020 i w głównym zakresie dotyczą poprawy zewnętrznej dostępności transportowej regionów, wzmocnienia ich spójności terytorialnej poprzez wspieranie wewnętrznej dostępności transportowej, efektywnego systemu transportu publicznego czy poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i kolejowym.

Istotnymi dokumentami służącymi realizacji celów założonych w SRT2020 są plany transportowe województw, których opracowanie jest niezbędne dla zapewnienia spójności inwestycji transportowych wdrażanych w regionach, z projektami zaplanowanymi do realizacji w latach 2014 - 2020 w krajowych dokumentach strategicznych dotyczących transportu. Prace nad sporządzeniem powyższych dokumentów były prowadzone przez władze samorządowe w roku 2014. Dokumenty te stanowią element wypełnienia przez Polskę warunkowości ex-ante na poziomie wojewódzkim dla *Celu Tematycznego 7* Umowy Partnerstwa, który dotyczy promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.

Powyższe plany określać będą uwarunkowania oraz kierunki planowanych inwestycji transportowych z wykorzystaniem również środków z funduszy europejskich i w odniesieniu do szczebla regionalnego będą stanowiły analogiczny dokumenty, jak *Dokument Implementacyjny do SRT2020* odnoszący się do inwestycji wdrażanych z poziomu krajowego.

Poniżej zawarto informacje o kluczowych dokumentach strategicznych, realizowanych przez samorządy w 2014 r.:

2.1 województwo dolnośląskie:

Samorząd województwa realizuje zaktualizowaną *Strategię Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 (SRWD)*. Dokument kładzie nacisk na wieloaspektowy i harmonijny rozwój Dolnego Śląska określając cele, dostosowane do możliwości finansowych i organizacyjnych realizacji konkretnych projektów, które zgrupowano w tzw. „makrosferach”; SRWD zawiera zapisy zgodne z ustaleniami SRT2020. Jeden ze szczegółowych celów SRWD to: Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej. Jest on realizowany poprzez *Makrosferę: Infrastruktura*, tj. grupę działań zakładających m.in. poprawę zewnętrznej dostępności transportowej i powiązań wewnętrznych województwa, poprawę jakości i standardów wszystkich funkcjonujących w regionie gałęzi transportu, rozwój energooszczędnych i niskoemisyjnych form transportu, organizację sprawnego regionalnego systemu transportu publicznego i towarowego oraz realizację inwestycji zwiększających płynność ruchu i bezpieczeństwo na krytycznych odcinkach dróg.

W zaktualizowanej *Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020* znajdują się m.in. zapisy dotyczące rozwoju energooszczędnych i niskoemisyjnych form transportu oraz organizacji sprawnego regionalnego systemu transportu publicznego. W szczególności działania te realizują następujące przedsięwzięcia zapisane w makrosferze *Infrastruktura*:

- budowa zintegrowanego systemu transportu we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym, głównie w oparciu o rozwój systemu transportu szynowego oraz zintegrowanych systemów transportu zbiorowego na terenach pozostałych aglomeracji, w oparciu o niskoemisyjny transport miejski, w tym szynowy;
- wymiana i modernizacja taboru regionalnego, metropolitalnego, aglomeracyjnego i lokalnego systemu transportu publicznego.

Samorząd Województwa Dolnośląskiego, realizując swoje ustawowe obowiązki wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, dąży do integracji systemu publicznego transportu zbiorowego na różnych szczeblach jego organizacji. Dotyczy to również transportu miejskiego, choć zadanie polegające na jego organizacji wykracza poza ustawowe obowiązki samorządu województwa. Mając na względzie przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku *o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.), Samorząd Województwa Dolnośląskiego - jako organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze Dolnego Śląska w 2014 roku opracował dokument pod tytułem „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”. Dokument ten zawiera informacje na temat sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym przede wszystkim;

- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany standard organizacji systemu informacji dla pasażera;
- pożądane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W dniu 30 października 2014 r. uchwałą nr LV/2107/14 został uchwalony Plan Transportowy. Posiada on status aktu prawa miejscowego, jest zatem jednym z nadrzędnych dokumentów regulujących system transportowy województwa obecnie oraz w kolejnych latach. Dokument w pełnej wersji dostępny jest na głównej stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego pod adresem: <http://www.umwd.dolnyslask.pl/plan-transportowy>.

Plan Transportowy dla zachowania kompatybilności i spójności systemu transportowego w całym kraju opracowany został w oparciu zarówno o krajowe jak i regionalne dokumenty strategiczne. Jednym z wiodących dokumentów jest „*Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*”. Z założenia Plan Transportowy jest aktem wykonawczym wynikającym z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* oraz ww. Strategii, który w sposób szczegółowy określa realizację postawionych założeń na obszarze Dolnego Śląska.

Ponadto, Samorząd Województwa Dolnośląskiego pełniąc rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego podejmuje 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.

Samorząd Województwa Dolnośląskiego podejmuje także własne inicjatywy, których celem jest sprawne i efektywne rozwiązywanie regionalnych i lokalnych problemów transportowych. Jako przykład można tutaj przytoczyć trwające prace koncepcyjne nad przejęciem wybranych lokalnych linii kolejowych, ich remont i późniejsze reaktywowanie regionalnego ruchu pasażerskiego.

Jednocześnie jednym z zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego jest planowanie i zarządzanie transportem publicznym w celu realizacji potrzeb transportowych mieszkańców województwa oraz przeciwdziałanie sytuacji powstawania obszarów wykluczenia komunikacyjnego. W tym celu prowadzone są bieżące prace zmierzające do uruchamiania publicznych połączeń transportowych na ciągach komunikacyjnych charakteryzujących się największym zapotrzebowaniem i potencjałem w transporcie pasażerskim i w transporcie towarowym.

2.2 województwo kujawsko-pomorskie:

Głównym dokumentem określającym kierunki rozwoju transportu w województwie jest *Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+*, przyjęta przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwałą Nr XLI/693/13 z dnia 21 października 2013 r.

Jednym z ośmiu celów strategicznych określonych w *Strategii* jest Dostępność i spójność. Podstawowym kierunkiem działań projektowych w ramach tego celu strategicznego jest zapewnienie właściwej dostępności zewnętrznej i spójności wewnętrznej województwa.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwałą Nr LIII/814/14 z dnia 29 września 2014 r. przyjął *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego*. Podstawowym celem przedmiotowego *Planu transportowego* jest zapewnienie mieszkańcom regionu świadczenia usług w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich na relatywnie jak najwyższym poziomie w danych uwarunkowaniach społeczno-ekonomicznych.

