



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

**Informacja o realizacji
*Strategii rozwoju transportu
do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*
w roku 2015**

Zatwierdzenie:

MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Minister Infrastruktury i Budownictwa
Andrzej Adamczyk



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

Opracowanie:

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

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	4
I. NAJWAŻNIEJSZE TRENDY W TRANSPORCIE NA TLE SYTUACJI MAKROEKONOMICZNEJ W POLSCE W 2015R.....	5
II. REALIZACJA CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030R.).....	18
1. CEL SZCZEGÓŁOWY: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej.	18
2. CEL SZCZEGÓŁOWY: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym	33
3. CEL SZCZEGÓŁOWY: bezpieczeństwo i niezawodność.....	39
4. CEL SZCZEGÓŁOWY: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko	48
5. CEL SZCZEGÓŁOWY: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych	54
III. FINANSOWANIE SRT2020	57
1. ŚRODKI FINANSOWE WYDATKOWANE NA REALIZACJĘ SRT2020 W POSZCZEGÓLNYCH RODZAJACH TRANSPORTU:	57
2. ŚRODKI UNIJNE DLA TRANSPORTU	59
IV. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW SRT2020	74
V. ZAANGAŻOWANIE INNYCH PODMIOTÓW W REALIZACJĘ CELÓW SRT2020	77
1. ZAANGAŻOWANIE MINISTERSTW	77
2. ZAANGAŻOWANIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO.....	88
VI. OCENA STANU REALIZACJI SRT2020 PO TRZECIM ROKU OBOWIĄZYWANIA:	107

ZAŁĄCZNIK 1: Działania legislacyjne podjęte w 2015 r. przyczyniające się do realizacji celów SRT2020

ZAŁĄCZNIK 2: Działania Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego podjęte w 2015 r. przyczyniające się do realizacji celów SRT2020

WPROWADZENIE

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

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

Wymóg opracowania *Informacji o realizacji Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* w roku 2015, zwanej dalej *Informacją* wynika wprost z postanowień *SRT2020*¹, a cykliczność jej przygotowania pozostaje w spójności z okresem sprawozdawczym *Planu działań służących realizacji Strategii Rozwoju Kraju 2020*. Niniejsza *Informacja* jest trzecim 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 MIB, a także informacji przekazanych przez inne resorty oraz jednostki samorządu terytorialnego zaangażowane w realizację celów *SRT2020*. *Informacja* podlega rozpatrzeniu i zaopiniowaniu przez Komitet Koordynacyjny do spraw Polityki Rozwoju.²

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

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 2015. 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*.

Integralnym elementem *Informacji* są jej załączniki, w których w ujęciu tabelarycznym przedstawiono działania legislacyjne, podjęte przez ministra właściwego do spraw transportu w 2015 r. w celu realizacji *SRT2020*, a także szczegółowy opis działań podjętych przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, których realizacja sprzyja osiągnięciu celów *SRT2020*.

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

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

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

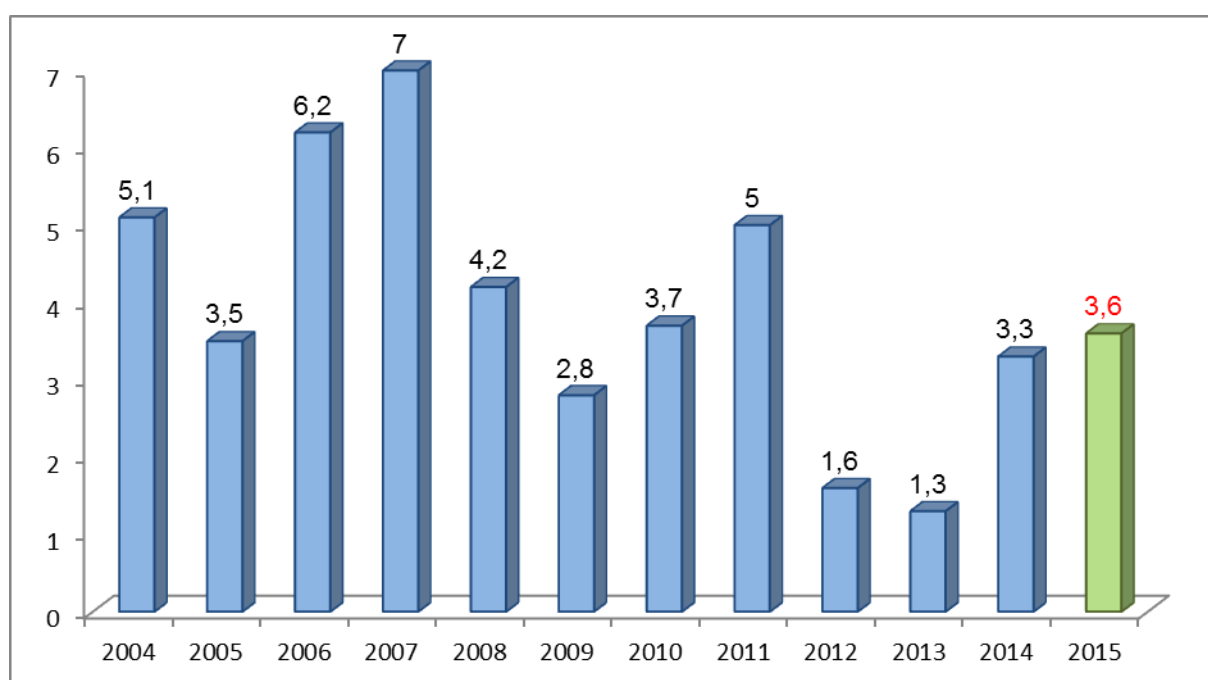
² Stosownie do § 4 ust.1 pkt 5 Zarządzenia Nr 59 Prezesa Rady Ministrów z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie Komitetu Koordynacyjnego do spraw Polityki Rozwoju.

I. NAJWAŻNIEJSZE TRENDY W TRANSPORCIE NA TLE SYTUACJI MAKROEKONOMICZNEJ W POLSCE W 2015 R.

W 2015 r. w Polsce odnotowano umiarkowane, wyższe niż w trzech poprzednich latach, tempo wzrostu gospodarczego. Głównym czynnikiem wzrostu był popyt krajowy, w większym stopniu konsumpcyjny niż inwestycyjny. Eksport netto, odmiennie niż przed rokiem, pozytywnie oddziaływał na wzrost PKB.³ Według wstępnych danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), **produkt krajowy brutto** (PKB) w 2015 r. zwiększył się realnie o 3,6 % w skali roku. Dla porównania wzrost ten w 2014 r. wyniósł 3,3 %.⁴ Poniższy wykres obrazuje tempo wzrostu PKB w Polsce w latach 2004 - 2015.

Wykres nr 1

Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w Polsce w latach 2004-2015 (% r/r, ceny stałe)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie skorygowanych danych GUS⁵

Wartość dodana brutto w transporcie i gospodarce magazynowej w 2015 r. w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosła o 0,7 %, wobec wzrostu o 5,9 % w 2014 r.⁶

Globalny kryzys ekonomiczny, który rozpoczął się w 2008 r. wpłynął na znaczne pogorszenie koniunktury i skutkowało istotnym obniżeniem tempa wzrostu PKB w Polsce (do 2,8 % w 2009 r.).

³ Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju w 2015 roku, GUS, Warszawa, 25 stycznia 2016 r.

⁴ Produkt Krajowy Brutto w 2015 r. Szacunek wstępny, GUS, Warszawa, 26 stycznia 2016 r.

⁵ Dane GUS skorygowane wg stanu na 21.06.2016r. Dane zostały opracowane wg nowej metodologii ESA 2010. Informacje metodologiczne związane z rewizją ESA 2010 znajdują się pod poniższym linkiem:

http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5526/8/1/1/notatka_informacyjna_esa_2010-29_09_2014_28_09_2014_ostat_1.pdf

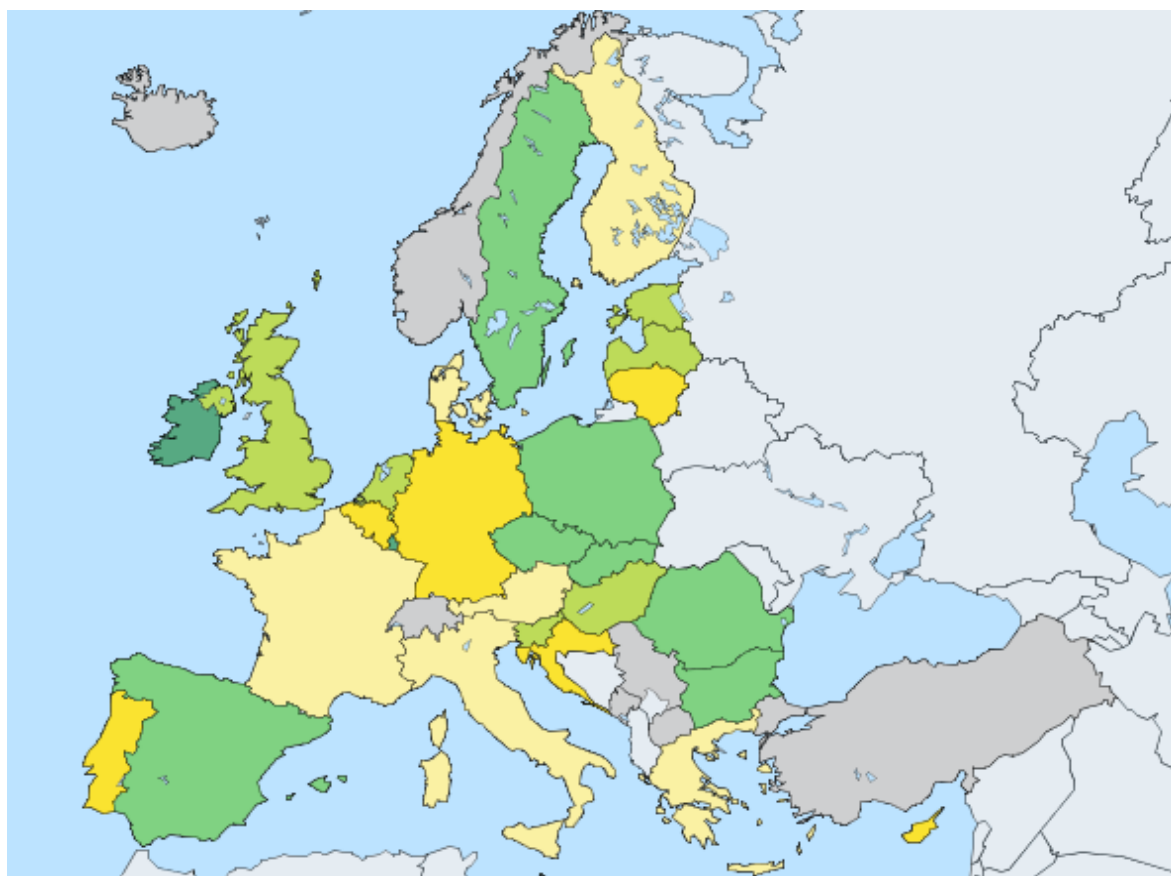
PKB za lata 2004-2014 został przeliczony zgodnie z obowiązującym w wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej standardem metodologicznym i rachunkowym, tj. Europejskim Systemem Rachunków Narodowych i Regionalnych w Unii Europejskiej (ESA 2010), wprowadzonym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego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

⁶ Produkt Krajowy Brutto w 2015 r. Szacunek wstępny, GUS, Warszawa, 26 stycznia 2016 r.

Jednak proces doganiania średniej UE nie wyhamował. Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej wzrost gospodarczy w Polsce utrzymywał się powyżej średniej unijnej (wykres 2). W latach 2010-2011 aktywność gospodarcza wzrosła. Nastąpiło przyspieszenie tempa wzrostu PKB: w roku 2010 do 3,7 % i w roku 2011 do 5 %. Ta korzystna sytuacja trwała jednak tylko przez dwa lata. W kolejnych dwóch latach na gospodarkę Polski negatywnie oddziaływała druga fala światowego kryzysu ekonomicznego. Tempo wzrostu gospodarczego ponownie spowolniło. W 2012 r. PKB zwiększył się o 1,6 %, a w 2013 r. o 1,3 %. W II półroczu 2013 r. zaobserwowano symptomy ożywienia. Ta korzystna tendencja była kontynuowana w 2014 r. i 2015 r. Jej efektem jest wynik PKB na koniec 2015 r., który wyniósł 3,6 %.⁷

Rysunek nr 1

Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w Unii Europejskiej w 2015 r. (% , r/r)



Legend

■ -0.2 - 1.3

■ 1.3 - 1.7

■ 1.7 - 2.9

■ 2.9 - 4.2

■ 4.2 - 7.8

■ Not available

Źródło: Eurostat⁸

Rysunek 1 przedstawia tempo wzrostu produktu krajowego brutto w krajach Unii Europejskiej w 2015 r. Podobnie, jak w latach poprzednich, zauważalne były różnicowane tendencje w zakresie wzrostu gospodarczego pomiędzy poszczególnymi krajami UE.

⁷ POLSKA 2015 RAPORT O STANIE GOSPODARKI, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2015, (dane statystyczne zostały zaktualizowane wg nowej metodologii ESA 2010 i wg stanu na 21.06.2016 r.)

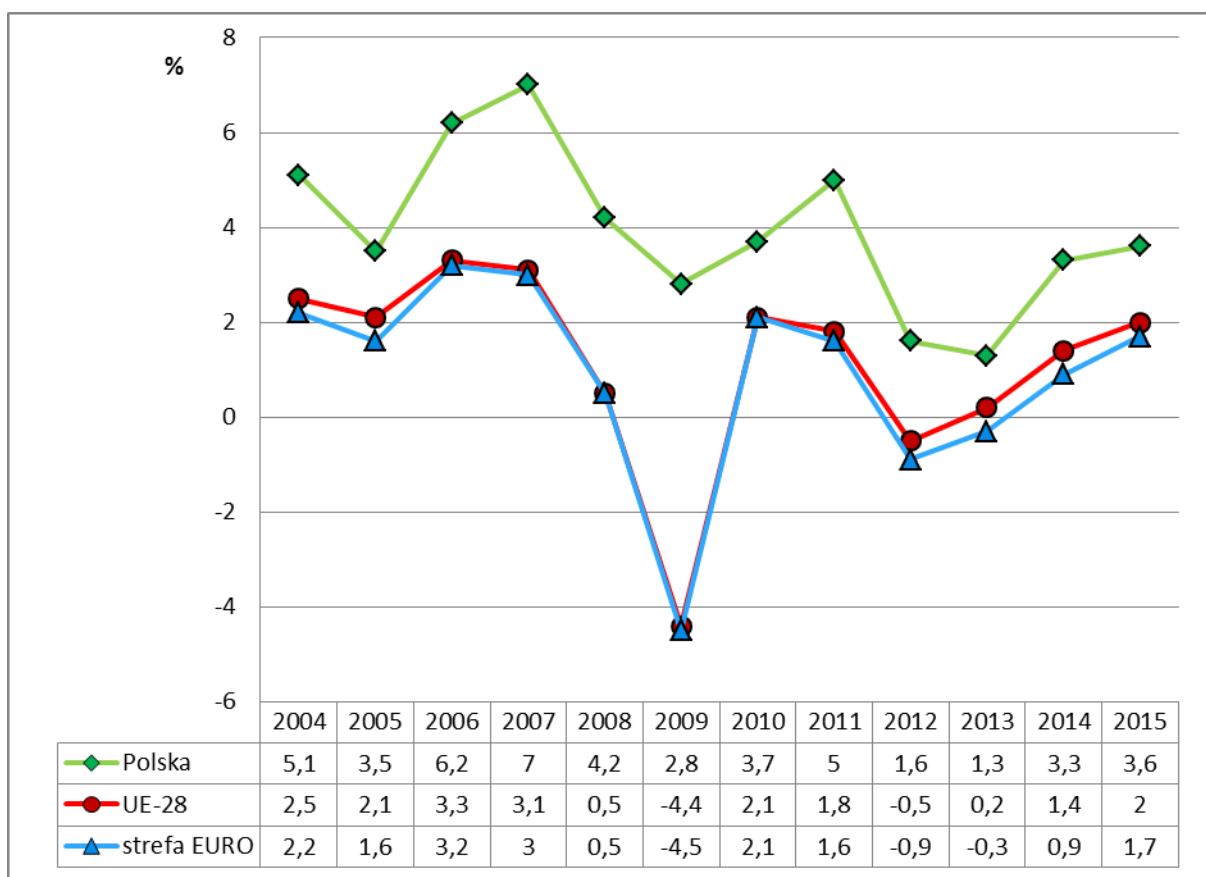
⁸ Real GDP growth rate- volume, percentage change on previous year- 2015 (wg stanu na 15.06.2016 r.)

Według danych Eurostatu **produkt krajowy brutto w krajach Unii Europejskiej (UE-28)** ogółem w 2015 r. zwiększył się o 2 % w stosunku do poprzedniego roku (wobec wzrostu o 1,4 % w 2014 r.). W przypadku krajów strefy EURO wzrost PKB osiągnął w tym okresie 1,7 % (wobec wzrostu o 0,9 % w 2014 r.). Polska nadal plasuje się w czołówce krajów UE pod względem tempa wzrostu PKB w 2015 r. Wysokie wskaźniki, znacznie powyżej średniej unijnej, osiągnęły ponadto: Irlandia (7,8 %), Malta (6,4 %), Luksemburg (4,8 %), Szwecja (4,2 %), Rumunia (3,8 %), Słowacja (3,6 %) i Hiszpania (3,2 %).⁹

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 12 lat.