W 2014 r. zapoczątkowane zostały prace nad *Kujawsko-pomorskim planem spójności komunikacji drogowej i kolejowej*. Jest to dokument niezbędny dla realizacji zadań z zakresu inwestycji drogowych i kolejowych w okresie programowania 2014-2020. Jego celem jest stworzenie programu inwestycyjnego poprawiającego warunki komunikacyjne w sferze transportu osobowego w województwie kujawsko-pomorskim.

2.3 województwo lubelskie:

Cele transportowe województwa określone zostały w *Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 roku)* – (SWRL). Dokument respektuje zapisy punktu 6 Rozdziału 9 *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*. Zbieżność celów dokumentów pozwoli na osiągnięcie synergii działań podejmowanych przez władze rządowe i samorządowe oraz wspólną realizację wizji rozwoju województwa.

W dniu 14 lipca 2014 r. Sejmik Województwa Lubelskiego podjął uchwałę Nr XLVII/744/2014 w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim” (Dz. Urz. Woj. z 2014 r., poz. 2678). Przedmiotowa uchwała określa zasady rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa lubelskiego z perspektywą do 2028 r. Dokument ten obejmuje perspektywę na lata 2014 - 2028 i zawiera takie informacje jak:

- charakterystykę sieci komunikacyjnej w której obrębie planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,

- przewidywane finansowanie usług przewozowych (preferowane umowy typu netto),
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- wskazanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany standard organizacji systemu informacji dla pasażera (np. dążenie do narzucenia jednolitego wzorca informacji przystankowej, stworzenie internetowego systemu informacji pasażerskiej),
- pożądaný kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego m.in. stworzenie tzw. „Biletu Lubelskiego”, wskazanie konieczności zakupu nowego taboru kolejowego.

Spójność z celem strategicznym *SRT2020 Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego*, a szczególnie ze wskazanymi w nim priorytetowymi kierunkami interwencji wykazują m.in. następujące cele operacyjne SRWL, takie jak: 1.1 Rozwijanie funkcji metropolitalnych Lublina; 1.2 Wspieranie ponadlokalnych funkcji miast; 1.3 Poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i zagranicy; 4.1 Poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu.

W 2014 r. zakończono modernizację przejazdów kolejowych w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi na terenie województwa lubelskiego w zakresie urządzeń zabezpieczenia przejazdów.

Projekty kontynuowane, których zakończenie planowane jest po roku 2014:

- Kontynuacja realizacji projektu „Modernizacja linii kolejowej Nr 30 Łuków - Lublin Północny na odcinku Lubartów - Lublin Północny” (roboty związane z rozszerzeniem zakresu rzeczowego projektu)
- Kontynuacja realizacji projektu „Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą” o dł. 2,200 km (w zakresie opracowania operatów geodezyjnych do celu odszkodowań za grunty zajęte pod inwestycję)
- Kontynuacja realizacji projektu „Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin”

2.4. województwo lubuskie:

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 stanowi podstawowy dokument planistyczny określający cele rozwoju regionu w obszarze transportu. W *Strategii* tej, zapisano, że odpowiednio rozwinięta i utrzymana sieć infrastruktury transportowej jest jednym z podstawowych warunków wysokiego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego województwa lubuskiego, jego atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej, a także istotną składową ogólną jakości życia. Jako jeden z celów strategicznych wyznaczono wysoką dostępność transportową i teleinformatyczną. Cel ten będzie realizowany poprzez budowę nowej i modernizację istniejącej infrastruktury komunikacyjnej w transporcie drogowym, kolejowym, wodnym i lotniczym. Ważne miejsce zajmuje usprawnienie systemu transportu publicznego, w tym podejmowanie działań mających na celu poprawę jakości obsługi komunikacyjnej ludności oraz zapewnienie spójnych i sprawnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy strategicznymi dla rozwoju województwa miastami i obszarami.

Istotne będą także przedsięwzięcia na rzecz zmniejszenia obciążeń środowiska oraz uciążliwości dla mieszkańców związanych z transportem, poprzez zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu osobowym (wraz z wymianą na nowoczesny, mniej szkodzący środowisku tabor) oraz przez stałe zwiększanie udziału transportu kombinowanego i kolejowego w przewozach. W związku z tym podejmowane są działania w kierunku tworzenia centrów logistyczno - operacyjnych konsolidujących różne środki transportu (węzły zintegrowanego systemu transportowego) i poprawy zarządzania komunikacją.

W 2014 r. opracowano *Plan inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach nowej perspektywy finansowej na lata 2014 - 2020*, który został przyjęty

przez Zarząd Województwa Lubuskiego uchwałą nr 240/2852/14 z dnia 18.02.2014r. Dokument ten został zaktualizowany uchwałą Zarządu Województwa Lubuskiego nr 16/185/15 z dnia 10.02.2015 roku. Ponadto, w województwie lubuskim przeprowadzono szereg działań przyczyniających się do zwiększenia dostępności transportowej kraju, które wpisują się w realizację celów określonych w *SRT2020*.

Dodatkowo, uchwalono „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”, który respektuje ustalenia zawarte w *SRT2020*.

Samorząd województwa lubuskiego, w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2007 – 2013, wykorzystuje regionalne środki UE na dofinansowanie projektów, w których beneficjentem jest PKP PLK. Wszystkie te projekty obejmowały inwestycje na liniach kolejowych państwowego znaczenia. Wszystko wskazuje na to, że sytuacja powtórzy się w kolejnej perspektywie gdyż w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu* nie przewiduje się modernizacji linii znaczenia państwowego nr 14 (Żagań – granica państwa) i 203 (Krzyż – Gorzów Wlkp.) tj. na odcinkach, które są ważne dla województwa lubuskiego. Decyzję o modernizacji bądź rewitalizacji tych linii zarządca uzależnia obecnie od 85% dofinansowania ze środków RPO.

Działający Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost wpisuje się w cele *SRT2020* r. Została poprawiona infrastruktura lotniskowa, co pozwoliło uzyskać certyfikat lotniska użytku publicznego. Dokonano inwestycji poprawiających bezpieczeństwo portu lotniczego. W trakcie jest inwestycja zwiększająca przepustowość portu.