Wykres nr 2

Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w Polsce na tle sytuacji w krajach Unii Europejskiej (UE-28) oraz w krajach strefy EURO w latach 2004-2015 (%)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych Eurostatu (UE) oraz danych GUS wg stanu na 21.06.2016 r. (PL)¹⁰

Skumulowaną zmianę PKB w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2015 przedstawia wykres 3. W przypadku poszczególnych państw sytuacja w badanym okresie była bardzo zróżnicowana, a skumulowana zmiana PKB zawierała się w przedziale od -19 % do 51 %. Największe wzrosty odnotowano w przypadku Polski (50,8 %) oraz Słowacji (51 %), natomiast największy spadek nastąpił w przypadku Grecji (-19 %). Dla porównania skumulowana zmiana PKB w latach 2004-2015 w przypadku całej Unii Europejskiej wyniosła 11,9 %, natomiast w przypadku strefy EURO 9 %.¹¹

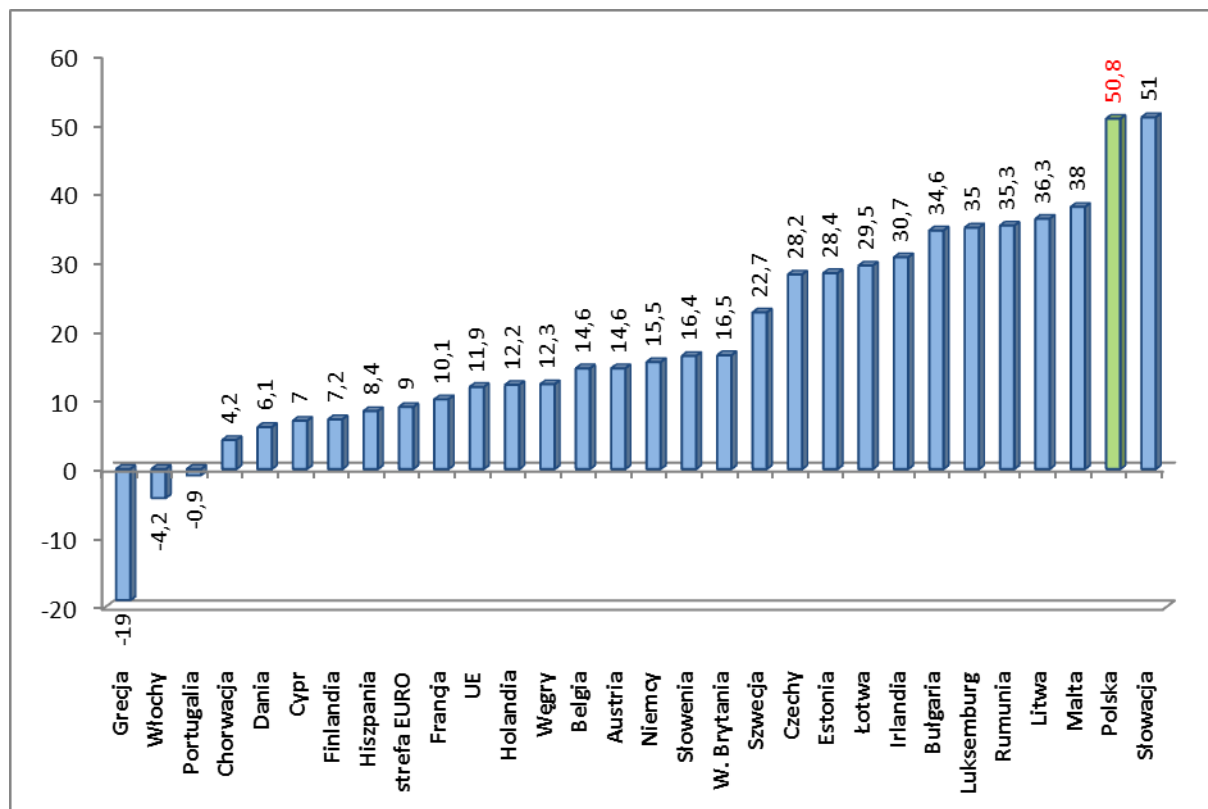
⁹ Real GDP growth rate- volume, Eurostat (dane statystyczne dla UE wg stanu na 15.06.2016 r.)

¹⁰ j.w.

¹¹ Obliczenia GUS na podstawie danych z bazy KE Ameco (wg stanu na 24.06.2016 r.)

Wykres nr 3

Skumulowana zmiana PKB w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2015 (%)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GUS¹²

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

Wg danych Eurostatu, w 2004 r. **PKB Polski w przeliczeniu na jednego mieszkańca** wynosił 49 % średniej krajów Unii Europejskiej (UE28), a w 2015 r. już 69 %.¹³ Wykres 4 przedstawia postęp, jaki dokonał się w tym zakresie w Polsce na przestrzeni lat 2004-2015.

Istotne znaczenie dla rozwoju kraju miał i nadal ma napływ **funduszy strukturalnych** w ramach polityki spójności UE. W unijnym budżecie na lata 2007-2013 środki przewidziane dla Polski w ramach tej polityki wyniosły 67,7 mld euro – najwięcej wśród unijnych beneficjentów. Napływ środków z UE do Polski zwiększy się jeszcze w latach 2014-2020. Parlament Europejski zatwierdził w listopadzie 2013 r. budżet UE na lata 2014-2020, który przewiduje dla Polski ok. 105,8 mld euro, z czego 82,2 mld euro zostanie przeznaczonych na politykę spójności. Uzyskując taki poziom alokacji w ramach polityki spójności Polska stanie się największym jej beneficjentem w okresie programowania 2014-2020.¹⁴

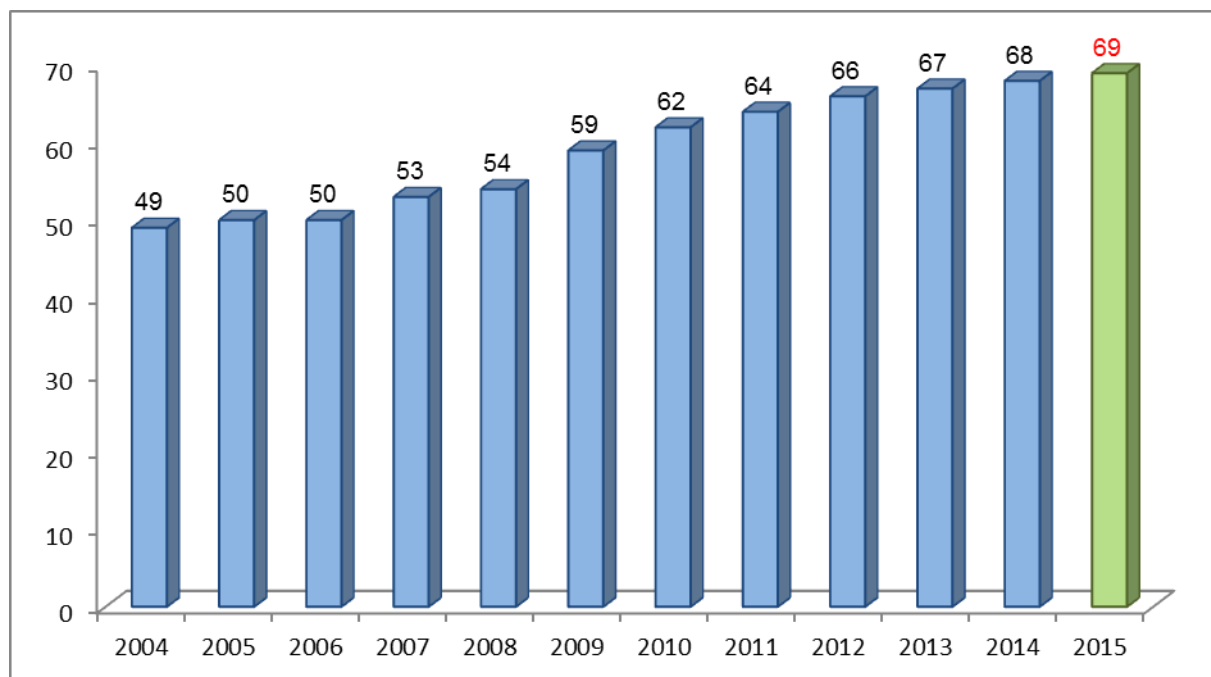
¹² Obliczenia GUS na podstawie danych z bazy KE Ameco (wg stanu na 24.06.2016 r.)

¹³ GDP per capita in PPS, Percentage of EU 28 total, Eurostat (wg stanu na 15.06.2016 r.)

¹⁴ POLSKA 2015 RAPORT O STANIE GOSPODARKI, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2015 r.

Wykres nr 4

PKB Polski w przeliczeniu na jednego mieszkańca jako procent średniej krajów Unii Europejskiej UE28 w latach 2004-2015 (% , wg parytetu siły nabywczej)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych Eurostatu¹⁵

Wg danych GUS **eksport** towarów z Polski w 2015 r. wzrósł o 8,3 % do poziomu 179,6 mld EURO, natomiast **import** osiągnął w 2015 r. wartość 177,2 mld EURO, co stanowiło wzrost o 5,2 % w stosunku do roku poprzedniego.

Dodatknie saldo wymiany ogółem wyniosło 2,35 mld EURO wobec minus 2,66 mld EURO w 2014 r.¹⁶ Ujemne salda odnotowano z krajami rozwijającymi się i z krajami Europy Środkowo-Wschodniej. Dodatkowo saldo uzyskano w obrotach z krajami rozwiniętymi, w tym z krajami UE.

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 2015 r. **sprzedaż usług**¹⁷ **w jednostkach transportu ogółem**¹⁸ była o ok. 1 % wyższa niż przed rokiem (wobec wzrostu o 3,1 % w 2014 r.). W jednostkach transportu o liczbie pracujących powyżej 9 osób sprzedaż w cenach stałych w 2015 r. była o 0,7 % wyższa niż przed rokiem (wobec wzrostu o 4,4 % w 2014 r.). Na osłabienie dynamiki wpłynęły wyniki IV kwartału, kiedy odnotowano spadek sprzedaży usług transportowych w skali roku o 0,7 % (po niewielkich wzrostach w poprzednich kwartałach).

W 2015 r. spośród grup o największym udziale w transporcie ogółem, wolniejszy niż przed rokiem był wzrost sprzedaży w transporcie samochodowym (2,8 % wobec 5,1 %). Pogłębił się spadek w transporcie kolejowym (z 1,1 % do 4,6 %), obniżyła się także sprzedaż w magazynowaniu i działalności usługowej wspomagającej transport (o 1,1 % po wzroście o 4,0% przed rokiem)¹⁹.

¹⁵ GDP per capita in PPS, Percentage of EU 28 total, Eurostat (wg stanu na 15.06.2016 r.)

¹⁶ Obroty towarowe handlu zagranicznego ogółem i według krajów w 2015r., GUS, Warszawa, 05.08.2016 r.

¹⁷ Obejmująca wpływy za przewozy ładunków, pasażerów, bagażu i poczty, przeladunki, spedycję, składowanie i magazynowanie ładunków oraz inne usługi związane z obsługą transportu.

¹⁸ W cenach stałych; łącznie z przedsiębiorstwami transportowymi o liczbie pracujących do 9 osób.

¹⁹ Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju w 2015r., GUS, Warszawa, 25 stycznia 2016 r.

Zatrudnienie w całym sektorze transportu²⁰ w 2015 r. wyniosło 671,6 tys. osób i było o 4,2% większe w porównaniu z 2014 r. (644,7 tys. osób).

Tabela 1 przedstawia dane o zatrudnieniu w sektorze transportu na przestrzeni lat 2005 - 2015 z uwzględnieniem małych podmiotów (do 9 pracujących). Wyszczególniono w niej dane dotyczące zatrudnienia w poszczególnych gałęziach transportu, a także w magazynowaniu i działalności usługowej wspomagającej transport.

²⁰ Pracujący w głównym miejscu pracy. Dane o pracujących dotyczą osób wykonujących pracę przynoszącą im zarobek lub dochód. Do pracujących zalicza się osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy oraz pracodawców i pracujących na własny rachunek. Dane GUS, aktualizacja na 07.12.2016 r.

Tabela nr 1

Zatrudnienie w sektorze transportu w latach 2005-2015 z uwzględnieniem małych podmiotów (do 9 pracujących).²¹

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

Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GUS

²¹ Pracujący w głównym miejscu pracy. Dane o pracujących dotyczą osób wykonujących pracę przynoszącą im zarobek lub dochód. Do pracujących zalicza się osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy oraz pracodawców i pracujących na własny rachunek.

Tabela 2 przedstawia dane GUS dotyczące **przewozów ładunków i pasażerów** w 2015 r.

W 2015 r. wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1803,8 mln ton ładunków, tj. o 2,0 % mniej niż przed rokiem (w 2014 r. przewieziono 1840 mln ton). Wykonana praca przewozowa wyniosła 360,6 mld tonokilometrów i była większa o 3,6 % w porównaniu do 2014 r. (w 2014 r. wykonano pracę przewozową w wysokości 348 mld tonokilometrów).

Tabela nr 2
Przewozy ładunków i pasażerów w 2015 r.

Wyszczególnienie	2014	2015	zmiana (2014=100)
PRZEWOZY ŁADUNKÓW (w tysiącach ton)	1 839 961	1 803 818	98,0
Transport kolejowy	227 820	224 320	98,5
Transport samochodowy	1 547 883	1 505 719	97,3
w tym zarobkowy	874 260	891 978	102,0
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	665 077	705 025	106,0
Transport morski	6 781	6 963	102,7
Śródlądowy transport wodny	7 629	11 928	156,4
Transport lotniczy	38	38	100,2
PRZEWOZY ŁADUNKÓW (w milionach tonokilometrów)	348 022	360 635	103,6
Transport kolejowy	50 073	50 603	101,1
Transport samochodowy	262 860	273 107	103,9
w tym zarobkowy	220 483	232 371	105,4
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	188 574	201 315	106,8
Transport morski	13 621	12 739	93,5
Śródlądowy transport wodny	779	2 187	280,9
Transport lotniczy	146	156	106,5
PRZEWOZY PASAŻERÓW (w tysiącach pasażerów)	709 698	703 742	99,2
Transport kolejowy	268 204	277 321	103,4
Transport samochodowy	431 516	416 774	96,6
Transport morski	611	597	97,6
Śródlądowy transport wodny	1 579	1762	111,6
Transport lotniczy	7 788	7 288	93,6
PRZEWOZY PASAŻERÓW (w milionach pasażerokilometrów)	51 441	52 584	102,2
Transport kolejowy	16 015	17 367	108,4
Transport samochodowy	21 449	21 570	100,6
Transport morski	148	139	93,9
Śródlądowy transport wodny	19	22	116,5
Transport lotniczy	13 811	13 486	97,7

Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GUS²²

²² Przewozy ładunków i pasażerów w 2015 r., GUS, Warszawa, 24 maja 2016 r., dane zaktualizowane w oparciu o *Transport. Wyniki działalności w 2015 r.*, GUS, Warszawa, 16 sierpnia 2016 r.

Spadek przewozów ładunków zanotowano w transporcie kolejowym i samochodowym, natomiast wzrost w transporcie morskim, wodnym śródlądowym i lotniczym.

W 2015 r. transportem kolejowym przewieziono 224,3 mln ton, co stanowi spadek o 1,5 % w stosunku do poprzedniego roku (227,8 mln ton w 2014 r.). W przypadku transportu samochodowego odnotowano spadek o 2,7 %. W 2015 r. za pomocą tej gałęzi transportu przewieziono 1 505,7 mln ton, w stosunku do 1 547,9 mln ton w 2014 r.

Największy wzrost odnotowano w przypadku transportu wodnego śródlądowego, tj. o 56,4 % (11,9 mln ton w 2015 r. w stosunku do 7,6,0 mln ton w 2014 r.).

Z kolei transportem morskim w 2015 r. przewieziono 7 mln ton, co stanowi 2,7 % wzrost w stosunku do roku poprzedniego (6,8 mln ton w 2014 r.).

W przypadku transportu lotniczego w 2015 r. nastąpił wzrost przewozów ładunków o 0,2 % w stosunku do roku poprzedniego.

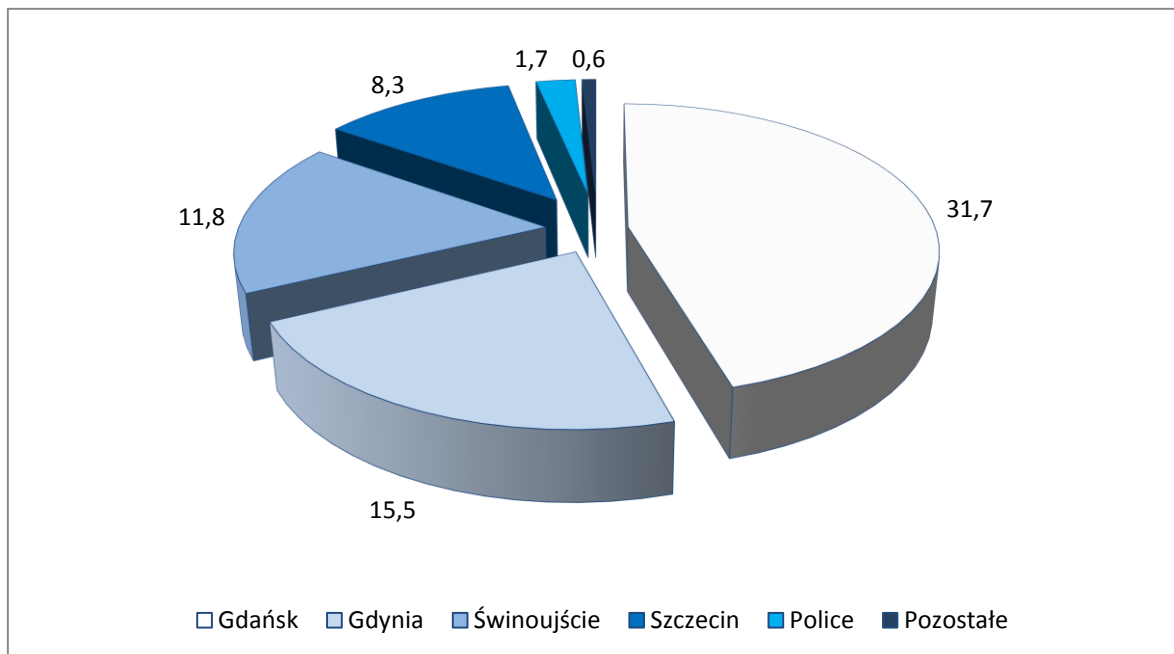
Z kolei wyrażona w tonokilometrach praca przewozowa w 2015 r. wzrosła w transporcie samochodowym (o 3,9 % do poziomu 273,1 mld tonokilometrów), kolejowym (o 1,1 % do poziomu 50,6 mld tonokilometrów), wodnym śródlądowym (o 180,7 %) i lotniczym (o 6,5 %), natomiast zmniejszyła się w przypadku transportu morskiego (o 6,5 % do poziomu 12,7 mld tonokilometrów).