2.5 województwo łódzkie:

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020, przyjęta uchwałą sejmiku województwa z dnia 26 lutego 2013 roku, określa cele rozwoju systemu transportowego regionu. Dokument ten uwzględnia zapisy *SRT2020* i wskazuje na rozwój transportu poprzez tworzenie zintegrowanej sieci infrastruktury, opartej na nowoczesnych systemach zarządzania, poprawę bezpieczeństwa oraz ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

W *Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020* przewidziano szereg działań w zakresie transportu miejskiego w ramach Celu operacyjnego 7 pn. *Wysoka jakość i dostępność infrastruktury transportowej i technicznej*. W strategicznym kierunku działań 7.1.2. zakłada się rozwój proekologicznego transportu pasażerskiego, m. in. poprzez: budowę Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, zakup nowoczesnego taboru kolejowego, wsparcie modernizacji linii tramwajowych oraz zakupu nowoczesnego taboru, pełnej integracji systemów, w tym m. in. realizacji węzłów multimodalnych, ze szczególnym uwzględnieniem centralnego węzła przy dworcu Łódź Fabryczna oraz systemów Park&Ride i Bike&Ride, propagowanie środków transportu przyjaznych środowisku (kolej, tramwaj, rower), a także wsparcie budowy systemu dróg rowerowych.

Jednym z głównych instrumentów realizacji *SRT2020* w województwie jest *Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020*, który w ramach Osi priorytetowej III pn. *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 i sprzyjającego zmniejszeniu hałasu. Całkowita alokacja na Oś priorytetową III wynosi ok. 395,7 mln euro.

Ponadto, zostały opracowywane dokumenty strategiczne przy udziale Województwa Łódzkiego lub w ramach współpracy z władzami państwowymi: *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020* przyjęty uchwałą nr 229 Rady Ministrów z dnia 12 listopada 2014 roku w sprawie zatwierdzenia Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Łódzkiego oraz uchwałą Zarządu Województwa Łódzkiego nr 1443/14 z dnia 14 listopada 2014 r. zatwierdzającą wynegocjowany Kontrakt Terytorialny. Drugim bardzo ważnym dokumentem programowym jest *Koncepcja Strategii Rozwoju Makroregionu Polski Centralnej*, będąca efektem porozumienia z dnia 13 lipca 2012 roku

w sprawie podjęcia prac nad rozwojem współpracy między województwem mazowieckim a województwem łódzkim. Obecnie województwo łódzkie bierze udział w konsultacjach przygotowanej na jego podstawie przez MliR *Strategii Rozwoju Polski Centralnej 2020 z perspektywą 2030*.

Województwo bierze również udział w ramach prac *Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego- Bałtyk – Adriatyk*, którego jest członkiem od września 2010 roku. w ramach prac powyższego Stowarzyszenia podejmowane były inicjatywy związane z tworzeniem Korytarza Bałtyk -Adriatyk (opiniowało trzy raporty „Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study” oraz przygotowano wkład merytoryczny na spotkania z koordynatorem europejskim korytarza Bałtyk-Adriatyk w Brukseli).

W ramach zawartego w poprzednim okresie monitorowania *Porozumienia Samorządowego dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk* z dnia 9 grudnia 2013 roku, województwo łódzkie uczestniczyło w I Polskim Forum Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk, które odbyło się 22-23 września 2014 roku w Łodzi. Celem Forum było określenie punktu startu realizacji Korytarza Bałtyk–Adriatyk w jego polskiej części, poszukiwanie strategii i miejsca dla samorządów terytorialnych w rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, a także poznanie możliwości programów unijnych wspomagających partnerów współodpowiedzialnych za realizację korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w nowym okresie programowania,

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 roku 2014 podejmowało działania mające na celu podniesienie atrakcyjności systemu transportowego, w tym integrację poszczególnych gałęzi transportu, co jest zgodne z celem głównym *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, który został określony jako: *zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym*.

Mając na uwadze wyżej przytoczony cel główny w 2014 roku województwo małopolskie podejmowało szereg działań zmierzających do podniesienia atrakcyjności systemu transportowego przez integrację poszczególnych gałęzi transportu.

W roku 2014 podpisano umowę na realizację projektu pn. „Małopolska Karta Aglomeracyjna - system zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim”. Projekt jest realizowany w ramach Osi Priorytetowej 1. Warunki dla rozwoju społeczeństwa opartego na wiedzy, Działanie 1.2. Rozwój społeczeństwa informacyjnego 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 zostanie przy użyciu technologii otwartych, a także za pomocą aplikacji ogólnie dostępnych, co zapewni możliwość jego rozbudowy o nowe elementy.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* przyjęto *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim* uchwałą nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014r. Wyznacza on główne kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zasady organizacji rynku przewozów

a także przewidywane finansowanie usług przewozowych. Plan transportowy realizuje cel strategiczny województwa: poprawę dostępności zewnętrznej i wewnętrznej w województwie małopolskim przez rozwój zrównoważonego systemu transportu zbiorowego, który to cel jest zgodny z celami przedstawionymi w *SRT2020*.

Poprawie pozycji konkurencyjnej kolei na obszarach aglomeracyjnych będzie służyło zapewnienie jej pełnej integracji z innymi środkami transportu. Mając powyższe na uwadze w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim* przewidziano do realizacji 9 podstawowych węzłów przesiadkowych oraz 16 pomocniczych węzłów przesiadkowych. W 2014 roku rozpoczęto realizację pierwszych węzłów przesiadkowych z parkingami (Parkuj i Jedź).

W ramach działania 4.1. „Rozwój infrastruktury drogowej” zakończono realizację budowy Obwodnicy Gdowa ETAP I, Obwodnicy Wojnicza i Obwodnicy Olkusza - Etap II, dokonano Modernizacji drogi woj. nr 776 Kraków – Proszowice – Ostrów. W trakcie realizacji były następujące projekty MRPO: Przebudowa skrzyżowań w ciągu DW nr 774 na skrzyżowania typu rondo, Przebudowa DW nr 964 na odcinku ul. Asnyka w Wieliczce wraz z budową rond, modernizacja drogi woj. Nr 768 Koszyce – Brzesko. Głównym celem wszystkich projektów drogowych jest usprawnienie komunikacyjne i poprawa bezpieczeństwa drogowego na terenie województwa małopolskiego. Projekty wpisują się w założenia Osi Priorytetowej IV MRPO na lata 2007-2013 – Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego, której celem głównym jest rozwój infrastruktury sprzyjającej wzrostowi społeczno- gospodarczemu.

2.7 województwo mazowieckie:

Dokumenty strategiczne województwa mazowieckiego tj. *Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do roku 2020 (aktualizacja)*, jak i *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego z 2004 r.*, odzwierciedlają cele i ustalenia ujęte w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, wypełniając tym samym pierwsze z zadań przypisanych jednostkom samorządu terytorialnego w rozdziale 9. ww. dokumentu.

Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze była przedmiotem oceny zgodności ze *SRT2020* w 2014 roku i uwzględnia bezpośrednio jej postanowienia. Głównym celem strategii w zakresie przestrzeni i transportu jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. Natomiast Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego został przyjęty 7 lipca 2014 roku i zawiera zarówno diagnozę systemu transportowego województwa mazowieckiego, jak i kierunki jego rozwoju zawarte w *Polityce poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa*. Zasadniczym celem planu jest stworzenie warunków do osiągnięcia zakładanej w SRWM spójności terytorialnej oraz trwałego i zrównoważonego rozwoju regionu jak również zgodność z zapisami *SRT2020* i wypełnienie założonych w niej celów. Należy również zaznaczyć, że zarówno *SRT2020*, jak i Plan Zagospodarowania Przestrzennego województwa mazowieckiego czerpią z tych samych dokumentów szczebla Wspólnotowego, jak na przykład „*Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*” oraz wykorzystują najbardziej aktualne dostępne dane. W ramach zadań określonych w *SRT2020* tj. „rozwiązywanie regionalnych i lokalnych problemów transportowych” w 2014 roku przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie zostało przeprowadzone, w ramach projektu „Trendy Rozwojowe Mazowsza”, badanie ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym, którego wyniki w przyszłości posłużą do zaktualizowania programu rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie mazowieckim.

Kolejnym dokumentem strategicznym przygotowanym zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz wypełniającym m.in. cele przedstawione w ww. dokumentach jest *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego* przyjęty przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 3 listopada 2014 r. Zasadniczym celem Planu transportowego jest określenie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Mazowsza w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa. W ramach tej poprawy, Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w SRWM, w tym do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego, wzrostu integracji systemów transportowych, podnoszenia jakości taboru

kolejowego, zmniejszeniu dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim, wzrostu znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie.

Ponadto, w 2014 roku trwały prace nad przygotowaniem projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020, który został zatwierdzony przez Komisję Europejską w dniu 12 lutego 2015 roku. W ramach VII Osi Priorytetowej – „*Rozwój regionalnego systemu transportowego*” możliwe będzie finansowanie zadań z zakresu regionalnej infrastruktury drogowej i kolejowej, których realizacja będzie zgodna z celami oraz priorytetami rozwojowymi SRT2020 oraz będzie miała wpływ na niektóre wskaźniki realizacji tej Strategii. Będą to inwestycje komplementarne do zadań realizowanych z poziomu krajowego, wynikających z *Dokumentu Implementacyjnego do SRT2020*. Zgodnie z roboczym harmonogramem naboru wniosków o dofinansowanie w ramach RPO WM 2014 - 2020, pierwszy nabór w ramach Działania 7.1 „Infrastruktura drogowa” planowany jest na IV kw. 2015 r. natomiast w ramach Działania 7.2. „Infrastruktura kolejowa” na II kw. 2016 r.

2.8. województwo opolskie:

Cele rozwoju transportu oraz związane z ich osiągnięciem cele operacyjne dla województwa zostały sformułowane w *Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku*. Dokument ten określa dziesięć celów strategicznych, z których szósty – *Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług* – składa się z takich celów operacyjnych, jak:

- 6.1. Rozwój powiązań transportowych,
- 6.2. Poprawa dostępności aglomeracji opolskiej,
- 6.3. Integracja systemu transportu zbiorowego,
- 6.4. Poprawa bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych.

W dniu 22 lipca 2014 r. Sejmik Województwa Opolskiego przyjął uchwałą Nr XLIV/505/2014 *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego*. Plan transportowy zakłada dążenie do generowania zwiększonego ruchu pasażerskiego w transporcie publicznym przez poprawę dostępności komunikacyjnej regionu z wykorzystaniem potencjału układu sieci kolejowej oraz podejmowaniem działań integrujących transport kolejowy i autobusowy.

Podstawowym celem planu transportowego jest poprawa jakości systemu transportowego województwa opolskiego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym.

Cele programu są zgodne z postanowieniami *Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku*, przyjętej Uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 28 grudnia 2012 roku.

Wszystkie połączenia o charakterze użyteczności publicznej powinny tworzyć spójny system transportowy i odpowiadać na potrzeby społeczne w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jakość systemu transportowego stanowi bowiem o dostępności komunikacyjnej obszaru i wpływa na właściwe powiązania gospodarcze całego województwa. Dobrze zorganizowany system transportowy może stymulować rozwój regionu, natomiast brak odpowiedniej infrastruktury transportowej i sieci połączeń może przyczynić się do spowolnienia jego rozwoju.

Za główne zagrożenia infrastruktury kolejowej należy uznać: brak odpowiednich środków finansowych, pogarszający się stan infrastruktury kolejowej i ograniczenia przepustowości linii kolejowych, przedłużające się modernizacje i rewitalizacje linii kolejowych, brak inwestycji w zakresie węzłów przesiadkowych np. pociąg – autobus, przestarzały tabor kolejowy.

Samorząd województwa opolskiego w 2014 r. kontynuował 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.

2.9 województwo podkarpackie:

W zakresie planistycznym główny cel strategiczny SRT2020 uwzględniony jest w dokumentach programowych województwa podkarpackiego tj. *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020* oraz *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego*.

Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020 – uchwalona dnia 26 sierpnia 2013 roku, uchwałą nr XXXVII/697/13 Sejmiku Województwa Podkarpackiego obejmuje cztery dziedziny działań strategicznych, z których trzecia - *Sieć osadnicza* – zawiera priorytet tematyczny 3.1 *Dostępność komunikacyjna*, w skład którego wchodzi kierunki działań: 3.1.1 Rozwój drogowej sieci transportowej wzmacniającej zewnętrzną dostępność komunikacyjną Rzeszowa oraz ośrodków subregionalnych w wymiarze krajowym i międzynarodowym; 3.1.2 Rozwój infrastruktury i sieci kolejowej zarówno w układzie powiązań zewnętrznych, jak i wewnątrz regionalnych; 3.1.3 Wzmocnienie drogowych powiązań komunikacyjnych miast powiatowych między sobą oraz z Rzeszowem; 3.1.4 Rozwój portu lotniczego Rzeszów – Jasionka oraz wyspecjalizowanych lotnisk lokalnych.

Ponadto, w priorytecie tematycznym 3.3 *Funkcje metropolitarne Rzeszowa*, jednym z kierunków jest działanie 3.3.3 *Rozwój powiązań komunikacyjnych i zintegrowanego systemu transportu publicznego łączących Rzeszów z jego obszarem funkcjonalnym*.

Kolejnym priorytetem tematycznym zawierającym odniesienia do postanowień SRT2020 jest priorytet tematyczny 3.5 *Spójność przestrzenna i wzmacnianie funkcji biegunów wzrostu*, w ramach którego wskazano działanie 3.5.3 *Rozwój powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu*.

W roku 2014 prowadzone były prace nad *Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa – Perspektywa 2030 (projekt zmiany Planu)* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko*. W zakresie komunikacji transportowej znalazły się w nim następujące zapisy wskazujące na kierunek poprawy dostępności komunikacyjnej województwa i przestrzennej, w tym w szczególności: poprawy zewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa w wymiarze krajowym i transgranicznym (międzynarodowym), wzmocnienia i rozwoju wewnątrzregionalnych powiązań komunikacyjnych Rzeszowa z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz pomiędzy tymi ośrodkami, rozwoju spójnego przestrzennie systemu kolejowego w zakresie zewnętrznych i wewnętrznych powiązań województwa, rozwoju infrastruktury i usług transportu lotniczego, zwiększenia dostępności infrastruktury granicznej województwa podkarpackiego na granicy z Ukrainą.

2.10 województwo podlaskie:

Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020 (SRWP 2020), zaktualizowana w 2013 roku, stanowi podstawowy dokument planistyczny województwa, określający cele i kierunki interwencji w zakresie transportu. W procesie aktualizacji SRWP 2020 uwzględnione zostały zapisy strategii rozwoju opracowywanych na poziomie krajowym, w tym *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, przyjętej przez Radę Ministrów dnia 22 stycznia 2013 roku. W zapisach SRWP 2020 znalazły się odniesienia do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku* i jej podstawowych założeń, zaś cele określone w *Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020* są zbieżne z celami wyznaczonymi na poziomie SRT2020.

Najważniejsze kierunki interwencji przewidziane w *Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020* są w swej istocie zgodne z kierunkami wyznaczonymi w SRT2020 – adekwatne obszary interwencji przedstawia głównie wyznaczony w SRWP 2020 cel operacyjny 2.5 *Podniesienie zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu* oraz w zakresie bezpieczeństwa transportu, cel operacyjny 3.3 *Poprawa stanu zdrowia społeczeństwa oraz bezpieczeństwa publicznego*. W ramach realizacji celu operacyjnego 2.5 jako główne kierunki interwencji wskazano poprawę zewnętrznej dostępności transportowej regionu, wzmocnienie spójności terytorialnej przez wspieranie wewnętrznej dostępności transportowej oraz efektywny system transportu publicznego, natomiast w przypadku celu operacyjnego 3.3 obszarem szczególnej uwagi będzie poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i kolejowym.

Jednym z priorytetowych, a mających ogromne znaczenie dla województwa podlaskiego, kierunków interwencji *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku* w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury jest: wzmacnianie połączeń transportowych Polski Wschodniej z obszarami o większych perspektywach rozwojowych.

W SRT2020 wyraźnie zaznaczona jest konieczność ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Zgodność z tymi zapisami zapewnia cel horyzontalny SRWP 2020 *Wysokiej jakości środowisko przyrodnicze podstawą harmonii aktywności człowieka i przyrody*. Działania realizujące ten cel w obszarze transportu będą tym samym realizowały zapisy SRT2020.

W 2014 r., w województwie podlaskim podjęto szereg zadań inwestycyjnych, wpisujących się zakresem robót w cele SRT2020. W sposób szczególnie podjęto działania zmierzające do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach.

2.11 województwo pomorskie:

Samorząd województwa pomorskiego w 2014 roku realizował *Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze* (tzw. RPS Mobilne Pomorze) stanowiący uszczegółowienie *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego* w obszarze transportu, który respektuje ustalenia zawarte w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* i stanowi wsparcie dla realizacji inwestycji planowanych na obszarze województwa pomorskiego związanych z rozwojem krajowej infrastruktury transportowej oraz wszystkich dróg krajowych. Dokument ten został jednocześnie uznany przez Komisję Europejską jako wypełniający warunkowość ex-ante w obszarze transportu na poziomie regionalnym.

W dniu 24 lutego 2014 roku 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”.

Samorząd województwa z zaangażowaniem środków własnych i Unii Europejskiej kontynuował własne przedsięwzięcia dotyczące infrastruktury transportu: budowa linii kolejowej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (Gdańsk - Port Lotniczy - Gdynia) oraz realizował zadania inwestycyjne dotyczące rozbudowy dróg wojewódzkich nr: 211 i 214 w Sierakowicach, nr 216 w m. Reda, Chałupy i Jastarnia, nr 227 w Pruszczu Gdańskim, nr 240 na odcinku Chojnice – gr. Województwa, nr 515, 519, 522 na obszarze Powiśla.

Przystąpiono również do opracowywania dokumentacji projektowych dla innych przedsięwzięć strategicznych określonych w RPS Mobilne Pomorze, tj. dla odcinków dróg wojewódzkich nr 203, 209, 211, 212, 221, 231, 235, 515. Kontynuowano także prace nad dokumentacjami projektowymi dla dróg wojewódzkich, które rozpoczęły się w roku 2013.

Ponadto, samorząd województwa 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 2014 roku, przeznaczył 82 798 339 zł na dofinansowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

2.12 województwo śląskie:

W dniu 7 kwietnia 2014 r. uchwałą nr IV/49/7/2014 została przyjęta przez Sejmik Województwa Śląskiego *Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*.