W **portach morskich** w 2015 r. przeładowano 69,7 mln ton ładunków, tj. o 1,4 % więcej niż w roku poprzednim.²³ Wpłynął na to wzrost w skali roku przeładunków w grupie ładunków masowych ciekłych (o 18,0 %), ładunków tocznych samobieźnych (o 11,3 %) oraz pozostałych ładunków drobnicowych (o 2,4 %). Zmniejszyły się natomiast przeładunki kontenerów dużych (o 12,0 %), ładunków tocznych niesamobieźnych (o 4 %) oraz przeładunki w grupie ładunków masowych suchych (o 2,9 %).

W 2015 r. w porównaniu z poprzednim rokiem wzrosły przeładunki w porcie Gdańsk (o 10,3 % do 31,7 mln ton) oraz Szczecin (o 1,6 % do 8,3 mln ton). Spadek przeładunków odnotowano w Gdyni (o 8,5 % do 15,5 mln ton), Świnoujściu (o 5,6 % do 11,8 mln ton) oraz Policach (o 1,5 % do 1,7 mln ton).

Wykres nr 5

Przeładunki w polskich portach morskich w 2015 r. (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GUS

²³ Transport. Wyniki działalności w 2015 r., GUS, Warszawa, 16 sierpnia 2016 r.

Przeładunki w polskich portach w 2015 r. ilustruje wykres 5.

W 2015 r. **środkami publicznego transportu zbiorowego**²⁴ przewieziono 703,7 mln pasażerów, tj. o 0,8 % mniej niż przed rokiem (709,7 mln pasażerów w 2014 r.).²⁵ Mniejsze o 3,4 % w 2015 r. były przewozy transportem samochodowym (416,8 mln pasażerów w stosunku do 431,5 mln pasażerów w 2014 r.).

W przypadku transportu lotniczego odnotowano spadek przewozów o 6,4 %, do poziomu 7,3 mln pasażerów), natomiast w przypadku transportu morskiego spadek ten wyniósł odpowiednio 2,4 %.

Z kolei wzrosły przewozy pasażerów transportem kolejowym, w przypadku którego odnotowano wzrost o 3,4 % (277,3 mln pasażerów w 2015 r. w stosunku do 268,2 mln pasażerów w 2014 r.) oraz transportem wodnym śródlądowym (wzrost o 11,6 %, tj. do poziomu 1,8 mln pasażerów).

Praca przewozowa wykonana przy przewozie pasażerów w 2015 r. wyniosła 52,6 mld pasażerokilometrów i była o 2,2% większa niż przed rokiem (51,4 mld pasażerokilometrów w 2014 r.).

Wg danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) **polskie porty lotnicze** obsłużyły w 2015 r. ponad 30 milionów pasażerów, co stanowi wzrost o 12,3 % w porównaniu do poprzedniego roku, w którym obsłużono ok. 27 mln pasażerów.²⁶ Polski rynek odnotował również wzrost liczby operacji w 2015 r. (o 5,3%). Warto podkreślić, że wyniki przewozów pasażerskich odnotowane przez polskie porty w 2015 r. znacznie przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe²⁷. W całym roku żaden port nie odnotował ujemnej dynamiki ruchu.

Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło jednak nieco gorszy wynik od porównywalnych europejskich portów.

Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji uwzględniającej port w Modlinie) niekwestionowanym liderem wzrostów było lotnisko Warszawa/Modlin. Ruch na tym lotnisku wzrósł w 2015 r. o 52 %, co przełożyło się na ponad 885 tys. pasażerów obsłużonych więcej niż w roku poprzednim. Warto podkreślić, że jest to również lepszy wzrost ilościowy aniżeli lotniska Chopina w Warszawie (+ 612 tys.). Wysokie wzrosty ilościowe odnotował również port w Gdańsku i Krakowie. W obu przypadkach ruch wzrósł o ponad 400 tys. pasażerów. Wśród portów regionalnych warto też wyróżnić lotnisko w Szczecinie, gdzie ruch wzrósł o ponad 125 tys. pasażerów, co oznacza, że obsłużył niemal połowę więcej pasażerów niż rok wcześniej.

W porównaniu z 2014 r. znacząco zmieniła się sytuacja portów regionalnych obsługujących mniej niż 1 mln pasażerów. W 2014 r. wszystkie tego typu porty w Polsce, z wyjątkiem lotniska w Rzeszowie, odnotowały spadki, wobec wzrostów w 2015 r.

Na wykresie 6 przedstawiono wielkości dotyczące obsłużonych pasażerów w ruchu lotniczym krajowym i międzynarodowym- regularnym i czarterowym w 2015 r.

²⁴ Bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej

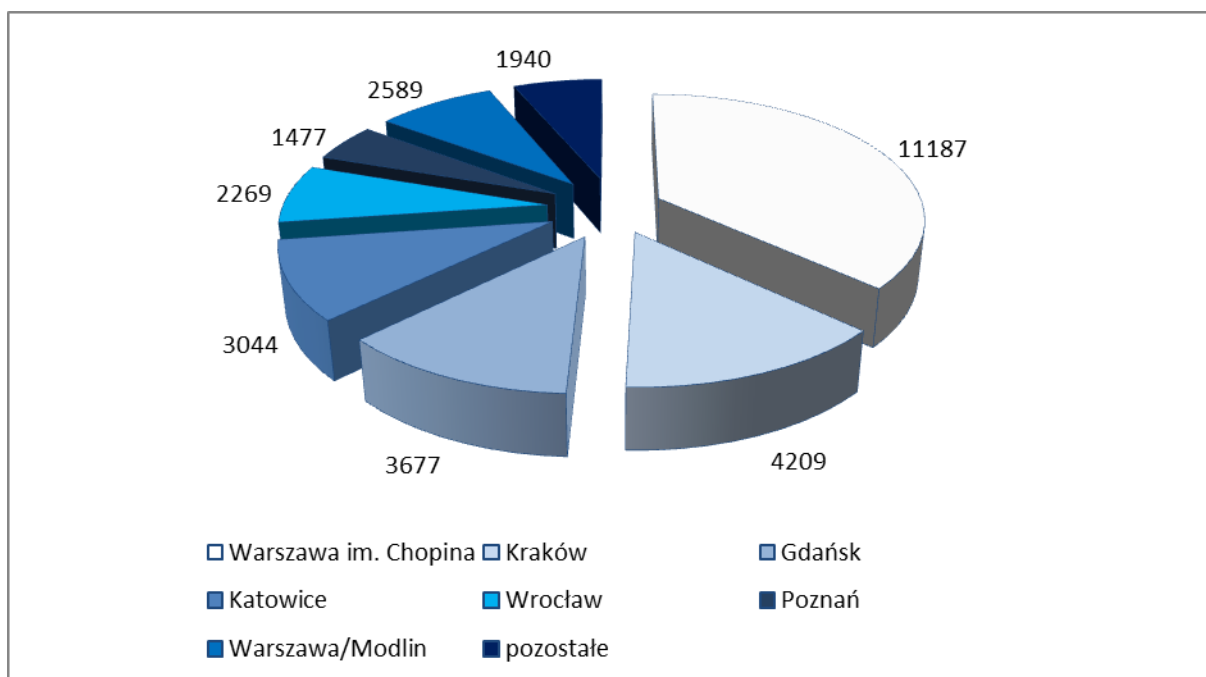
²⁵ Dane dotyczące przewozu pasażerów pochodzą z publikacji: *Przewozy ładunków i pasażerów w 2015 r.*, GUS, Warszawa, 24 maja 2015 r., dane zaktualizowane w oparciu o *Transport. Wyniki działalności w 2015 r.*, GUS, Warszawa, 16 sierpnia 2016 r.

²⁶ Wszystkie dane dotyczące portów lotniczych pochodzą z opracowania: *Analiza przewozów pasażerskich w polskich portach lotniczych w 2015 roku*, ULC, Warszawa, kwiecień 2016 r.

²⁷ 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 nr 6

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu lotniczym krajowym i międzynarodowym-regularnym i czarterowym w 2015 r. (tys. pasażerów)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych ULC²⁸

W zakresie transportu kolejowego w 2015 r. wybudowano, zmodernizowano lub zrewitalizowano **linie kolejowe** na długości 360 km, 540 obiektów inżynierskich, 185 krawędzi peronowych na stacjach kolejowych oraz 836 skrzyżowań.²⁹ Kontynuowano działania modernizacyjne dworców kolejowych oraz proces zakupu nowoczesnego taboru kolejowego.

W 2015 r. oddano do eksploatacji 465 km torów pozwalających na kursowanie pociągów z prędkością 160 km/h. Dostosowanie istniejącej i budowa nowej infrastruktury kolejowej umożliwiła podniesienie prędkości pociągów pasażerskich do 160 km/h (w sumie na 923 km torów), a na niektórych odcinkach, dla nowoczesnych składów dalekobieżnych do 200 km/h (w sumie na 180 km torów). Dla pasażerów oznacza to skrócenie czasu podróży. W ruchu towarowym na zmodernizowanych odcinkach sieć kolejowa dostosowana została do prędkości 120 km/h.³⁰

Wg danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w 2015 r. oddano do ruchu 25,9 km **dróg szybkiego ruchu**, w tym 19,9 km dróg ekspresowych oraz 6 km autostrad.

Na koniec 2015 r. kierowcy mieli do dyspozycji trasy szybkiego ruchu o łącznej długości ponad 3051 km, w tym ponad 1559 km **autostrad** i ponad 1492 km **dróg ekspresowych**. Rozbudowa sieci dróg najwyższych klas umożliwiła zwiększenie spójności terytorialnej Polski oraz wzrost dostępności terenów, które wcześniej uchodziły za peryferyjne czy też słabo skomunikowane. Podejmowane działania wpłynęły również na poprawę bezpieczeństwa wzdłuż korytarzy drogowych, zarówno na odcinkach realizowanych, jak i na drogach do nich równoległych (poprzez przeniesienie ruchu na szlaki o wyższych parametrach technicznych).

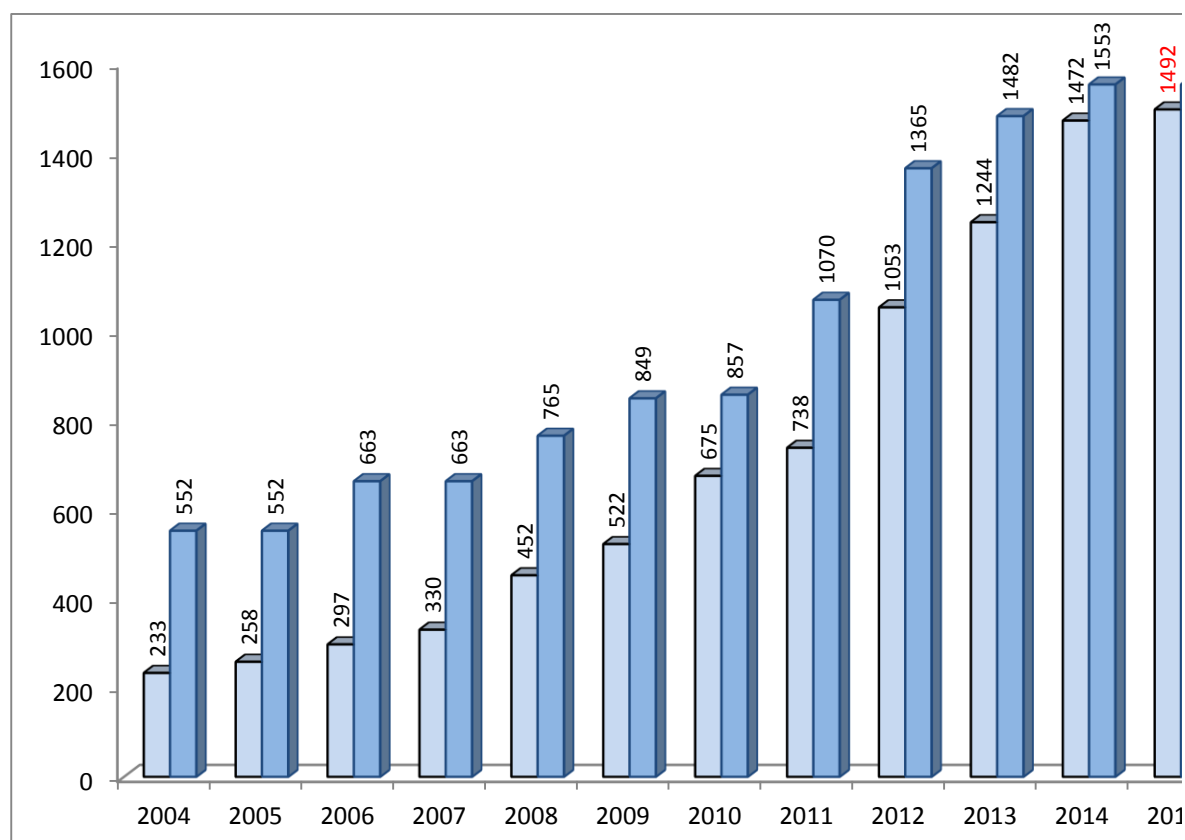
²⁸ Dane nie uwzględniają pasażerów w ruchu tranzytowym oraz G.A.

²⁹ *Sprawozdanie z wykonania w 2015 roku Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020*, MIB, Maj 2016 r.

³⁰ j.w.

Wykres nr 7

Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2004-2015 (km)



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych GDDKiA

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

Na polskich drogach, sukcesywnie **spada liczba ofiar śmiertelnych** w wypadkach drogowych, co przedstawia wykres 8. Wskaźnik ten zmniejszył się o 8,2 % z poziomu 3202 ofiar śmiertelnych w 2014 r. do poziomu 2938 w 2015 r. (tj. zmniejszył się o 264 osoby).³¹

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

W porównaniu z 2014 r. wielkość wskaźnika demograficznego określonego liczbą ofiar śmiertelnych/100 tys. mieszkańców uległa zmniejszeniu i obecnie wynosi 7,6 (w stosunku do 8,4 w 2014r.). Stawia to Polskę w grupie krajów charakteryzujących się wyższym od średniego w Europie poziomem zagrożenia, który wg wstępnych danych osiągnął w 2015 r. wartość 6,0 ofiar śmiertelnych/100 tys. mieszkańców.³²

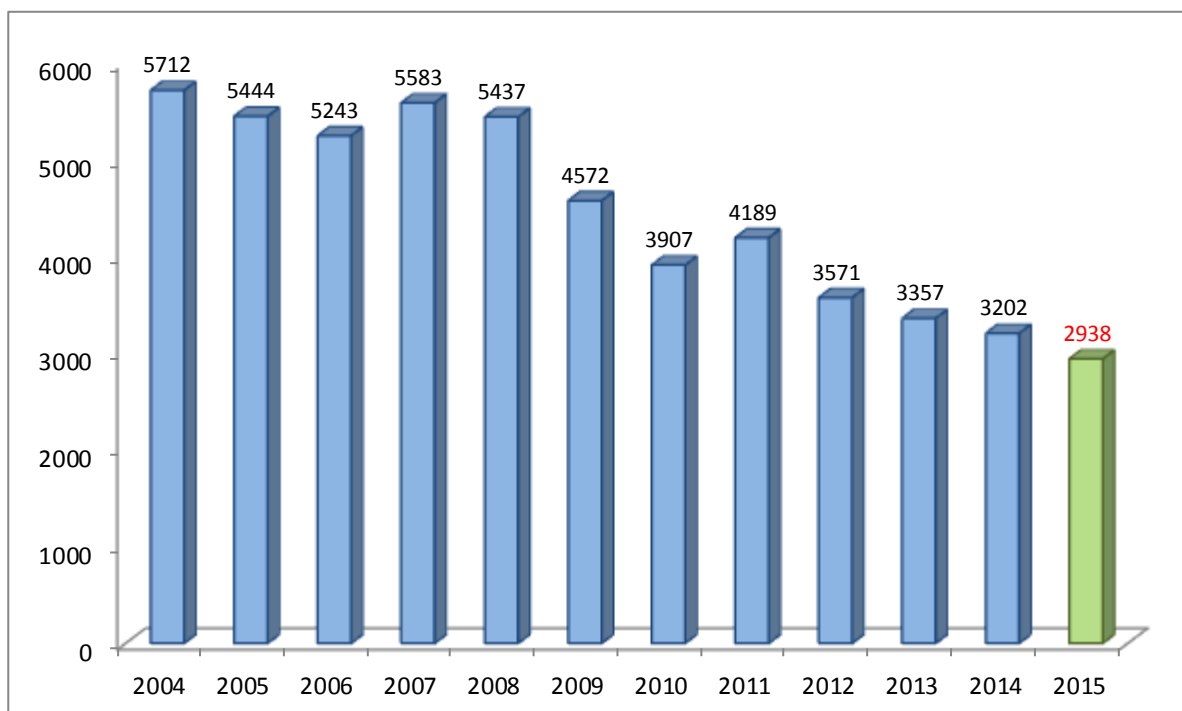
Rysunek 2 obrazuje sytuację w Polsce na tle UE w powyższym zakresie.

³¹ Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 roku, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 22 kwietnia 2016 r.

³² j.w.

Wykres nr 8

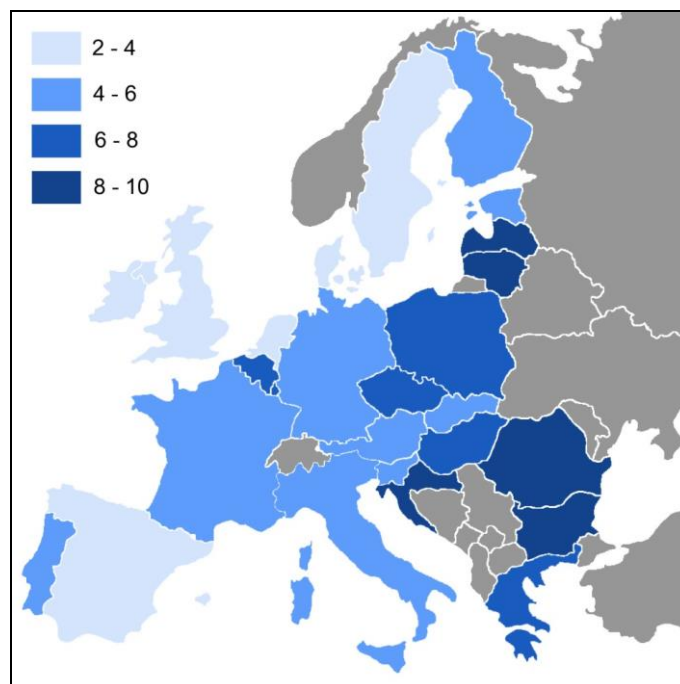
Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2004-2015



Źródło: Opracowanie własne MIB na podstawie danych Sekretariatu KRBRD

Rysunek nr 2

Wskaźnik demograficzny: liczba ofiar śmiertelnych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w 2015 r.