Celem tego dokumentu jest stworzenie efektywnego systemu transportu w województwie śląskim, umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców regionu i przewóz towarów oraz wysoka

jakość tych usług. Ponadto, dokument ma stanowić ramy dla decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu w województwie śląskim.

Uchwalony dokument jest zgodny z krajową *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Dla zapewnienia zgodności przyjęto, że zdefiniowane cele są jednakowe dla obu horyzontów czasowych (2020 i 2030 roku), niemniej w zakresie wdrażania dokonano podziału przedsięwzięć na dwa etapy tj. do 2020 i do 2030 roku.

Dla realizacji Strategii wskazano listę dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które mogą przyczynić się do osiągnięcia strategicznych celów rozwoju systemu transportu w województwie. Mają one istotne znaczenie dla kształtowania procesów rozwoju regionu, a ich realizacja powinna opierać się m.in. na współpracy wewnątrz i międzyregionalnej. Jednocześnie nie wykluczają i nie ograniczają one podejmowania oraz wspierania innych przedsięwzięć, zadań czy projektów prorozwojowych, służących realizacji celów Strategii.

W dniu 25 września 2014 roku została podpisana umowa w sprawie Kontraktu Terytorialnego. Dokument, który będzie obowiązywał w latach 2014-2023, dotyczy koordynacji inwestycji kluczowych z perspektywy regionu. Źródłami finansowania projektów w nim ujętych będą m.in. środki krajowe, budżet województwa oraz środki przeznaczone na realizację właściwych programów operacyjnych. Kontrakt obejmuje najważniejsze przedsięwzięcia dla regionu, istotne dla jego dynamicznego rozwoju i poprawy życia jego mieszkańców.

W dniu 18 grudnia 2014 r. zatwierdzony został Program Regionalny dla Województwa. W zatwierdzonym przez Komisję Europejską RPO WSL 2014-2020 przewidziano szerokie wsparcie działań związanych z rozwojem transportu. Dotyczy to dwóch osi priorytetowych: IV - Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna oraz VI - Transport.

W Osi IV, działaniu 4.5 wspierany będzie transport miejski niskoemisyjny. W szczególności: działania polegające na budowie, przebudowie liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowanych centrów przesiadkowych – w tym dworców autobusowych i kolejowych, parkingów Park&Ride i Bike&Ride, dróg rowerowych), zakupie taboru autobusowego i tramwajowego oraz wdrażaniu inteligentnych systemów transportowych ITS – w tym SDIP. Ilość środków: 398 607 765 euro.

Oś VI obejmuje wsparcie budowy i przebudowy dróg wojewódzkich (Działanie 6.1) oraz modernizacji rewitalizacji linii kolejowych i zakupu taboru kolejowego (Działanie 6.2). Środki przeznaczone na ten cel to: 360 mln euro na transport drogowy i minimum 113 mln euro na kolej.

Łącznie, na transport w RPO WSL 2014-2020 przeznaczone zostanie ok. 871,6 mln euro, co stanowi 25% programu. W ramach samego ERFF stanowi to niemal 35%.

2.13 województwo świętokrzyskie:

Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do 2020 jest kluczowym dokumentem strategicznym w obszarze transportu, wyznaczającym cele jego rozwoju w perspektywie średniookresowej. Dokument ten został przyjęty przez Sejmik Województwa Świętokrzyskiego w dniu 16 lipca 2013 roku. *Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020* została oparta na sześciu celach strategicznych. Pierwszy dotyczy poprawy infrastruktury regionalnej. Zawierają się w niej zarówno sieci transportowe, telekomunikacja jak i "poprawa infrastruktury społecznej i usług publicznych". W odniesieniu do sektora transportu założono w Strategii budowę oraz modernizację szeregu kluczowych projektów wskazanych również w Kontrakcie Terytorialnym, które mają służyć poprawie dostępności transportowej województwa świętokrzyskiego.

Dnia 27 października 2014 roku Sejmik Województwa Świętokrzyskiego podjął Uchwałę XLVIII/858/14 zatwierdzającą „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego”. Dokument powstał w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o *publicznym transporcie zbiorowym*. Określa on podstawowe zasady funkcjonowania wojewódzkich przewozów pasażerskich, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej

w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również określa sposób ich finansowania ze środków publicznych, świadczenia tych usług, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju. Opracowanie dokumentu poprzedzone zostało szeregiem spotkań lokalnych, konsultacjami z instytucjami centralnymi, ościennymi województwami, instytucjami regionalnymi oraz społecznymi.

Zarząd Województwa Świętokrzyskiego 9 lipca 2014 roku podjął Uchwałę nr 2863/14 w sprawie aktualizacji „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013”. Powyższe uzasadnione było koniecznością dostosowania ustaleń tego dokumentu do obowiązujących celów i priorytetów Unii Europejskiej wyrażonych w Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju, sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020, ujętych w zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020. Prace nad dokumentem są na ukończeniu.

Kontrakt Terytorialny dla Województwa Świętokrzyskiego został przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa Świętokrzyskiego nr 3171/2014 z 12 listopada 2014 r., a następnie podpisany przez stronę rządową i samorządową 14 listopada 2014 r.

W ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007- 2013 podjęto działania poprawiające połączenia regionalne z drogami w innych województwach makroregionu Polski wschodniej oraz z drogami krajowymi.

W 2014 r. na terenie województwa świętokrzyskiego kontynuowano działania trwające w 2013 roku, w których poprawiono funkcjonowanie dotychczasowych połączeń kolejowych i drogowych. Zmodernizowany w ten sposób układ komunikacyjny jest zbieżny z celami strategicznymi nakreślonymi w *SRT2020* i *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020*. W wyniku podjętych i kontynuowanych działań dalszej poprawie uległa dostępność komunikacyjna zarówno z sąsiednimi województwami, jak i wewnątrz województwa pomiędzy miejscowościami i lokalnymi społecznościami. Przyczyniają się one do aktywizacji ekonomicznej województwa. Dzięki tym właśnie działaniom poprawił się komfort jazdy, bezpieczeństwo oraz uległ skróceniu czas przemieszczania się. Oprócz działań już kontynuowanych pojawiają się nowe działania i inicjatywy dotyczące lat 2014-2020.