Źródło: Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 roku, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 22 kwietnia 2016 r.

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

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

Istotą dobrze i efektywnie funkcjonującego systemu transportowego wychodzącego naprzeciw najważniejszym wyzwaniom i sprzyjającego rozwojowi gospodarczemu kraju oraz jego poszczególnych regionów jest rozwinięta, zintegrowana i nowoczesna infrastruktura transportowa. Strategiczne podejście do planowania rozwoju infrastruktury transportowej wymaga przygotowania realistycznych ram realizacyjnych, z uwzględnieniem harmonogramu budżetowego biorącego pod uwagę źródła finansowania poszczególnych projektów inwestycyjnych. Rolę taką w odniesieniu do sektora transportu spełnia *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) - zwany dalej DI SRT2020* - przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 października 2014 r. Stanowi on nie tylko uszczegółowienie kierunków interwencji określonych w SRT2020, ale zawiera także zestawienie inwestycji transportowych, które będą realizowane w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE. Dalsza operacjonalizacja SRT2020 oraz DI SRT2020 następuje poprzez wieloletnie programy wdrożeniowe dotyczące poszczególnych gałęzi transportu, w tym przed wszystkim: *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.)*, *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK)*, *Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*³³, *Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020*.

W 2015 r. prowadzone były prace nad ustawą o strategicznych inwestycjach celu publicznego. Punktem wyjścia do prac nad ustawą była potrzeba integracji i możliwego ujednoczenia procedur przygotowania i realizacji inwestycji, dotąd zawartych m.in. w obowiązujących specustawach inwestycyjnych. Specustawy te, mocno ukierunkowane na sektory, których dotyczą, regulują w sposób zróżnicowany powyższe zagadnienia. Ponadto ustawy te nie odnoszą się do zagadnienia kolidowania inwestycji regulowanych przez odrębne specustawy.

Projekt ustawy integruje rozwiązania dedykowane poszczególnym rodzajom inwestycji (obejmują one obecnie: drogi publiczne, linie kolejowe, inwestycje związane z terminalem LNG, budowie przeciwpowodziowe, lotniska użytku publicznego, sieci przesyłowe). Dla inwestycji tych przewidziano szybką ścieżkę proceduralną gwarantującą ich terminową lokalizację i realizację, co m.in. powinno ułatwić realizację krytycznych inwestycji infrastrukturalnych w unijnym okresie programowania 2014-2020. Wspólny system realizacji inwestycji miał na celu podniesienie stopnia spójności systemu prawnego.³⁴

Działania dot. realizacji korytarzy sieci bazowej TEN-T w 2015 r.

W dniu 30 czerwca 2015 r. Rada Ministrów zatwierdziła plany prac dla 2 korytarzy sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) przebiegających przez Polskę: korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz korytarza Morze Północne-Bałtyk. Podstawą ich opracowania były rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr:

³³ Dokument jest obecnie projektem, którego przyjęcie przewiduje się w 2017 r., zgodnie z procedowaną *Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*.

³⁴ Zakresem proponowanej regulacji objęto fazę lokalizacji inwestycji, pozyskania praw do nieruchomości, a także procesu budowlanego, przewidując m.in. integrację rozstrzygnięć inwestycyjnych w ramach decyzji zintegrowanej, podobnej do obecnie funkcjonującej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W propozycji przewidziano również wprowadzenie mechanizmów wzmacniających ład przestrzenny, takich jak opiniowanie przez gminy przebiegu inwestycji oraz rozwiązań technicznych, a także obowiązek następczego dostosowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Prace nad projektem ustawy osiągnęły etap uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych. Po powołaniu nowej Rady Ministrów zdecydowano o włączeniu przedmiotowej problematyki w zakres kompleksowej regulacji o charakterze kodeksowym dotyczącej procesu inwestycyjno-budowlanego, która przygotowywana jest w MIB. Na dzień 5 grudnia 2016 r. projekt Kodeksu Urbanistyczno-Budowlanego (numer z Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów UD135) był na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

- 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. UE L 348 z dnia 20 grudnia 2013 r.);

- 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument "Łącząc Europę", zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. UE L 348 z dnia 20 grudnia 2013 r.).

Dokumenty zostały opracowane przez koordynatorów europejskich - Kurta Bodewiga oraz Catherine Trautmann. Plany prac powstawały przy udziale b. Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, zarządców infrastruktury transportowej w Polsce oraz przedstawicieli regionów, przez które przebiegają korytarze.

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

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

Akceptacja przez Polskę planów pracy wiąże się m.in. z przyjęciem zobowiązania, co do realizacji przewidzianych w nich inwestycji, zwłaszcza w zakresie odcinków transgranicznych i projektów horyzontalnych, względem których KE może przyjąć akty wykonawcze. Do planów pracy załączone są Listy projektów, które opierają się na strategicznych dokumentach krajowych dla poszczególnych rodzajów transportu. Na 2016 r. zaplanowana została aktualizacja Listy projektów oraz Planów pracy dla obydwu Korytarzy przebiegających przez Polskę.

Osiągnięcie 1. celu szczegółowego *SRT2020* wiązało się z podjęciem następujących działań w 2015 r. w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu:

1.1. TRANSPORT DROGOWY

a. działania programowe

- 8 września 2015 r. Rada Ministrów ustanowiła program rozwoju pod nazwą *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.)*. Głównym jego celem jest budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Dodatkowo wyznaczone zostały cele szczegółowe: zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów), wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów), wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar), poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą). Elementem dokumentu jest *Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych* zakładający działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego na odcinkach dróg krajowych, na których istnieje największe ryzyko wystąpienia wypadków. W załącznikach do *Programu Budowy Dróg Krajowych* określone zostały zadania inwestycyjne planowane do realizacji w okresie jego obowiązywania – zakres rzeczowy obejmuje: autostrady i drogi ekspresowe, obwodnice w ciągach dróg krajowych, odcinki autostrad których budowa finansowana będzie ze środków pozabudżetowych, odcinki dróg krajowych zaplanowane do przebudowy, zadania przewidywane do realizacji w ramach *Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych*.
- Ponadto, 8 września 2015 r. Rada Ministrów przyjęła *Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019*. Oparty jest on o mechanizm dotacji celowych z budżetu państwa udzielanych jednostkom samorządu terytorialnego na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych. Dofinansowanie realizacji w latach 2016-2019, wyniesie 4 mld zł. Strategicznym celem przyjętym w *Programie* jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego oraz zwiększenie dostępności transportowej przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym poprzez wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym, a tym samym zmniejszenie liczby i skutków wypadków spowodowanych mankamentami infrastruktury

drogowej. Podjęte w ramach *Programu* inwestycje posłużą realizacji *Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* przyczyniając się do podniesienia poziomu i jakości życia mieszkańców Polski. Poprzez realizację tych przedsięwzięć osiągnięta zostanie poprawa stanu powiązań dróg lokalnych pomiędzy sobą oraz z siecią dróg wojewódzkich i krajowych. Zwiększona zostanie płynność ruchu oraz nastąpi punktowa poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego w miejscach realizowanych inwestycji.

- W 2015 r. strona polska złożyła wniosek do Komisji Europejskiej (KE) o zmianę Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (POIiŚ 2007-2013) w zakresie podniesienia maksymalnych stóp dofinansowania dla wybranych osi priorytetowych, w tym właściwej dla niektórych typów inwestycji drogowych (drogi krajowe poza TEN-T). Proponowana modyfikacja jest rezultatem przeglądu wdrażania POIiŚ w zakresie realizacji projektów inwestycyjnych, determinującego potrzebę skorygowania wielkości wcześniej planowanych wydatków kwalifikowalnych do stanu rzeczywistego, zachowując wielkość zapotrzebowania na środki UE. W wyniku wprowadzenia modyfikacji nastąpi zwiększenie tempa refundacji wydatków przez KE oraz pełne wykorzystanie przyznanej Polsce w ramach POIiŚ 2007-2013 alokacji środków UE. Istotną korzyścią będzie również uwolnienie presji na powiększanie wydatków publicznych, zarówno budżetu państwa, ale również samorządowych, co bezpośrednio wychodzi naprzeciw wymogowi zachowania dyscypliny środków publicznych oraz niepowiększania deficytu krajowego w myśl oczekiwań KE. Powyższa zmiana jest elementem przyjętego przez Radę Ministrów *Programu naprawczego dla funduszy Polityki Spójności 2007-2013* mającego na celu przyśpieszenie wydatkowania funduszy europejskich z perspektywy 2007-2013 i uniknięcie zagrożenia ich niewykorzystania.
- W ramach POIiŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów drogowych w ramach działania 3.1 *Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T* (drogi ekspresowe i autostrady, drogi w warszawskim węzle miejskim sieci bazowej) oraz działania 4.1 *Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego* i działania 4.2 *Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego* (obwodnice na drogach krajowych, w tym ekspresowych, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu). Przyjęcie ww. kryteriów umożliwiło ocenę złożonych projektów i zawarcie pierwszych umów o dofinansowanie ze środków POIiŚ 2014-2020.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

W 2015 r. oddano do ruchu 25,9 km dróg szybkiego ruchu, w tym:

- 19,9 km dróg ekspresowych;
- 6 km autostrad..

Wśród najważniejszych zakończonych zadań inwestycyjnych należy wymienić drogę ekspresową S8 Opacz – Janki – Paszków wraz z powiązaniem z drogą nr 7 w rejonie Magdalenki, drogę ekspresową S8 Powązkowska – Modlińska w Warszawie (wraz z mostem Grota-Roweckiego przez Wisłę), drogę ekspresową S69 Bielsko – Biała – Żywiec, odcinek Buczkowice – Żywiec oraz obwodnice Hrubieszowa, Szczuczyna i Bargłowa Kościelnego.

W tym samym roku zawarte zostały umowy na budowę łącznie ponad 740 km dróg krajowych w tym: 40,2 km autostrad, 671,45 km dróg ekspresowych (również obwodnic klasy S) oraz 28,5 km pozostałych dróg krajowych, w tym obwodnic klasy GP.

Dzięki podejmowanym działaniom kierowcy mają do dyspozycji trasy szybkiego ruchu o łącznej długości ponad 3051 km, w tym ponad 1559 km autostrad i ponad 1492 km dróg ekspresowych. Rozbudowa sieci dróg najwyższych klas umożliwiła zwiększenie spójności terytorialnej Polski oraz wzrost dostępności terenów, które wcześniej uchodziły za peryferyjne czy też słabo skomunikowane. Podejmowane działania wpłynęły również na poprawę bezpieczeństwa wzdłuż korytarzy drogowych, zarówno na odcinkach realizowanych, jak i na drogach do nich równoległych (poprzez przeniesienie ruchu na szlaki o wyższych parametrach technicznych).

1.2 TRANSPORT KOLEJOWY

a. działania programowe

- Opracowano *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK)*, który został przyjęty uchwałą Rady Ministrów Nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r. *KPK* jest dokumentem ustanawiającym ramy czasowe i finansowe realizacji zamierzeń w zakresie inwestycji kolejowych przewidzianych do wykonania do 2023 r. Stanowi on kontynuację *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015, z perspektywą do roku 2020 (WPIK)*. Główny cel programu obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych oraz wynika bezpośrednio z zapisów *SRT2020* w zakresie dotyczącym transportu kolejowego. Cele szczegółowe *KPK* obejmują: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego oraz poprawę jakości przewozów pasażerskich i towarowych. *KPK* określa zadania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i zakłada maksymalne wykorzystanie środków UE na sfinansowanie projektów w ramach: *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*, instrumentu *Łącząc Europę*, *Programu Polska Wschodnia na lata 2014-2020* oraz *Regionalnych Programów Operacyjnych* na lata 2014-2020. Na inwestycje w infrastrukturę kolejową do 2023r. zaplanowano 67,5 mld zł, w tym z budżetu państwa 22,3 mld zł.
- Kontynuowano prace nad przygotowaniem programu wieloletniego pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016–2023*, tj. dokumentu ustanawiającego ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa na lata 2016-2023 dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową. Rozwiązania proponowane w projekcie programu mają na celu z jednej strony - zapewnienie efektywnej kontroli wydatkowania środków publicznych, zaś z drugiej – pełne wdrożenie postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32).
W wyniku modyfikacji podejścia do problematyki utrzymania infrastruktury kolejowej, pod koniec 2015 r. zapoczątkowano prace analityczne, w następstwie których możliwe będzie przyjęcie ostatecznych decyzji o kształcie programu. Analizy te w szczególności odnoszą się do aspektów podmiotowych realizacji programu (weryfikacja kwestii związanych z objęciem programem również innych, niż PKP PLK SA zarządców, którzy zobowiązani są do stosowania przepisów dotyczących stawek zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego), jak i dotyczących kategoryzacji poszczególnych odcinków linii kolejowych (zapoczątkowano i prowadzono działania związane z wypracowaniem nowej kategoryzacji odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA).
W szczególności, zgodnie z przyjętymi założeniami nie przewiduje się dalszej likwidacji linii kolejowych będących w zarządzie PKP PLK S.A. Ponadto we wstępnych pracach nad programem przyjęto założenie, że linie kolejowe, na których aktualnie nie jest prowadzony ruch kolejowy będą utrzymywane przez PKP PLK SA przez cały okres obowiązywania programu – z zachowaniem wymogów wynikających z postanowień ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane w celu przystosowania ich do przewozów w sytuacji, gdy przewoźnicy wygenerują popyt na korzystanie z tych linii
- Kontynuowano prace nad studiami wykonalności dla budowy kolei dużych prędkości (KDP), zapewniającymi możliwość wypracowania decyzji dotyczącej rozpoczęcia realizacji projektu KDP. W listopadzie 2015 r. zakończono realizację *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*. W grudniu 2015 r. zakończono realizację umowy na opracowanie *Studium wykonalności dla przystosowania łódzkiego węzła kolejowego do obsługi Kolei Dużych Prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu*.

- W 2015 r. strona polska złożyła wniosek do KE o zmianę POliŚ 2007-2013 w zakresie podniesienia maksymalnych stóp dofinansowania dla wybranych osi priorytetowych, w tym właściwej dla sektora kolejowego. Proponowana modyfikacja jest rezultatem przeglądu wdrażania POliŚ w zakresie realizacji projektów inwestycyjnych, determinującego potrzebę skorygowania wielkości wcześniej planowanych wydatków kwalifikowalnych do stanu rzeczywistego, zachowując wielkość zapotrzebowania na środki UE. W wyniku wprowadzenia modyfikacji nastąpi zwiększenie tempa refundacji wydatków przez KE oraz pełne wykorzystanie przyznanej Polsce w ramach POliŚ 2007-2013 alokacji UE. Istotną korzyścią będzie również uwolnienie presji na powiększanie wydatków publicznych, zarówno budżetu państwa, ale również samorządowych, co bezpośrednio wychodzi naprzeciw wymogowi zachowania dyscypliny środków publicznych oraz niepowiększania deficytu krajowego w myśl oczekiwań KE. Powyższa zmiana jest elementem przyjętego przez Radę Ministrów *Programu naprawczego dla funduszy Polityki Spójności 2007-2013* mającego na celu przyspieszenie wydatkowania funduszy europejskich z perspektywy 2007-2013 i uniknięcie zagrożenia ich niewykorzystania.
- W ramach POliŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów kolejowych w ramach działania 5.1. *Rozwój kolejowej sieci TEN-T* i działania 5.2 *Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T* (projekty budowy i przebudowy linii kolejowych, horyzontalne projekty multilokalizacyjne, projekty taborowe, kolej miejska).

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*, Program umożliwi zawieranie wieloletnich umów wsparcia finansowego zarządców infrastruktury kolejowej, obejmujących dofinansowanie ze środków publicznych kosztów zarządzania infrastrukturą, w tym jej utrzymania i remontów w latach 2016-2023.
- Kontynuowano realizację *WPIK*, który obowiązywał do końca 2015 r. Prowadzono prace w zakresie budowy, modernizacji, rewitalizacji oraz przygotowania dokumentacji. W ramach realizacji *WPIK* w 2015 r. wybudowano, zmodernizowano lub zrewitalizowano linie kolejowe na długości 360 km, 540 obiektów inżynierskich, 185 krawędzi peronowych na stacjach kolejowych oraz 836 skrzyżowań z drogami kołowymi.³⁵
- Kontynuowano działania modernizacyjne dworców kolejowych oraz proces zakupu nowoczesnego taboru kolejowego.
- Przykładowe projekty kolejowe zrealizowane w 2015 r.:
 - *Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia,*
 - *Rewitalizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny,*
 - *Modernizacja linii kolejowej nr 64 Psary – Kozłów,*
 - *Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Jaworzno Szczakowa,*
 - w ramach inwestycji taborowych do końca 2015 r. zrealizowano m.in. projekty: *Zakup taboru dla PKP Intercity S.A. do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich – zakup 20 EZT* (zakup 20 składów typu Flirt) i *Odnowa taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich* (zakup 20 nowych wagonów).
- Rozpoczęto realizację *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku*. W okresie objętym sprawozdaniem (program przyjęto pod koniec III kwartału 2015 r.) realizowanych było łącznie 16 projektów inwestycyjnych, na które w 2015 r. planowane były wydatki z budżetu państwa (5 projektów) oraz na które w 2015 r. poniesione zostały wydatki przez PKP PLK S.A. jako prefinansowanie wydatków kwalifikowanych (11 projektów). Należy podkreślić, że dla większości projektów trwały prace przygotowawcze.

³⁵ *Sprawozdanie z wykonania w 2015 roku Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020*, MIB, Maj 2016 r.

- Na podstawie *KPK* w 2015 r. wszczęto procedurę przetargową dla 19 zadań inwestycyjnych, podpisano umowy o dofinansowanie pomiędzy Agencją Wykonawczą ds. Innowacyjności i Sieci (INEA) a PKP PLK SA (Grant Agreement) dla 7 projektów w ramach instrumentu *Łącząc Europę (CEF)* oraz podpisano 8 umów o dofinansowanie dla projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach programu *POLiŚ 2014–2020*.
- W zakresie rzeczowym *KPK* w 2015 r. wykonano modernizację elementów infrastruktury kolejowej na projektach: *Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odcinek Czempin - Poznań, Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa), Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F), faza II, Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz, faza II, Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty, faza II. Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III, faza II; Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego, faza II, Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia Miedniewice (Skierniewice), faza II.*
Zakres prac obejmował: tory główne zasadnicze (7,7 km), obiekty inżynieryjne (6 szt., w tym 3 mosty, 1 wiadukt kolejowy, 2 przepusty), przejazdy (10 szt.), rozjazdy (19 szt.), sieć trakcyjną (44,870 km) i 9 peronów.

c. inne działania

- W odniesieniu do korzystania z transportu kolejowego przez osoby o ograniczonej mobilności (w tym osoby niepełnosprawne) - przedstawiciel MIB brał udział w posiedzeniach grupy doradczej ds. monitorowania wdrożenia technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM). Grupa ta została ustanowiona na podstawie art. 9 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110) wprowadzającego TSI PRM. Pierwsze inauguracyjne posiedzenie miało miejsce w dniu 16 marca 2015 r. w Brukseli. W skład grupy doradczej wchodzi przedstawiciele państw członkowskich UE, organów przedstawicielskich sektora kolejowego oraz użytkowników, a także Europejskiej Agencji Kolejowej. Zadania grupy doradczej obejmują m.in.:
 - wspieranie państw członkowskich w opracowaniu swoich wykazów majątku oraz planów wdrożenia,
 - udzielanie pomocy Komisji w monitorowaniu wdrażania TSI PRM,
 - ułatwianie wymiany najlepszych praktyk,
 - pomoc Komisji w określaniu wspólnych priorytetów i kryteriów wdrażania TSI PRM,
 - w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dla Komisji, w szczególności w celu lepszego wdrożenia TSI PRM.
- W 2015 r. trwały prace nad pierwszą weryfikacją i aktualizacją *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* (Dz. U. poz. 1151), tzw. *Plan Transportowy*. W prowadzonych dotychczas pracach wstępnie uwzględniono konieczność osiągnięcia poszczególnych wskaźników realizacji poprawiających dostępność transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych (tabor, perony i dworce).
- W zakresie działań inwestycyjnych dot. taboru kolejowego oraz infrastruktury kolejowej w 2015 r. podejmowane były działania związane z poprawą dostępności przestrzeni publicznej zarówno w pociągach, jak i na obszarze kolejowym dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. W odniesieniu do taboru są to działania prowadzone przez przewoźników pasażerskich (w tym PKP Intercity S.A.), w odniesieniu do dworców kolejowych przez PKP S.A. (głównego zarządcę dworców w Polsce), a w odniesieniu do tuneli i peronów na stacjach kolejowych przez narodowego zarządcę głównej infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK S.A.

Podmioty te w miarę możliwości koordynują realizację uzupełniających się pod tym względem inwestycji.

Przewoźnicy kolejowi w nowych lub modernizowanych składach pasażerskich przewidują rozwiązania bezpośrednio kierowane do osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wyżej opisane udogodnienia oraz odpowiednio dopasowane systemy informatyczne mają na celu zwiększenie dostępności transportu kolejowego bez względu na sprawność pasażera.

Ponadto, kilkuset pracowników drużyn konduktorskich spółki zostało przeszkolonych z obsługi pasażerów z niepełnosprawnością. Dodatkowo, również przewoźnicy regionalni prowadzą inwestycje, które docelowo przystosowują tabor kolejowy do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W zakresie dworców wymogi TSI PRM dotyczą głównie: zmniejszenia wysokości okienek kasowych do 90 cm w punktach obsługi klienta, punktów informacyjnych, automatów biletowych, drzwi i wejść, toalet i stanowisk przewijania dzieci, a także montażu ścieżek dotykowych, informacji wizualnych o wysokim kontraście, podjazdów i wind. Program budowy i przebudowy dworców kolejowych obejmuje obecnie 107 inwestycji, z czego blisko 90 dworców kolejowych udostępniono już podróżnym (m.in. Warszawa Wschodnia, Tarnów, Przemyśl Główny, Iława Główna, Opole Główny, Legnica). Na dworcach wprowadzono również możliwość zgłoszenia konieczności skorzystania z pomocy w poruszaniu się po terenie dworca. Pasażer o ograniczonej możliwości poruszania się może to zrobić, dzwoniąc odpowiednio wcześniej pod dedykowany nr telefonu lub wysyłając maila – wówczas w ciągu maksymalnie 30 minut od przyjęcia zgłoszenia ochrona na danym dworcu będzie gotowa do udzielenia pomocy osobie potrzebującej.

W zakresie peronów i przejść należy podkreślić, że jednym z priorytetów programów wieloletnich dotyczących inwestycji infrastrukturalnych na kolei jest dostosowanie jakości usług do wymagań wszystkich pasażerów, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych, opiekunów z dziećmi w wózkach, osób starszych i podróżnych z cięższymi bagażami. Począwszy od zapewnienia miejsc parkingowych przed dworcem kolejowym, przez zabezpieczenie wygodnej i dobrze oznakowanej ścieżki na peron, po bezproblemowe wsiadanie do pociągu. Dotychczasowa realizacja programów przyczyniła się do likwidacji barier architektonicznych na 700 peronach, gdzie powstały ścieżki dotykowe, pochylnie dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, elementy ułatwiające orientację i poruszanie osobom niewidomym, np. tabliczki informacyjne w alfabecie Braille'a oraz zapewniona została czytelna informacja pasażerska. Perony są systematycznie wyposażane również w windy i platformy dźwigowe. Przykładem jest stacja Katowice, gdzie perony pokryto nową nawierzchnią, zainstalowano podwójne schody ruchome, platformę dźwigową oraz nowy system informacji pasażerskiej. Na krawędziach peronowych oraz przy schodach zostały umieszczone pasy ostrzegawcze o fakturze wyczuwalnej pod stopami, które ułatwiają bezpieczne poruszanie się osobom niewidomym i słabo widzącym. Oprócz tego perony zostały podwyższone, dzięki czemu wsiadanie i wysiadanie z pociągu jest łatwiejsze. Ponadto, wszystkie przystanki i stacje na linii kolejowej Warszawa – Gdynia, przebudowane w ramach projektu modernizacji zostały wyposażone w windy i pochylnie. Łącznie podwyższono standard ponad 150 peronów. W podobny sposób PKP PLK S.A. zmodernizowała linię kolejową od granicy z Niemcami przez Wrocław do Opolą, a także linię na odcinku Łódź – Koluszki – Warszawa. Kolejne modernizacje zakładają podobny standard.

Ponadto należy zaznaczyć, że PKP S.A., Fundacja Grupy PKP i MIGAM „RKPK” uruchomiły pilotażowy projekt tłumaczeń języka migowego online. Z rozwiązania, wprowadzonego z myślą o osobach głuchych i słabo słyszących, można korzystać na 10 największych dworcach kolejowych w Polsce.

1.3 TRANSPORT INTERMODALNY

a. działania programowe

- Segment kolejowych przewozów towarowych, jakim są przewozy intermodalne (czyli przewóz ładunków z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu, ale bez zmiany jednostki ładunkowej, oparte na nowoczesnych systemach informatycznych wspierających zarządzanie całym łańcuchem transportowym) należy do najbardziej dynamicznie rozwijających się elementów przewozów

towarowych w Polsce. Jak wskazano w *SRT2020*, segment przewozów intermodalnych w Polsce jest młodym rynkiem, który charakteryzuje się stałym rozwojem.

- Wg informacji organizacji branżowych, w 2015 r. udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych, mierzony masą ładunków, osiągnął poziom 4,6%. Był wyższy o 0,4 pkt. proc. niż w 2014 r. W wykonanej pracy przewozy intermodalne stanowiły 7,3%, co oznacza, że w porównaniu z 2014 r. wzrosły o 0,5 pkt. proc. Co prawda, w minionym roku zmalała dynamika wzrostu masy i pracy przewozowej, ale zwiększyła się dynamika wzrostu liczby jednostek (z 1,5% do 6,5%). Liczba TEU wzrosła w 2015 r. względem 2014 r. o 3,4 pkt. proc.³⁶.
- Obserwacja rynku przewozów towarowych wykonywanych w transporcie intermodalnym pozwala na stwierdzenie, iż wzrost natężenia przewożonych jednostek dotyczy w zasadzie wszystkich kierunków obsługiwanych przez polskich przewoźników kolejowych (tzn. import, eksport, tranzyt oraz komunikacja krajowa)³⁷. Należy również zwrócić uwagę na rosnącą tendencję wzrostu przewozów kolejowych w komunikacji z Chinami. Jest to pożądane zjawisko gospodarcze, częściowo uzupełniające ofertę polskich portów morskich. Umożliwia dostarczenie ładunku w relatywnie krótkim czasie (od 14 do 20 dni) w porównaniu z drogą morską (około 40 dni). Ze względu na specyfikę przewozów kolejowych występują jednak pewne ograniczenia dotyczące zarówno masy, jak i ilości przewożonych ładunków. Tym niemniej, niewątpliwą zaletą jest możliwość dostarczenia zamówionej partii towaru bezpośrednio do terminala, w którym następuje rozładunek i dostawa do ostatecznego klienta.
- Dla dynamicznego wzrostu znaczenia transportu intermodalnego w Polsce niezbędne jest stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawnych, organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych. Strategiczne cele obejmują realizację działań legislacyjnych i finansowych pozwalających na osiągnięcie w 2020 r. poziomu około 6% udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym. W chwili obecnej, udział ten oscyluje wokół 4% - 5%. Biorąc pod uwagę tempo rozwoju gospodarczego, cele te są możliwe do zrealizowania, a prawdopodobne jest nawet ich przekroczenie. Wymaga to jednak dalszej koordynacji i integracji działań inwestycyjnych w obszarze transportu intermodalnego z innymi działaniami rozwojowymi.
- W ramach POIiŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.2 *Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych*, w zakresie transportu intermodalnego, w tym dla infrastruktury terminali intermodalnych wraz z infrastrukturą dostępową, urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, systemów telematycznych i satelitarnych, a także taboru kolejowego służącego do przewozów intermodalnych.
- W ramach POIiŚ na lata 2014 –2020 na współfinansowanie projektów z zakresu transportu intermodalnego przewidziano kwotę ok. 247 mln euro (działanie 3.2).
- W 2015 r. trwały prace nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju³⁸ w sprawie pomocy na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ na lata 2014 – 2020. Na IV kwartał 2016 r. zaplanowano ogłoszenie konkursu w ramach działania 3.2.

³⁶ Na podstawie transpoland.pl, dostęp w dniu 1.03.2016 r.

³⁷ j.w.

³⁸ Aktualna nazwa: projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Projekt rozporządzenia przygotowany był w Departamencie Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych w b. Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, a następnie w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju. W wyniku uzgodnień podjętych pomiędzy MIB i MR, w kwietniu 2016 r. MIB przejęło od MR opracowanie i procedowanie projektu rozporządzenia. Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego, określonego w ustawie z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020. Zgodnie z nim, właściwy minister, w drodze rozporządzenia, określi szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy w zakresie transportu intermodalnego, a także podmioty udzielające tej pomocy.

b. działania inwestycyjno-wdrożeniowe

Rząd obejmuje wsparciem finansowym z UE (POLiŚ 2007-2013 i 2014-2020) budowę i rozbudowę kolejowych terminali kontenerowych i centrów logistycznych, zarówno w portach morskich, jak i na obszarze pozostałej części kraju. Dofinansowanie obejmuje również zakup i modernizację taboru kolejowego wykorzystywanego w tym segmencie przewozów towarowych oraz zakup urządzeń, instalacji, systemów i wyposażenia terminala/centrum służącego zarządzaniu procesem przewozowym i przeładunkowym. Dzięki takiej polityce, w ramach *POLiŚ 2007-2013* w zakresie działania 7.4 *Rozwój transportu intermodalnego* realizowanych jest 21 projektów dotyczących infrastruktury i taboru kolejowego do wykonywania przewozów intermodalnych na kwotę około 470 mln zł (współfinansowanie ze środków UE). Realizacja rzeczowa tych inwestycji miała miejsce w latach 2010- 2015.

- 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 2015 r. należy w szczególności wymienić:
 - projekt *Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków - Balice" z Krakowem, odc. Kraków Główny - Mydlniki – Balice* – dzięki modernizacji linii Kraków – Balice pociągi dojadą bezpośrednio do terminala lotniska. Powstanie również możliwość zwiększenia częstotliwości kursowania składów w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Projekt realizowany w ramach POLiŚ 2007-2013,
 - projekt *Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn - Szczytno - Szymany (odcinek Olsztyn - Szczytno - linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany - Szczytno - linia kolejowa nr 35) jako kolejne połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem - etap II* – celem projektu było zapewnienie szybkiego i bezpiecznego transportu kolejowego z lotniska w Szymanach do stolicy województwa w szczególności. Projekt realizowany w ramach RPO W-M 2007-2013,
 - projekty: *Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni – PRACE PRZYGOTOWAWCZE* oraz *Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – PRACE PRZYGOTOWAWCZE* – głównym celem realizowanych projektów przygotowawczych było opracowanie elementów dokumentacji przedprojektowej (Studium Wykonalności) niezbędnej dla przygotowania i realizacji projektów w perspektywie 2014-2020.
- W portach morskich w 2015 r. realizowane były projekty inwestycyjne mające bezpośredni wpływ na rozwój transportu intermodalnego obejmujące: budowę i modernizację nabrzeży oraz modernizację 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 POLiŚ 2007-2013: 7.4 *Rozwój transportu intermodalnego*.
- Najważniejsze działania prowadzone w 2015 r. w portach lotniczych:
 - Port Lotniczy Poznań – Ławica: w ramach międzynarodowego projektu *CHAMPIONS* (Poprawa dostępności regionów Europy Środkowej poprzez powiązania transportu lotniczego z transportem publicznym) współfinansowanego w ramach Programu dla Europy Środkowej ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wykonane zostało opracowanie, w którym to wskazano możliwości połączenia szynowego: kolejowego i tramwajowego między Portem Lotniczym, a dworcem kolejowym Poznań-Główny; powstała aplikacja mobilna *Poznań Airport Guide* na urządzenia z systemem Android, która dostarcza kompleksowych i aktualnych informacji dotyczących nie tylko dojazdu z/do lotniska, ale także na temat rozkładów i tras komunikacji publicznej na terenie całej aglomeracji poznańskiej;
 - Powstająca w Porcie Lotniczym Katowice nowoczesna Baza Cargo będzie elementem nowej zintegrowanej strefy logistyczno-przemysłowej dla Śląska, której funkcjonowanie oparte będzie o intermodalny transport towarów.
- Do końca 2015 r. zakończyła się realizacja 21 projektów w ramach działania 7.4 POLiŚ 2007-2013 *Rozwój transportu intermodalnego*.

W ramach NSRO 2007 - 2013, na projekty w zakresie transportu intermodalnego, przeznaczono alokację środków UE wynoszącą ok.116 mln euro. Wg stanu na koniec 2015r. podpisano w ww. zakresie umowy z beneficjentami o wartości ponad 480 mln zł w części wkładu UE.

W rezultacie wspartych inwestycji, wybudowanych lub przebudowanych będzie 15 terminali kontenerowych lub centrów logistycznych.

c. inne działania

- Projekty realizowane w ramach CEF *Łącząc Europę*:
 - Porty morskie Szczecin i Świnoujście – w 2015 r. trwały prace dot. realizacji projektu *Sweden - Poland Sustainable Sea-Hinterland Services "Sustainable Świnoujście - Trelleborg MoS based on upgrading port infrastructure, developing intermodal transport and integrating hinterland corridors"*, który otrzymał wsparcie z Instrumentu "Łącząc Europę" (CEF). Projekt dotyczy rozwoju autostrady morskiej Świnoujście – Trelleborg poprzez rozbudowę infrastruktury portowej w Porcie w Świnoujściu obejmującej elementy intermodalne oraz przeprowadzenie badań związanych z rozwojem portu i proekologicznych rozwiązań technicznych w Porcie w Trelleborgu. Udział polskiego partnera – ZMPSiŚ S.A. w projekcie obejmuje realizację następujących zadań: przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m. Zakres rzeczowy obejmuje: zakup stanowiska nr 6, modernizację i przedłużenie stanowiska nr 5, wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budową placów, torów i estakady. Inwestycja przewidziana jest do realizacji w latach 2014-2019.

1.4 TRANSPORT MORSKI

a. działania programowe

- W dniu 17 marca 2015 r. został przyjęty uchwałą Rady Ministrów dokument *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*. Dokument 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 wprowadzania. Tak ujęta polityka morska ma ułatwić wszystkim zainteresowanym stronom współpracę w kształtowaniu zrównoważonej gospodarki morskiej. Funkcją *Polityki morskiej* jest usystematyzowanie celów i działań służących rozwojowi gospodarki morskiej. Głównymi jego podmiotami i adresatami 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.
- W ramach POIiŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.2 *Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych*, w zakresie transportu morskiego w tym infrastruktury portowej oraz dostępu do portów od strony morza i lądu.

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 2015 r. kontynuowano inwestycje infrastrukturalne w portach morskich, zarówno w ramach poprawy dostępu do portów morskich, jak i infrastruktury portowej.