2.14 województwo warmińsko-mazurskie:

W 2014 roku województwo warmińsko-mazurskie realizowało cele określone w *Strategii rozwoju społeczno - gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025*.

Jeden z celów strategicznych - *Nowoczesna infrastruktura rozwoju*, jest realizowany m.in. poprzez cel operacyjny - *Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności*. Główne kierunki działań w tym zakresie pozostają niezmiennie w stosunku do roku 2013. Należą do nich: inwestycje drogowe, poprawa stanu infrastruktury kolejowej, rozbudowa portu lotniczego w Szymanach do parametrów właściwych dla kategorii lotnisk drugorzędnych, modernizacja i rozbudowa istniejących szlaków wodnych, integracja transportu publicznego w ośrodkach miejskich, w szczególności w największych miastach regionu.

Ponadto, w 2014r. realizowana była Uchwała podjęta w 2013 r. w sprawie przyjęcia „*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko -Mazurskiego*“, którego podstawowym celem jest poprawa jakości systemu transportowego w województwie i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Cele szczegółowe opracowania to: poprawa dostępności transportowej i jakości transportu, poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego, integracja systemu transportowego - w układzie gałęziowym i terytorialnym, wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru, poprawa bezpieczeństwa użytkowników transportu, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

W roku 2014 kontynuowano realizację podjętych wcześniej inwestycji w ramach projektów RPO Warmia i Mazury 2007-2013, w tym kluczowego projektu pn. „Regionalny Port Lotniczy Olsztyn - Mazury” (okres realizacji: X.2013 – XII.2015.)

Prowadzono również negocjacje RPO 2014-2020, w ramach którego obszar transportu odgrywać będzie istotne znaczenie.

2.15 województwo wielkopolskie:

W zakresie planistycznym główny cel strategiczny SRT2020 uwzględniony jest w dokumencie programowym województwa wielkopolskiego tj. w *Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020* (SRWW 2020). Strategia została przyjęta przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego w dniu 17 grudnia 2012 r., a więc przed przyjęciem SRT2020. W trakcie prac nad Strategią rozwoju województwa wielkopolskiego brano pod uwagę propozycje zapisów projektów SRT2020, przekazywanych do konsultacji.

SRWW 2020 identyfikuje 6 celów strategicznych, wśród których *Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu* wymieniona została na pierwszym miejscu. W strategii wskazano przede następujące zamierzenia, których realizacja - zgodnie z założeniami - powinna nastąpić do 2020 roku.

Są nimi przede wszystkim:

- Zwiększenie spójności sieci drogowej;
- Wzrost różnorodności oraz upowszechnienie efektywnych form transportu;
- Lepsze wykorzystanie dróg wodnych;
- Rozwój transportu zbiorowego;
- Rozwój komunikacji lotniczej.

W dniu 14 listopada 2014 r. został podpisany Kontrakt Terytorialny dla Województwa Wielkopolskiego. Przedmiotem Kontraktu są wynegocjowane cele i przedsięwzięcia priorytetowe mające istotne znaczenie dla rozwoju kraju jak i województwa wielkopolskiego oraz sposób ich finansowania, koordynacji i realizacji.

Województwo wielkopolskie jest jednym z pięciu regionów, tworzących Inicjatywę Polska Zachodnia 2020, w wyniku której została opracowana przez MliR *Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020*, przyjęta przez Radę Ministrów 30 kwietnia 2014 r.

Jednym z celów tej Strategii jest Integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu, a trzy spośród czterech celów szczegółowych dotyczą transportu:

- Wzmocnienie wewnętrznych powiązań sieci transportowych pomiędzy głównymi miastami Polski Zachodniej,
- Zwiększenie dostępności transportowej Polski Zachodniej w przestrzeni europejskiej poprzez wzmocnienie powiązań głównych miast makroregionu z Warszawą, Katowicami i Trójmiastem, Berlinem, Pragą, Wiedniem oraz Drezniem,
- Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz wzmocnienie międzyregionalnej i transgranicznej współpracy w dorzeczu Odry.

Ponadto w 2014 roku kontynuowana była realizacja przedsięwzięć transportowych w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013.

W dniu 17 grudnia 2014 r. Komisja Europejska przyjęła Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020 (WRPO 2014+). Jedną z *Osi Priorytetowych WRPO 2014+* dotyczy bezpośrednio transportu. Przewiduje się realizację projektów z zakresu infrastruktury transportu drogowego i kolejowego w ramach dwóch Priorytetów inwestycyjnych:

- PI 7b Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
- PI 7d Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

W WRPO 2014+ zostały także zaplanowane przedsięwzięcia dotyczące niskoemisyjnego transportu miejskiego, które będą realizowane w ramach Priorytetu inwestycyjnego 4e „Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu”, realizującego Oś Priorytetową „Energia”.

2.16 województwo zachodniopomorskie:

W dniu 22 lutego 2010 roku Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr 221/10 przyjął zaktualizowany program wojewódzki pn.: „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”. Zapisy programu stanowią jedną z zasadniczych determinant planowania i realizacji działań w zakresie sektora transportu w regionie. Działania nakreślone w Strategii w zakresie rozwoju transportu w regionie realizowane są m.in. poprzez wdrażanie projektów w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013 (RPO WZ).

W 2014 roku zakończono również szereg przedsięwzięć Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, w tym 37 zadań związanych z przebudową dróg i 37 zadań związanych z poprawą BRD, wśród zakończonych inwestycji była przebudowa odcinka drogi nr 162 od Sławoborza do Świdwina, przebudowa ponad 3,5 kilometrowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 169 Tychowo-Głodowa, ul. Polna w Czaplunku w ciągu drogi woj. 163 i ul. Podgórna w Węgorzynie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 151. Droga nr 151, która wiedzie ze Świdwina do Gorzowa Wielkopolskiego, została przebudowana również na siedmiu innych odcinkach. Były to odcinki miejskie w Łobzie (ul. Segala), w Pełczycach (ul. Starogardzka), w Barlinku (ul. 1 Maja, Niepodległości) i Łubiance oraz szlakowe Recz-Pomień, Płotno-Pełczyce i Łubianka-granica województwa. W minionym roku powstało nowe rondo na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich nr 102 i 162 w Rościeninie w powiecie kołobrzeskim. Przebudowany został także odcinek drogi woj. nr 106 w Stargardzie Szczecińskim (ul. Broniewskiego) oraz skrzyżowanie drogi nr 203 z dojazdami w Postominie. W ramach poprawy BRD powstały nowe chodniki między innymi w Tucznie przy drodze nr 177, a ciąg pieszo-rowerowy w Połczyniu-Zdroju (droga nr 163), ponadto wybudowano sygnalizację świetlną przy ul. Broniewskiego w Stargardzie Szczecińskim w ciągu drogi nr 106. W Postominie w ramach BRD przebudowano skrzyżowanie drogi nr 203 z drogą powiatową nr 3741Z na rondo.