• Port Gdańsk

Najważniejsze inwestycje i działania podjęte w tym zakresie w 2015 r. to:

- *Rozbudowa nabrzeży wraz z pogłębieniem toru wodnego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku;*
- *Budowa Nabrzeża Północnego w Porcie Północnym w Gdańsku;*
- *Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego w Porcie Gdańsk;*
- *Wymiana taboru pływającego Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku;*
- *Inwestycje wpływające na wzrost poziomu bezpieczeństwa w Porcie Gdańsk;*
- *Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku;*
- *Modernizacja infrastruktury dostępowej drogowo-kolejowej do Basenu Górniczego i nabrzeży: Dworzec Drzewny oraz Przemysłowe;*
- *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 Pomorskiego Centrum Logistycznego - inwestycja Goodman Polska na terenach Gminy Miasta Gdańska;*
- *Budowa chłodni - mroźni na terenie Portu Północnego - inwestycja PAGO Sp. z o.o.;*
- *Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk - Trasa Słowackiego - inwestycja realizowana przez Gminę Miasta Gdańska poprawiająca dostęp drogowy do Portu;*
- *Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) - inwestycja PKP PLK S.A. poprawiająca dostęp kolejowy do Portu;*
- *Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego Etap II - przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie - Inwestycja Urzędu Morskiego w Gdyni poprawiająca dostęp do portu od strony morza.*

• Port Gdynia

Kluczowe znaczenie dla konkurencyjności Portu Gdynia mają inwestycje związane z poprawą dostępu do portu od strony wody i lądu. Są to następujące projekty inwestycyjne:

- *Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia - zadanie przygotowywane wspólnie przez Zarząd Portu i Urząd Morski;*
- *Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni - zadanie przygotowywane przez PKP PLK S.A.;*
- *Połączenie Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez przedłużenie Obwodnicy Trójmiasta i budowę odcinka Drogi Czerwonej - rozwiązanie wypracowane przez ZMPG wraz z gminą.*

Poza projektami dostępowymi główne zadania inwestycyjne przygotowywane przez Zarząd Portu to:

- *Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia;*
- *Przebudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia;*
- *Budowa Infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną;*
- *Budowa Magazynu Wysokiego Składowania w rejonie ulic Kontenerowej i Logistycznej.*

• Port Szczecin i Świnoujście

Działalność inwestycyjna w 2015 r. prowadzona była w oparciu o roczny plan inwestycyjny, który swoim zakresem obejmował głównie inwestycje infrastrukturalne, w tym inwestycje o charakterze strategicznym, wskazane w *Strategii Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027:*

- *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;*

- o *Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego.*

1.5 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

Z uwagi na fakt, iż zgodnie z ustawą z dnia 19 listopada 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1960) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odpowiada za sprawy z zakresu budowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych, w 2015 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpoczęło prace nad opracowaniem programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych, stanowiącego dokument strategiczny określający możliwe kierunki inwestycji w celu rozwoju śródlądowych dróg wodnych tak, aby stały się elementem jednolitej i spójnej europejskiej sieci dróg o znaczeniu międzynarodowym.

Do momentu wejścia w życie przepisów ww. ustawy z dnia 19 listopada 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw, za sprawy z zakresu budowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych odpowiadał minister właściwy do spraw gospodarki wodnej.

a. działania programowe

- W ramach POIiŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.2 *Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych*, w zakresie śródlądowych dróg wodnych, w tym m.in. inwestycji infrastrukturalnych służących poprawie parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych oraz programu wdrażania systemu informacji rzecznej (RIS).

1.6 TRANSPORT LOTNICZY

a. działania programowe

- W 2015 r. powołano zespół resortowy, którego zadaniem jest dokonanie aktualizacji *Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*.
- Zatwierdzono plany generalne Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka, Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost oraz Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury.
- MIB brało czynny udział w posiedzeniach Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, grup roboczych Rady UE ds. lotnictwa, a także posiedzeniach komitetów KE, EASA Management Board, Tymczasowej Rady i Stałej Komisji Eurocontrol, w pracach grup roboczych funkcjonujących w ramach KE, EASA i Eurocontrol, na których wypracowywano propozycje do projektów aktów legislacyjnych i dokumentów nielegislacyjnych z zakresu transportu lotniczego.
- Do działań podjętych w 2015 r. przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) należały m.in.: wydanie certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej dla Radom S.A., zarządzającego lotniskiem Radom – Sadków w zakresie służby AFIS i COM; zatwierdzenie zmiany w systemie funkcjonalnym PAŻP, polegającej na utworzeniu służby ATC – APP/TWR Radom na lotnisku Radom – Sadków; rozpoczęcie procesu certyfikacji instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w Warmia i Mazury sp. z o.o., zarządzającej lotniskiem Olsztyn Mazury w zakresie AFIS i COM; zatwierdzenie Programu Ochrony Portu Lotniczego Olsztyn Mazury przed aktami bezprawnej ingerencji; prowadzenie prac związanych z włączeniem lotniska Olsztyn-Mazury do Planu skuteczności działania Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019 zakończone z wynikiem pozytywnym (pozytywne stanowisko Komisji Europejskiej).
- Do działań podjętych w 2015 r. przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (PAŻP) należały m.in.: negocjacje dotyczące przystąpienia do Wspólnego Przedsięwzięcia SESAR (SESAR JU), który koordynuje prace badawczo – rozwojowe w Unii Europejskiej w zakresie modernizacji systemu żeglugi powietrznej; realizacja zadań przyjętych w Planie Skuteczności Działania dla FABu Bałtyckiego na lata 2015-2019 (PSD), tj.: drugiego okresu referencyjnego (RP2) i kontynuacja działań rozpoczętych w pierwszym okresie referencyjnym (RP1), obejmującym okres 2012-2014

(Krajowy Plan Skuteczności Działania na lata 2012-2014 – KPSD; współpraca z ORO Nawigacja w ramach FABu Bałtyckiego, w tym przede wszystkim wykonywanie działań zawartych w Planie Wdrożenia Baltic FAB, których realizacja doprowadzi do osiągnięcia celów w trzech głównych obszarach: przestrzeni powietrznej, techniczno – operacyjnym oraz organizacyjnym. Jednocześnie prowadzono działania mające na celu wzmocnienie współpracy z sąsiednimi FAB (inter-FAB) i krajami spoza UE w celu zapewnienia spójności operacyjnej zgodnie z celami skuteczności działania SES. W ramach inicjatywy Gate One miała miejsce współpraca z FAB CE i DANUBE FAB.

Najważniejsze działania programowe prowadzone w 2015 r. w portach lotniczych:

- W **Porcie Lotniczym Katowice w Pyrzowicach** opracowano strategię MPL Katowice na lata 2016-2020.
- W **Porcie Lotniczym Olsztyn – Mazury** otrzymano Pozwolenie Radiowe na użytkowanie stacji lotniskowej w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej, decyzję o przedłużeniu certyfikatu lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji oraz zezwolenie na świadczenie usług w zakresie obsługi naziemnej; zatwierdzono Program Ochrony AFIS EPSY, MET EPSY METEO, COM EPSY; współpracowano z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w celu wprowadzenia służby kontroli ruchu lotniczego ATC; odbył się audyt certyfikacyjny przeprowadzony przez Inspektorów ULC, stwierdzający gotowość lotniska do operacyjnego funkcjonowania.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- Do działań podjętych w 2015 r. przez PAŻP należały m.in.: realizacja Programu SESAR, w tym pozyskiwanie współfinansowania UE na tzw. wspólne projekty. Program SESAR, ma na celu unowocześnienie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym; rozliczenie finansowe projektu pn. *Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym* (POLiŚ 2007-2013) w związku z zakończeniem okresu kwalifikowalności. Zawarcie aneksu do umowy o dofinansowanie oraz dalsza rzeczowa i finansowa realizacja projektu; pozyskanie środków finansowych na realizację projektu w ramach POLiŚ 2007-2013 pn. *Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym – etap II*, będącego dalszym etapem inwestycji w infrastrukturę CNS (ang. Communication Navigation Surveillance).

Najważniejsze działania wdrożeniowo-inwestycyjne prowadzone w 2015 r. w portach lotniczych:

- Podjęte przez **Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy** działania skupiały się wokół Projektu kluczowego pn. *Zintegrowany projekt inwestycyjny rozwoju funkcji usługowych portu lotniczego w Bydgoszczy w ramach węzła komunikacyjnego aglomeracji bydgosko-toruńskiej* oraz projektu konkursowego, do którego Port przystąpił po ogłoszeniu naboru wniosków przez Instytucję Zarządzającą na podstawie Uchwały nr 13/391/14 podjętej przez Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 marca 2014 r. o uruchomieniu naboru wniosków o dofinansowanie projektu ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Działania 1.4.
- **Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy** we wrześniu 2015 r. zakończył rozbudowę terminala pasażerskiego zwiększając przepustowość pasażerską do 7 mln pasażerów rocznie.
- W **Porcie Lotniczym Katowice w Pyrzowicach** w ramach projektów finansowanych z POLiŚ zbudowano nową drogę startową i oddano ją do eksploatacji, rozbudowano płytę postojową PPS-1 wraz z modernizacją dróg kołowania, zbudowano nową bazę CARGO (etap I projektu), stanowisko do odladzania samolotów i terminal przylotowy. W ramach głównych inwestycji finansowanych ze środków własnych i obligacji GTL S.A. w 2015r. realizowana była budowa nowego terminala CARGO (kontynuowano prace budowlane) oraz przebudowa „starej drogi startowej” (rozpoczęto prace budowlane).
- W **Porcie Lotniczym Kraków-Balice im. Jana Pawła II** w 2015 r. zakończono inwestycje związane z rozbudową płaszczyzn w części północno-wschodniej, przebudową dróg kołowania Bravo (B) i Fokstrot (F), przebudową dróg kołowania Alfa (A) i Golf (G), poszerzeniem płyty postojowej przy BAT oraz drogi kołowania Charlie (C), a także budową i przebudową drogi

kołowania Delta (D). Ponadto trwały prace nad rozbudową i przebudową Międzynarodowego Terminala Pasażerskiego i budową parkingu terenowego.

- W **Porcie Lotniczym Lublin** kontynuowano realizację projektu pn. *Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego: Port Lotniczy Lublin SA (Świdnik)*.
- W 2015 r. w **Porcie Lotniczym Łódź im. Władysława Reymonta** rozpoczęto inwestycję polegającą na: utworzeniu trzech dodatkowych miejsc postojowych dla statków powietrznych oraz jednego stanowiska do odladzania dla samolotów. Ponadto w 2015 r. został zrealizowany ostatni etap Zadania pn. *Modernizacja i przebudowa starego odcinka Głównej Drogi Startowej G-DS. – II etap od 700m do 1200m + III etap*.
- W **Porcie Lotniczym Olsztyn – Mazury** zrealizowano inwestycje w ramach projektu pn.: *Regionalny Port Lotniczy Olsztyn – Mazury* – zapisanego w indykatywnym wykazie indywidualnych projektów kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Warmii i Mazur na lata 2007-2013.
- **Port Lotniczy Poznań – Ławica** kontynuował inwestycje związane z rozbudową i modernizacją infrastruktury lotniskowej i terminalowej realizowanych w ramach perspektywy unijnej na lata 2007-2013. W 2015 r. zrealizowano następujące zadania: modernizacja drogi startowej i drogi kołowania November (N); budowa stanowiska do odladzania samolotów; rozbudowa i modernizacja Terminala Pasażerskiego; modernizacja płyty postojowej PPS w części wojskowej – w ramach niniejszego zadania współfinansowanego z Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 została wykonana inwestycja polegająca na modernizacji płyty postojowej samolotów PPS nr 3 oraz rozdzielni NN; kontynuowano realizację projektu *Poprawa systemu ochrony lotniska Poznań-Ławica*.
- W **Porcie Lotniczym Radom** w 2015 r. dokonano inwestycji polegającej na operacyjnym wdrożeniu oświetlenia nawigacyjnego drogi startowej oraz świateł PAPI na obu jej kierunkach. Inwestycja pozwoliła na rozpoczęcie obsługi lotów nocnych oraz zmianę kategorii drogi startowej na przyrządową z podejściem nieprecyzyjnym. Ponadto, zainwestowano w środki transportu i urządzenia mechaniczne do obsługi statków powietrznych (np. sprzęt handlingowy, pojazd ratowniczo-gaśniczy, sprzęt utrzymania lotniska). W 2015 r. opracowano dokumentację budowlaną przebudowy i wydłużenia drogi startowej, wraz z posadowieniem systemu ILS kategorii I.
- Do najważniejszych inwestycji w **Porcie Lotniczym Rzeszów – Jasionka** w 2015 r. należała budowa hangarów dla statków powietrznych wraz z płytą postojową; budowa świateł podejścia, przebudowa drogi startowej oraz budowa drogi północnej; na mocy rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 6 lutego 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wykazu punktów wwozu, przez które można wprowadzać rośliny, produkty roślinne lub przedmioty (Dz. U. z 2015 r. poz.240), uruchomiono przy współpracy z Wojewódzkim Inspektoratem Ochrony Roślin i Nasiennictwa drugi w Polsce punkt odpraw fitosanitarnych przez lotnicze przejście graniczne, jako zapasowy dla Warszawy.
- W **Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie** w 2015 r.: zakończono modernizację i przekazano do eksploatacji strefę T1 oraz zintegrowano ją ze strefą T2; rozbudowano sortownię i system transportu bagażu; opracowano koncepcję wymiany opraw halogenowych drogi startowej DS-3 na oprawy LED; zakupiono sprzęt i wyposażenie Terminala Pasażerskiego A, w tym Zintegrowanego Systemu Bezpieczeństwa, urządzeń do kontroli bezpieczeństwa, a także przebudowano płyty lotniskowe PPS-2, PPS-4, PPS-6 (wraz z DK-D1) oraz drogę startową DS-3 i drogę kołowania; zakończono budowę kolejowego frontu rozładunkowego paliwa lotniczego wraz z rurociągiem dalekosiężnym; zamontowano podświetlane znaki pionowe w ramach zadania polegającego na utworzeniu 5 stanowisk postojowych dla śmigłowców EPW (rejon LSP-TWY D5).
- W **Porcie Lotniczym Zielona Góra – Babimost** zrealizowano zadanie inwestycyjne polegające na naprawie drogi kołowania Alfa (A) i płyty postojowej nr 3 i 4 (wymiana dylatacji oraz naprawa ubytków). Urząd Marszałkowski woj. lubuskiego wybudował i oddał do dalszej eksploatacji Halę Kontroli Przyłotów.
- W 2015 r. w **Porcie Lotniczym Wrocław – Strachowice** zrealizowano następujące inwestycje: budowa płyty do odladzania oraz drogi pożarowej wraz z drogami kołowania do płyty; przystosowanie lotniska do wyższej kategorii ILS, w ramach którego zostały przeprowadzone m.in. inwestycje – rozbudowa i modernizacja systemu oświetlenia nawigacyjnego, rozbudowa systemu

oświetlenia nawigacyjnego do wyższej kategorii, budowa systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym, remont drogi startowej; zakup 2 rękawów wraz z zasilaniem, sterowaniem i systemem dokowania; dostawa, instalacja i uruchomienie fabrycznie nowych urządzeń służących do przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa przez służby kontroli obsługujące lotnicze przejście graniczne Wrocław – Strachowice; zakup 2 nowych ciężkich lotniskowych samochodów ratowniczo-gaśniczych oraz 2 zestawów do odśnieżania lotniska oraz oczyszczarki kompaktowej do zimowego i letniego czyszczenia nawierzchni sztucznych lotniska; budowa zaplecza technicznego dla działu utrzymania lotniska (w ramach prac została przeprowadzona rozbiórka budynku technicznego oraz przebudowa terminala T1).

c. inne działania

- W ramach integrowania polskiego lotnictwa cywilnego z europejskim systemem transportowym prowadzono działania wynikające z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. Urz. UE L 179 z 29.06.2013, str. 46).
Proces standaryzacji obejmował dwa zasadnicze obszary: zarządzanie elektronicznym Systemem Informacji ds. Standaryzacji (SIS) oraz wsparcie inspekcji standaryzacyjnych EASA prowadzonych w ULC. W 2015 r. miały miejsce w Polsce 2 inspekcje EASA.
- Na płaszczyźnie współpracy dwustronnej działania przedstawicieli MIB służyły stworzeniu optymalnych warunków wykonywania regularnej komunikacji lotniczej, poprzez tworzenie i modyfikowanie odpowiedniej bazy prawno-traktatowej oraz podejmowanie bezpośrednich kontaktów z władzami lotniczymi innych państw. W 2015 r. nawiązano kontakty z władzami lotniczymi Curacao, Jamajki, Nowej Zelandii, Seszeli w sprawie zawarcia bilateralnych umów o komunikacji lotniczej. Podpisano Porozumienie między Warszawskim Biurem Handlowym w Tajpej a Biurem Handlowym i Kulturalnym Tajpej w Warszawie o transporcie lotniczym oraz uzgodniono z władzami lotniczymi Federacji Rosyjskiej możliwość rozszerzenia współpracy PLL LOT S.A. i Aeroflot w oparciu o umowę code-share o punkty wewnętrzne. Prowadzono bieżącą współpracę z władzami lotniczymi innych państw w sprawach związanych z realizacją dwustronnych umów o komunikacji lotniczej. Udzielano także wsparcia eksperckiego w obszarze ochrony lotnictwa cywilnego dla Serbii oraz Bośni i Hercegowiny poprzez udział w czynnościach organizowanych przez ECAC.
- Strona polska aktywnie uczestniczyła 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).
- W 2015 r. zakończono negocjacje Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o statusie sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie procedur oznaczania lotów. Porozumienie zostało podpisane w dniu 4 listopada 2015 r. w Stuttgarcie i weszło w życie z dniem podpisania.
- W 2015 r. podpisano Deklarację o współpracy państw Grupy Wyszehradzkiej. Deklaracja została podpisana w celu zacieśnienia współpracy m. in. w zakresie rozwoju połączeń pomiędzy państwami (tzw. connectivity), tworzenia ram prawnych dla bezzałogowych statków powietrznych, dalszej poprawy bezpieczeństwa lotniczego, jak również wypracowywania wspólnego stanowiska na forach międzynarodowych, dzięki czemu interesy państw regionu Europy Środkowowschodniej byłyby jeszcze lepiej reprezentowane.
- Podejmowane przez PAŻP w 2015 r. działania zmierzały w kierunku ewolucji systemu zarządzania ruchem lotniczym, której głównym elementem jest wizja Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Aktywny udział w krajowych i europejskich programach rozwojowych umożliwił ekspansję na rynku, na którym zachodzą dynamiczne zmiany, a oczekiwania są coraz większe.

Stosowane w tym celu środki to przede wszystkim przepisy prawa określające zasady funkcjonowania i finansowania, zwiększanie pojemności przestrzeni powietrznej i utrzymanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przy jednoczesnym zachowaniu efektywności kosztowej, jak również zapewnienie zrównoważonego dla środowiska rozwoju rynku lotniczego. Są to również programy badawczo rozwojowe, jak SESAR, czy współpraca w ramach FAB-ów prowadzące do ujednolicania norm i obowiązkowych programów wdrożeniowych. We wszystkich tych działaniach aktywny udział brała PAŻP. W 2015 r. PAŻP dokonała aktualizacji planu inwestycyjnego na lata 2015-2020 w celu uzupełnienia zaległości inwestycyjnych z lat poprzednich, zabezpieczenia niezbędnej infrastruktury do realizacji podziału pionowego przestrzeni powietrznej oraz separacji poziomej, zapewnienia infrastruktury planów awaryjnych, jak również w związku z implementacją funkcjonalności wskazanych w SESAR Deployment Program i ATM Master Planie.