Obok wyżej wskazanych przedsięwzięć inwestycyjnych ważnym aspektem realizacji SRT2020 było przyjęcie Uchwałą Nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”. Plan ten stanowi dokument wskazujący zasady organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Podstawowym celem opracowania planu transportowego jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.

VI. OCENA STANU REALIZACJI SRT2020 PO DRUGIM ROKU OBOWIĄZYWANIA:

W 2014 r. SRT2020 znajdowała się w drugim roku wdrażania, a interwencje w niej przewidziane zostały zaplanowane do implementacji w długoletnim horyzoncie czasowym. Na szczególną uwagę zasługują prowadzone w tym okresie zarówno działania programowe, jak i inwestycyjne związane z rozpoczęciem kolejnej perspektywy finansowej UE, obejmującej lata 2014-2020.

Przed wszystkim został przyjęty Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), służący wdrażaniu założeń SRT2020 poprzez m.in. opracowanie priorytetów inwestycji transportowych w poszczególnych sektorach, których realizacja przewidziana została ze wsparciem środków pochodzących z budżetu UE.

W 2014 roku w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w odniesieniu do poszczególnych segmentów transportowych przygotowano także: projekt *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*, przyjęto *Program Realizacyjny na lata 2014-2015 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020*, trwały prace nad aktualizacją *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, przygotowano projekt *Krajowego Programu Kolejowego 2014-2023* oraz projekt programu wieloletniego pn. *Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023*, trwały prace nad *Polityką morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* oraz *Programem rozwoju polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, przygotowano się do aktualizacji *Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*. Opracowanie ww. dokumentów programowych i w dalszej kolejności wdrażanie zaplanowanych w nich działań ma szczególne znaczenie dla osiągnięcia celów przewidzianych w SRT2020.

Poszczególne działania podejmowane w 2014 r. wdrażane były w oparciu o zaktualizowane programy rozwoju do SRT2020, zwłaszcza w odniesieniu do sektora drogowego i kolejowego 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 tym kontekście, należałoby rozważyć zintensyfikowanie prac nad przygotowaniem *Programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową*, którego powstanie oraz rozpoczęcie realizacji przewidziane zostało w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) do 2020 roku*. Zadanie to leży w kompetencji Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, podlegającego Ministerstwu Środowiska. Na koniec roku 2014 trwały prace nad szacowaniem kosztów niezbędnych inwestycji, prowadzono uzgodnienia ze stroną niemiecką na temat zakresu robót na drogach wodnych pogranicza polsko-niemieckiego, a także kontynuowane były uzgodnienia z KE w zakresie dostępnych środków z budżetu UE na rozwój dróg wodnych śródlądowych w Polsce.

Jednocześnie, w 2014 roku finalizowane były prace programowe dotyczące opracowania i uzgodnienia z Komisją Europejską krajowych i regionalnych programów operacyjnych na lata 2014 - 2020. W odniesieniu do sektora transportu szczególne znaczenie miało uzgodnienie z KE PO Infrastruktura i Środowisko oraz PO Polska Wschodnia.

W roku 2014, dzięki dostępności środków z budżetu UE, kontynuowane były strategiczne projekty inwestycyjne mające 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 uległy widocznej poprawie wobec roku bazowego, przyjętego do oceny stopnia realizacji SRT2020.

W 2014 r. długość autostrad zwiększyła się o 74,5 km (z poziomu 1481,8 km w 2013 r.) i w końcu roku wynosiła 1556,3 km. W porównaniu do 2013 r. długość dróg ekspresowych wzrosła o 203,4 km (z poziomu 1244,3 km w 2013 r.) i w końcu 2014 r. wynosiła 1447,7 km.

Jednocześnie liczba miast wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi i autostradami wzrosła z 11 w roku 2012 do 12 w 2014 r. W wyniku prowadzonych prac inwestycyjnych na 87 km linii kolejowych umożliwiony został ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h. Jest to wskaźnik pierwszy raz odnotowany w dokumencie sprawozdawczym. Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h wzrosła z 8 do 10. W porównaniu z ubiegłym rokiem znacząco wzrosły obroty w portach morskich z 64,1 mln ton do 75 mln ton w 2014 r.,

co stanowi przyrost o 17%. Jednocześnie zanotowano prawie 7%-owy wzrost potencjału przeładunkowego portów morskich ze 126 mln ton w roku 2013 do 134,7 mln ton w 2014 r.

Zmniejszyła się również liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych z 3357 osób w 2013 roku do 3202 w 2014 r.

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 2014 r. poz. 1649, z późn. zm.) systemowi powiązań dokumentów planistycznych opracowywanych na poszczególnych poziomach administracji krajowej.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w 2014 roku kontynuowało także działania mające na celu rozpropagowanie koncepcji zawartej w *SRT2020* na szerszym forum, m.in. poprzez udział w seminariach i spotkaniach organizowanych przez inne podmioty, adresowane do szerokiego grona odbiorców, zarówno w kraju, jak i za granicą.

Na uwagę zasługuje również zakres działań podjętych przez samorządy, które pozostają spójne z celami wyznaczonymi w *SRT2020*.

Skuteczne osiągnięcie celów określonych w *SRT2020* w znacznej mierze będzie następowało przy wsparciu środków UE w nowej perspektywie finansowej 2014-2020. W tym zakresie, zarówno wielkość wsparcia rozwoju transportu w Polsce, jak i strukturę jego finansowania wynegocjowaną z KE w ramach Umowy Partnerstwa i Programów Operacyjnych należy postrzegać jako istotny sukces strony polskiej.

ZAŁĄCZNIK 1: Działania legislacyjne podjęte w 2014r. w związku z realizacją SRT 2020 – oddzielny plik

ZAŁĄCZNIK 2: Działania Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego podjęte w 2014 r. w związku z realizacją SRT2020 - oddzielny plik.