1.7 TRANSPORT MIEJSKI

a. działania programowe

- W 2015 r. strona polska złożyła wniosek do KE o zmianę POliŚ 2007-2013 w zakresie podniesienia maksymalnych stóp dofinansowania dla wybranych osi priorytetowych, w tym właściwej dla transportu miejskiego. Proponowana modyfikacja jest rezultatem przeglądu wdrażania POliŚ w zakresie realizacji projektów inwestycyjnych, determinującego potrzebę skorygowania wielkości wcześniej planowanych wydatków kwalifikowalnych do stanu rzeczywistego, zachowując wielkość zapotrzebowania na środki UE. W wyniku wprowadzenia modyfikacji nastąpi zwiększenie tempa refundacji wydatków przez KE oraz pełne wykorzystanie przyznanej Polsce w ramach POliŚ 2007-2013 alokacji UE. Istotną korzyścią będzie również uwolnienie presji na powiększanie wydatków publicznych, zarówno budżetu państwa, ale również samorządowych, co bezpośrednio wychodzi naprzeciw wymogowi zachowania dyscypliny środków publicznych oraz niepowiększania deficytu krajowego w myśl oczekiwań KE. Powyższa zmiana jest elementem przyjętego przez Radę Ministrów *Programu naprawczego dla funduszy Polityki Spójności 2007-2013* mającego na celu przyspieszenie wydatkowania funduszy europejskich z perspektywy 2007-2013 i uniknięcie zagrożenia ich niewykorzystania.
- W ramach POliŚ 2014-2020 oraz POPW 2014-2020 w 2015r. przyjęto kryteria wyboru projektów z obszaru transportu miejskiego. Uzgadniano także z wnioskodawcami zakresy projektów transportu miejskiego, przewidzianych do finansowania ze środków ww. programów operacyjnych, w ramach procesu opiniowania przez ministra właściwego do spraw rozwoju Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- W bezpośrednim sąsiedztwie Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy powstała Pomorska Kolej Metropolitalna, która łączy transport lotniczy z kolejowym. Ponadto kolej ta łączy się również z transportem miejskim.
- Od 9 grudnia 2012 r. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wspólnie z Kolejami Wielkopolskimi Sp. z o.o. oraz Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu wprowadziły nowy rodzaj biletu miesięcznego pod nazwą *Bus-Tramwaj-Kolej – Jeden Bilet*, który obowiązuje w pociągach regionalnych w promieniu ok. 30 km od Poznania oraz w tramwajach i autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.
- Przedłużono trasy wybranych kursów miejskich linii autobusowych nr 5 i 14 do terminala Portu Lotniczego Radom (działanie zrealizowane przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu).

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

Oprócz stworzenia nowoczesnej i zintegrowanej sieci połączeń transportowych, *SRT2020* wskazuje, że niezbędnym elementem efektywnie funkcjonującego systemu transportowego jest jego właściwa

organizacja. W tym kontekście *SRT2020* określa model organizacji i zarządzania tym systemem, który powinien opierać się na trzech podstawowych elementach:

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

Osiągnięcie 2. celu szczegółowego *SRT2020* wiązało się z podjęciem następujących działań w 2015 r. w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu.

2.1. TRANSPORT DROGOWY

a. działania programowe

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.) wprowadził nowy system zarządzania decyzjami inwestycyjnymi. Rada Ministrów ustanawiając *Program* wyposażyła ministra właściwego do spraw transportu w uprawnienia dotyczące wskazywania do realizacji zadań inwestycyjnych spośród ujętych w załączniku do dokumentu (autostrady, drogi ekspresowe, obwodnice). Wybór dokonywany przez ministra właściwego do spraw transportu wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Ustanowiony mechanizm powinien zapewnić kierowanie do realizacji inwestycji kluczowych dla sieci dróg krajowych, które przyniosą możliwie największą wartość dodaną oraz przyczynią się do efektywnego wykorzystania środków publicznych, w tym szczególnie absorpcji środków pomocowych UE.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

Budowa Systemu Zarządzania Ruchem na Autostradach i Drogach Ekspresowych jako elementu wdrożenia Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem w celu zmniejszenia negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko oraz podniesienia efektywności wykorzystania infrastruktury drogowej.

W zakresie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T - projektu wiodącego dla opisywanego działania:

- Opracowano studium wykonalności oraz złożono wnioszek aplikacyjny do konkursu CEF, w ramach koperty narodowej, dla którego nabór wniosków trwał do 16 lutego 2016 r. W związku z mniejszą niż zakładano alokacją CEF w priorytecie ITS for Roads, z projektu KSZRD na sieci TEN-T wydzielono autonomiczny ETAP I. Wartość zgłoszonego projektu KSZRD na sieci TEN-T ETAP I to około 650 mln zł. Decyzją KE z lipca 2016 r. projekt uzyskał rekomendację do dofinansowania z CEF w pełnej wnioskowanej kwocie (ok. 123 mln EURO, 85% wartości projektu).
- W wyniku dialogu technicznego, przygotowano SIWZ na wybór Konsultanta/Inżyniera Kontraktu dla projektu KSZRD na sieci TEN-T. Przetarg został ogłoszony w kwietniu 2016 r. pn. *Usługa wsparcia i doradztwa technicznego dla Zamawiającego w przygotowaniu, wdrożeniu i eksploatacji Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T (KSZRD na sieci TEN-T)*.
- Kolejne postępowania przetargowe w ramach projektu dotyczyły będą doradztwa prawnego, właściwych wdrożeń oraz działań promocyjnych dla KSZRD na sieci TEN-T.

Ponadto:

GDDKiA realizuje projekt *Crocodile* współfinansowany ze środków UE. GDDKiA w ramach projektu – prowadzonego w konsorcjum z innymi krajami - utworzy Krajowy Punkt Dostępowy (KPD), odpowiadający wymogom rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz. U. UE L 247 z 18.09.2013, str. 6).

- Szacowana wartość projektu to 6 mln zł. Podstawowe założenia realizacji KPD są następujące:
 - będzie gromadził w czasie rzeczywistym dane zawierające informacje o utrudnieniach w ruchu drogowym;
 - będzie zawierał interfejs do przekazywania oraz odbierania informacji;
 - w celu zachowania interoperacyjności, informacje będą zbierane i udostępniane w formacie DATEX II;
 - z KPD korzystać będą wyłącznie zaakceptowani odbiorcy i dostawcy danych. Użytkownicy anonimowi będą mieć dostęp do danych archiwalnych, zawierających dane o utrudnieniach.
- Wg informacji GDDKiA w odniesieniu do działania priorytetowego: *Zapewnienie usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych*, obecnie w serwisie internetowym GDDKiA (zakładka serwis dla kierowców) dostępny jest wykaz parkingów dla pojazdów ciężarowych przy autostradach i drogach ekspresowych.

Wykaz obejmuje takie informacje jak: dokładna lokalizacja parkingu (współrzędne gps, pikietaż), liczba miejsc postojowych, opis poziomu ochrony i bezpieczeństwa oraz usług (uwzględnia informacje o dostępności: ochrony, ogrodzenia, monitoringu wideo, oświetlenia, stacji paliw, miejsc postojowych dostosowanych do ładunków niebezpiecznych, miejsc noclegowych, myjni, warsztatu, restauracji), a także dane operatora parkingu.
- Baza danych o parkingach będzie również funkcjonowała w ramach Krajowego Punktu Dostępowego, który zostanie utworzony poprzez projekt *Crocodile*. Umożliwi to przekazywanie informacji związanej z parkingami z jednego punktu dostępowego w formacie DATEX II, co wpisuje się w wymagania określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniającym dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (Dz. Urz. UE L 247 z 18.09.2013, str. 1).

c. inne działania

Prowadzono współpracę z Komisją Europejską dotyczącą realizacji postanowień 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. Urz. UE L 207 z 06.08.2010, str. 1), w szczególności poprzez udział w pracach:

- Europejskiego Komitetu ds. ITS;
- 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.

2.2. TRANSPORT KOLEJOWY

a. działania programowe

- W 2015 r. 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 2015 r. trwały prace nad pierwszą weryfikacją i aktualizacją *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* (Dz. U. poz. 1151), tzw. *Plan Transportowy*. Obowiązujący *Plan Transportowy* przewiduje, że pierwsza weryfikacja i aktualizacja dokumentu nastąpi w 2016 r. W związku z tym w 2015 r. podjęto prace analityczne zmierzające do opracowania materiałów przygotowawczych, niezbędnych do

przeprowadzenia w 2016 r. procesu legislacyjnego dotyczącego nowelizacji obecnego rozporządzenia. Analizowane propozycje będą podlegały dalszym uzgodnieniom zarówno z podmiotami dialogu społecznego, jak i z instytucjami reprezentującymi potrzeby samorządu terytorialnego.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- W celu poprawy oferty transportu kolejowego implementowany jest projekt kolejowych korytarzy towarowych (Rail Freight Corridors – RFC), przewidzianych w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. U. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22, z późn. zm.)*, zmienionym *rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę”, zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz. U. UE L 348 z 20.12.2013, str. 129, z późn. zm.)*

Na mocy rozporządzenia 913/2010 zostało utworzonych 9 korytarzy towarowych, spośród których korytarz Morze Północne-Bałtyk (RFC8), uruchomiony w listopadzie 2015 r., łączy Terespol z m.in. Rotterdamem, Berlinem, Pragą i Kownem. Ustanowiono w nim punkt kompleksowej obsługi (Corridor One Stop Shop, tzw. C-OSS), oferujący informacje na temat zdolności przepustowej infrastruktury korytarza dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę państwową oraz dający możliwość zamawiania przepustowości w transporcie międzynarodowym. Aplikowanie o przepustowość jest prowadzone zarówno w formie ad hoc, jak i poprzez zamawianie stałych tras katalogowych (za pomocą programu informatycznego, w ramach oferty publikowanej na stronach internetowych C-OSS).

2.3 TRANSPORT MORSKI

a. działania programowe

W 2015 r. toczyły się w Parlamencie Europejskim prace dotyczące projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zasad dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej w portach.

2.4 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

a. działania programowe

Zakończono 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 (Dz. Urz. UE L 272 z 12.10.2013, str. 41). Stosownie do postanowień dyrektywy utworzono elektroniczny rejestr (baza danych o statkach), w szczególności danych statków uprawiających żeglugę międzynarodową. Współfinansowanie utworzenia Elektronicznej bazy danych statków nastąpiło po przystąpieniu do programu badawczego IRIS Europe 3, wspierającego bezpieczeństwo i efektywność transportu na europejskich drogach wodnych.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie utworzona została Elektroniczna baza danych statków, która oprócz administrowania informacjami wymaganymi przez przepisy unijne, służy do gromadzenia i wymiany również innych informacji przekazywanych przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej. Baza przyczyni się do usprawnienia wykonywania zadań nałożonych na organy administracji żeglugi śródlądowej oraz do sprawniejszej obsługi. Budowa bazy danych statków współfinansowana została w ramach projektu IRIS Europe 3 (z funduszu TEN-T) – w 2015 r. nastąpiło zakończenie działań wdrożeniowych Elektronicznej bazy danych statków, obecnie jest ona w pełni funkcjonalna.

2.5 TRANSPORT LOTNICZY

a. działania programowe

- Do działań podjętych w 2015 r. przez PAŻP należały m.in.: współpraca na szczeblu krajowym i międzynarodowym z organami administracji rządowej i samorządowej, portami lotniczymi, przewoźnikami lotniczymi, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i wspomagającymi pracę tych służb, jak również innymi podmiotami branżowymi oraz ośrodkami akademickimi i badawczo-rozwojowymi. Prowadzono prace nad wprowadzeniem pierwszej fazy pionowego podziału sektorowego ACC (ang. Area Control Centre) w FIR Warszawa w I kwartale 2016r. Implementacja nowej przestrzeni powietrznej realizowana jest w ramach programu *Polska przestrzeń powietrzna 2010+*. Kontynuowano działania związane z wdrożeniem koncepcji FRA (ang. Free Route Airspace) wpływającej na poprawę efektywności lotów po trasie (działania w ramach współpracy Baltic FAB, jak również zharmonizowane z wdrażaniem pionowego podziału przestrzeni powietrznej). Przeprowadzono optymalizację trajektorii lotów dla operatorów statków powietrznych, czyli efektywne prowadzenie operacji lotniczych poprzez wprowadzanie nowych dróg bezpośrednich, tzw. Lotów po prostej – DCT (ang. Direct). Dokonano aktualizacji planów awaryjnych w związku ze zmianami w systemie funkcjonalnym ATM (ang. Air Traffic Management), w szczególności dotyczącymi operacyjnego systemu PEGASUS_21 (P_21), współpracy z NMOC (ang. Network Manager Operations Centre) oraz organizacji pracy służb ruchu lotniczego (ATS – ang. Air Traffic Services). Wprowadzono w uzgodnieniu z NMC Eurocontrol scenariusze ruchowe, których zadaniem było odciążenie sektorów ACC wykazujących przekroczenia przepływu ruchu w godzinach szczytowych, celem podniesienia przepustowości i minimalizacji opóźnień trasowych.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- W 2015 r. PAŻP realizowała zadania inwestycyjne związane z podziałem pionowym przestrzeni powietrznej (dwuwarstwowym i trzywarstwowym), separacją poziomą, utrzymaniem pokrycia radionawigacyjnego, zapewnieniem narzędzi do kontroli jakości parametrów CNS, zapewnieniem infrastruktury informatycznej do zarządzania PAŻP i dla planów awaryjnych oraz wdrożeniem narzędzi poprawiających komfort i efektywność pracy operacyjnej. Ponadto przygotowano koncepcję operacyjną i platformę testową dla projektu Remote Tower, realizowano zadania inwestycyjne: TWR Poznań, kontynuowano prace nad TWR Katowice, TWR Kraków i TWR Modlin.

Najważniejsze działania wdrożeniowo-inwestycyjne prowadzone w 2015 r. w portach lotniczych:

- W Porcie Lotniczym Kraków – Balice w celu poprawy systemu transportowego dojazdu do lotniska podjęto działania w zakresie budowy wewnętrznego układu komunikacyjnego Portu Lotniczego w Krakowie oraz budowy przystanku kolejowego.
- Ponadto Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie przeprowadził proces inwestycyjny związany z budową pięciu rond wokół lotniska. Wszystkie realizowane w MPL Kraków – Balice inwestycje zakładają też realizację usprawnień dla osób niepełnosprawnych.
- W Porcie Lotniczym Rzeszów – Jasionka zakupiono sprzęt komputerowy do obsługi magazynowo-celnej (obsługa cargo).
- Do inicjatyw podejmowanych w 2015 r. w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie należały: budowa /rozbudowa /przebudowa (modernizacja) infrastruktury lotniskowej w ramach projektu POliŚ - modernizacja terminala oraz przebudowa płyty PPS-7 – zadania zrealizowane; zakończenie realizacji inicjatywy wdrażanej w ramach Biznes Planu na lata 2014 – 2015, której przedmiotem była optymalizacja procesów biznesowych. Wynik wdrożenia inicjatywy to przede wszystkim optymalizacja obszarów i procesów funkcjonujących w PPL, zwiększenie ich wydajności oraz stworzenie warunków do dalszego rozwoju i doskonalenia.

c. inne działania

- Do działań podjętych w 2015 r. przez PAŻP należały m.in.: ścisły monitoring wielkości dobowego ruchu, opóźnień dziennych, rozkładu ruchu przewidywanego i wykonanego, wskaźnika

godzinowego liczby operacji, stosowanie dynamicznego zarządzania pojemnościami sektorowymi, stosowanie narzędzi redukcji opóźnień STAM (ang. Short-Term ATFCM Measures), optymalizacja stosowania konfiguracji sektorów w zależności od przepływu ruchu; minimalizacja braków personelu, przede wszystkim w grupie kontrolerów ruchu lotniczego, optymalizacja rozkładu dobowego pracy kontrolerów ACC (ang. Area Control Centre) pod względem efektywności, optymalizacja wykorzystania, utrzymania i rozwoju zasobów ludzkich wewnątrz organizacji, w tym personelu operacyjnego; analizy prawne identyfikujące konflikty pomiędzy prawodawstwami Polski i Litwy w ramach współpracy Baltic FAB; rozwój systemu prezentacji danych meteorologicznych PANDORA wspomagających pracę służb ruchu lotniczego; rozpoczęcie procesu harmonizacji ruchu GAT (ang. General Aviation Transport) i OAT (ang. Operational Air Traffic) zgodnie z celem E/LSSIP (ang. European/Local Single Sky Implementation), w którym PAŻP wprowadza procedury i narzędzia wspólnie z ULC i stroną wojskową; rozpoczęcie działań zmierzających do utworzenia Centrum Zapasowego Zarządzania Ruchem Lotniczym, monitorowanie zmian, aktualizacja stanu modernizacji urządzeń, systemów i obiektów zaliczonych do infrastruktury krytycznej określonych w Planie Ochrony Infrastruktury Krytycznej CZRL PAŻP, realizacja szkoleń z obszaru zarządzania kryzysowego dla pracowników PAŻP zgodnie z wymogami określonymi w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego. Zadanie oddziałuje także na cel szczegółowy 3: bezpieczeństwo i niezawodność. Wszystkie wymienione działania dla tego celu częściowo służą poprawie organizacji i zarządzania systemem transportowym zarówno w kontekście działalności prowadzonej przez PAŻP, jak również budowaniu zintegrowanego systemu transportowego. Wpływają na poprawę konkurencyjności względem innych instytucji świadczących usługi żeglugi powietrznej, a tym samym poprawę konkurencyjności polskiego transportu lotniczego.

- Do działań podjętych w 2015 r. przez ULC należały m.in.: monitorowanie realizacji Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019, w szczególności w odniesieniu do realizacji celów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w zakresie operacyjnym oraz efektywności kosztowej; podjęcie działań zmierzających do rewizji Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019, z uwagi na zmianę okoliczności zewnętrznych, których nie można było przewidzieć na etapie przyjmowania pierwotnego Planu; uczestnictwo w pracach grup roboczych NSA Coordination Platform Safety, Interoperability, Performance i SESAR deployment; uzyskanie przez Prezesa ULC 7 oświadczeń o wzajemności, które zostały następnie przekazane polskim przewoźnikom lotniczym do stosownego wykorzystania. Oświadczenia te dotyczyły praw przewozowych polegających na wykonywaniu nieregularnych przewozów lotniczych na zasadach 5/7 wolności (Czarnogóra, Izrael, Kanada, Rosja) oraz możliwości wykonywania nieregularnych przewozów lotniczych statkami powietrznymi leasingowanymi (wraz z załogą) od innych przewoźników (Turcja, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Egipt); wydanie przez Prezesa ULC 4 upoważnień do wykonywania regularnych przewozów lotniczych z Polski do państw trzecich, które zgodnie z umowami międzynarodowymi objęte są ograniczonymi prawami przewozowymi. W tych przypadkach opublikowane były zaproszenia do składania wniosków w procedurze konkursowej. W jednym upoważnienia zostały wydane po przeprowadzeniu konkursu (ENTER AIR sp. z o.o. oraz WIZZ AIR HUNGARY otrzymali upoważnienia do wykonywania regularnych przewozów lotniczych na trasie Warszawa – Tel Aviv vv.), natomiast w dwóch z uwagi na niezgłoszenie się po publikacji zaproszenia innych przewoźników upoważnienia zostały wydane bez przeprowadzania konkursu (Ryanair na trasę Kraków – Ovda vv, WIZZ AIR HUNGARY na trasę Katowice - Kijów (Żuliany) vv.); uczestnictwo w przygotowywaniu stanowiska do projektów dokumentów unijnych (m.in. Europejskiej Strategii w dziedzinie lotnictwa, Europejskiego Programu bezpieczeństwa lotniczego, nowego rozporządzenia bazowego 216/2008/WE³⁹, zamiany rozporządzenia UE 139/2014⁴⁰ wdrażającego nowe wymagania dla służb zarządzania płytą postojową).

³⁹ rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.)

⁴⁰ rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1)

2.6 TRANSPORT MIEJSKI

a. inne działania:

Prowadzona jest współpraca z Komisją Europejską w ramach grupy eksperckiej ds. mobilności miejskiej.

3. CEL SZCZEGÓŁOWY: bezpieczeństwo i niezawodność

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) wśród priorytetów na najbliższe lata przewiduje osiągnięcie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów, a także zwiększenie niezawodności transportu. Wyżej wymienione kwestie stanowią istotne elementy osiągnięcia celu głównego *SRT2020*, bez których trudno byłoby mówić o wzroście tego segmentu gospodarki w wytwarzaniu produktu krajowego brutto. Odnosi się to do wszystkich gałęzi transportu, jednak ze względu na poziom 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 interwencji w poszczególnych podsystemach transportowych, które pozwolą na osiągnięcie 3. celu szczegółowego.

3.1 TRANSPORT DROGOWY

a. działania programowe

- W dniu 6 maja 2015 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęła *Program Realizacyjny na lata 2015-2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 (zmieniony w dniu 3 czerwca 2015 r.)*. Powyższy Program 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 ilustrujących stopień realizacji zadania oraz wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Priorytetowe obszary interwencji na lata 2015-2016, jak i w latach ubiegłych, 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.

Z działań, dla których określono cele na 2015 r.:

 - 17 zrealizowano,
 - 9 nie zrealizowano⁴¹.

- Wśród celów szczegółowych *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* wskazano wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przyjęto, że ze względu na liczbę oraz skutki wypadków na polskich drogach, konieczne jest wdrażanie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo już na etapie planowania i projektowania inwestycji. W ślad za tym powinny iść działania redukujące ryzyko pojawienia się zagrożeń w trakcie eksploatacji. W związku z tym, kontynuowane będą działania mające na celu stworzenie odpowiednich narzędzi oraz opracowanie procedur umożliwiających zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. *Program* zakłada, że redukcja zagrożeń obejmie nie tylko działania skierowane bezpośrednio do uczestników ruchu drogowego, ale również dotyczące ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko oraz niekorzystnego oddziaływania na zdrowie i jakość życia mieszkańców terenów, przez które przebiegają trasy. Wpływ na poprawę bezpieczeństwa będzie miało odciążenie aglomeracji i miast z ruchu tranzytowego poprzez budowę obwodnic na już istniejących drogach oraz wytyczanie przebiegu nowych odcinków poza obszarami zamieszkania.

⁴¹ Szczegółowe informacje zawarte zostały w sprawozdaniu *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 roku*.

Dodatkowo elementem *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* jest *Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych*. Dobór ujętych w nim zadań nastąpił poprzez wybranie z *Planu działań na sieci drogowej*, *Programu budowy ciągów pieszo-rowerowych* i *Programu redukcji liczby ofiar śmiertelnych* inwestycji, dla których zostały określone najwyższe klasy ryzyka.

- W 2015 r. strona polska złożyła wniosek do KE o zmianę POliŚ 2007-2013 w zakresie podniesienia maksymalnych stóp dofinansowania dla wybranych osi priorytetowych, w tym właściwej dla typów inwestycji związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Proponowana modyfikacja jest rezultatem przeglądu wdrażania POliŚ w zakresie realizacji projektów inwestycyjnych, determinującego potrzebę skorygowania wielkości wcześniej planowanych wydatków kwalifikowalnych do stanu rzeczywistego, zachowując wielkość zapotrzebowania na środki UE. W wyniku wprowadzenia modyfikacji nastąpi zwiększenie tempa refundacji wydatków przez KE oraz pełne wykorzystanie przyznanej Polsce w ramach POliŚ 2007-2013 alokacji UE. Istotną korzyścią będzie również uwolnienie presji na powiększanie wydatków publicznych, zarówno budżetu państwa, ale również samorządowych, co bezpośrednio wychodzi naprzeciw wymogowi zachowania dyscypliny środków publicznych oraz niepowiększania deficytu krajowego w myśl oczekiwań KE. Powyższa zmiana jest elementem przyjętego przez Radę Ministrów *Programu naprawczego dla funduszy Polityki Spójności 2007-2013* mającego na celu przyspieszenie wydatkowania funduszy europejskich z perspektywy 2007-2013 i uniknięcie zagrożenia ich niewykorzystania.
- W ramach POliŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów drogowych w ramach działania 3.1 *Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T*, w tym dla projektów dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na krajowej sieci drogowej.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

W 2015 r. Sekretariat KRBRD zrealizował m.in. następujące działania w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD):

- realizacja kampanii społecznych (w tym m.in. dot. problematyki prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu, stosowania biernych urządzeń zabezpieczających w pojazdach i kampania internetowa adresowa do młodych kierowców);
- kontynuacja rozwoju systemu badań naukowych, w tym monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego, badań skuteczności metod i środków stosowanych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- szkolenia kadr BRD (szkolenie dla przedstawicieli Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

3.2 TRANSPORT KOLEJOWY

a. działania programowe

- W 2015 r. opracowano *Krajową Strategię Wdrożenia Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI)* dla podsystemu Ruch Kolejowy. Rozpoczęto także działania zmierzające do opracowania Krajowych Planów Wdrażania TSI w odniesieniu do podsystemów *Infrastruktura* i *Energia*.
- W ramach *WPIK* na 2015 r. zaplanowano inwestycje w zakresie poprawy bezpieczeństwa i niezawodności transportu kolejowego, które obejmowały m.in.:
 - poprawę przepustowości,
 - poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów, peronów),
 - poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami poprzez przebudowę i likwidację przejazdów w poziomie szyn oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych,
 - poprawę bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych.
- W ramach POliŚ 2014-2020 oraz POPW 2014-2020 w 2015r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla obszaru transportu kolejowego (w przypadku POliŚ – dla wybranych typów projektów).

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- W 2015 r. PKP Intercity SA wydatkowały łącznie kwotę 2.037.038.583,33 zł (netto), w tym na nowy tabor: 1.719.732.661 zł.
W 2015 r. PKP Intercity SA odebrały: 77 zmodernizowanych wagonów (16 wagonów odebrano w 2016 r.), 9 zmodernizowanych lokomotyw, 27 nowych wagonów, 10 nowych lokomotyw, 28 nowych EZT (12 EZT odebrano w 2016 r.).
- W ramach WPIK w 2015 r. zakończono rzeczową realizację dwóch projektów przejazdowych: *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I* oraz *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap II*, w ramach których zmodernizowano łącznie ponad 300 przejazdów.
- Zakończono projekt *Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym*, w ramach którego zamontowano 700 rozjazdów. Projekty przejazdowe oraz rozjazdy obejmowały całą sieć kolejową w Polsce.

c. inne działania

- W 2015 r. na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. utrzymywała się pozytywna tendencja dot. poprawy stanu bezpieczeństwa systemu kolejowego. Bazą dla oceny są dane dotyczące 2015 r. w odniesieniu do 2014r. O poprawie stanu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym mogą świadczyć następujące wielkości:
 - w skali całej sieci kolejowej liczba wypadków obciążających zarządcę zmalała w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. o 30%,
 - widocznej poprawie uległo bezpieczeństwo podczas robót na liniach kolejowych, o czym świadczy zmniejszenie liczby tych zdarzeń o 46%,
 - mimo podejmowanych działań, nadal wzrasta liczba wypadków z udziałem osób nieuprawnionych (m.in. przechodzących przez tory kolejowe w miejscach niedozwolonych), o czym może świadczyć wzrost liczby zdarzeń tej kategorii o 1,5%.
 - Wśród działań mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych należy wymienić:
 - oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę i przenoszącymi na kierownicę pojazdu efekt drgania,
 - oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn unikatowymi naklejkami,
 - zmiana kategorii przejazdów, szczególnie kategorii D (przejazdy bez rogatki i bez sygnalizacji świetlnej). O efektach w tym obszarze może świadczyć fakt, że w ciągu 2015 r. w odniesieniu do przejazdów kategorii D:
 - przekwalifikowano 17 przejazdów do kategorii A (obsługiwanych),
 - przekwalifikowano 88 przejazdów do kategorii B (z rogatkami i sygnalizacją świetlną),
 - przekwalifikowano 145 przejazdów do kategorii C (z sygnalizacją świetlną).
- Ponadto w 18 przypadkach przejazdy kategorii D zastąpiono skrzyżowaniami linii kolejowych z drogami kołowymi w dwóch poziomach (wiadukty).
- O skuteczności podejmowanych rozwiązań w tym obszarze może świadczyć fakt, że liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w 2015 r. była mniejsza o 5% niż w 2014 r.
 - Jednym z elementów, który ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest stan techniczny infrastruktury kolejowej oraz urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego. Dzięki podejmowanym działaniom zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. łączna długość stałych ograniczeń eksploatacyjnych wynikających ze złego stanu infrastruktury zmalała do końca 2015 r. z 1533,118 km do 1.197,922 km, tj. o 22%.
 - Innym elementem mającym wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego są kradzieże i dewastacje elementów infrastruktury kolejowej. Wzmoczone działania Straży Ochrony Kolei

spowodowały, że liczba kradzieży elementów infrastruktury zmalała w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. o 17%.

- Jak wynika z powyższego, działania zarządcy infrastruktury kolejowej dają pozytywne efekty w obszarze bezpieczeństwa systemu kolejowego. Nadal, mimo podejmowanych w tym obszarze działań profilaktycznych (np. akcja *Zatrzymaj się i żyj*) najbardziej niepokojącym zjawiskiem jest nieostrożność osób przekraczających tory kolejowe w miejscach niedozwolonych oraz nieostrożność kierujących pojazdami kołowym, mimo niewielkiej poprawy w tym obszarze.

3.3 TRANSPORT MORSKI

a. działania programowe

W 2015 r. podjęto działania mające na celu umożliwienie współpracy sił i środków podmiotów realizujących zadania ratownicze w lądowej części terytorium RP (Państwowa Straż Pożarna, System Państwowego Ratownictwa Medycznego) ze służbami realizującymi zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa - Służba SAR, Marynarka Wojenna RP, Morski Oddział Straży Granicznej). W zakresie poprawy współpracy morskich służb ratowniczych z Systemem PRM osiągnięto w 2015 r. rezultaty w postaci zmian prawnych umożliwiających wykonywanie zawodu ratownika medycznego w ramach zatrudnienia w Służbie SAR oraz jednostkach podległych MON (ustawa z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym, ustawy o działalności leczniczej oraz ustawy o zmianie ustawy o działalności leczniczej oraz niektórych innych ustaw - Dz. U. z 2015 r. poz. 1887). Usprawnienie współpracy ww. podmiotów stanowi jeden z priorytetów zawartych w *Narodowym Programie Antyterrorystycznym na lata 2015 - 2019*.

W 2015 r. kontynuowane były prace zmierzające do umożliwienia udziału sił i środków PSP w działaniach ratowniczych prowadzonych w obrębie polskich obszarów morskich. Jednym z elementów ww. prac było uregulowanie kwestii nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach (ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1642).

W 2015 r. uczestniczono w pracach Międzyresortowego Zespołu do Spraw Ogólnokrajowego Cyfrowego Systemu Łączności Radiowej (OCSŁR), którego celem jest opracowanie rozwiązania z zakresu łączności radiowej, które umożliwi niezawodną łączność służb bezpieczeństwa publicznego i ratownictwa, w każdych warunkach, na dowolnym obszarze Polski – niezależnie od stanu publicznej infrastruktury telekomunikacyjnej.

W październiku 2015 r. weszła w życie ratyfikowana przez Polskę Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Konwencja STCW-F). Konwencja STCW-F jest pierwszym prawnie wiążącym instrumentem, ustanawiającym na poziomie globalnym jednolite standardy wykszolenia oraz certyfikacji załóg statków rybackich o długości powyżej 24 m. Celem konwencji STCW-F jest zapewnienie odpowiedniego poziomu kwalifikacji (potwierdzonego urzędowym świadectwem) i sprawności do wykonywania zawodu (zgodnie z przeprowadzonymi badaniami medycznymi) załóg statków rybackich, co pozwoli zminimalizować ewentualne zagrożenia życia lub mienia na morzu oraz zagrożenia dla środowiska morskiego podczas operacji na statkach morskich. Możliwość uzyskania kwalifikacji rybackich o zasięgu międzynarodowym, w oparciu o nowoczesne programy szkoleniowe, pozytywnie wpływa na poprawę bezpieczeństwa i konkurencyjności polskich rybaków na międzynarodowym rynku pracy.

W ramach POIiŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.2 *Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych*, w zakresie transportu morskiego, w tym poprawy bezpieczeństwa morskiego, poprzez doposażenie służb ratownictwa morskiego oraz służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi, a także budowy i modernizacji systemów łączności i nawigacji oraz systemów oznakowania nawigacyjnego.

b. działania wdrożeniowo - inwestycyjne

W związku z ustawowymi zadaniami Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich w 2015 r. zakończyła prace, publikując raporty końcowe z badania 13 wypadków morskich.

W zakresie ochrony żeglugi i portów morskich podjęto poniższe działania:

- przeprowadzono weryfikację stanu ochrony w porcie morskim Darłowo, zweryfikowano i zatwierdzono 12 ocen stanu ochrony obiektów portowych, uczestniczono w pracach Komitetu regulacyjnego do spraw ochrony żeglugi przy KE.

Uczestniczono w przedsięwzięciach związanych z poprawą bezpieczeństwa. 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).

Przeprowadzono międzynarodowe ćwiczenia w zakresie zwalczania skutków katastrofy ekologicznej spowodowanej uwolnieniem do środowiska morskiego substancji ropopochodnych - Balex Delta 2015. W ćwiczeniach uczestniczyły następujące państwa: Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Litwa, Łotwa, Szwecja. Podczas ćwiczeń przetestowana została także współpraca morskich służb ratowniczych i PSP w zakresie zwalczania skutków katastrofy ekologicznej spowodowanej uwolnieniem do środowiska morskiego substancji ropopochodnych.

Prowadzono prace na forum UE, Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i Komisji Helsińskiej. Prace dotyczyły przygotowania wytycznych oraz jednolitych interpretacji służących prawidłowemu wdrażaniu wymogów ww. organizacji odnoszących się m.in. do spraw ochrony środowiska morskiego.

18 kwietnia 2015 r. odbyła się uroczystość otwarcia nowej Morskiej Stacji Ratowniczej w Górkach Zachodnich.

Zakupiono 6 samochodów specjalistycznych Land Rover Defender dla brzegowych stacji ratowniczych Służby SAR.

Zakupiono sprzęt do udzielania pierwszej pomocy medycznej (respiratory, ogrzewacze dla rozbitków, urządzenia do dezynfekcji pomieszczeń i sprzętu medycznego, fantomy treningowe do nauki intubacji, manekin – symulator medyczny).

W grudniu 2015 r. wielozadaniowy statek ratowniczy został wyposażony w radarowy system wykrywania zanieczyszczeń olejowych, umożliwiający prowadzenie działań zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód morskich również w nocy i w warunkach złej widzialności.

3.4 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

a. działania programowe

Podjęto działania zmierzające do wdrożenia zharmonizowanego systemu usług informacji RIS (Systemu Informacji Rzecznej) na śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym w Polsce. Kontynuowano prace nad wdrożeniem RIS Dolnej Odry, stanowiące kolejny etap pełnego wdrożenia RIS.

- W powyższym zakresie Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie zlecił opracowanie *Studium Wykonalności dla Pełnego Wdrożenia RIS* oraz *Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla Pełnego Wdrożenia RIS Granicznego i Dolnego Odcinka Odry*. Celem RIS jest przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa ruchu żeglugowego, a także usprawnienie zarządzania transportem wodnym śródlądowym.

W ramach POIiŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.2 *Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych*, w zakresie śródlądowych dróg wodnych, w tym m.in. inwestycji dotyczących poprawy bezpieczeństwa żeglugi poprzez doposażenie służb zapewniających bezpieczeństwo żeglugi oraz służb ratowniczych w pływające jednostki specjalistyczne oraz sprzęt.

b. działania wdrożeniowo - inwestycyjne

Osiągnięto pełną funkcjonalność Systemu Informacji Rzecznej (RIS) na odcinku Dolnej Odry. Funkcjonujące przy Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Centrum RIS podjęło działania zmierzające do wdrożenia RIS na odcinku Odry Granicznej oraz Dolnej poprzez zakup niezbędných usług:

- Opracowanie Koncepcji zintegrowanego systemu łączności radiowej VHF/AIS/DGPS oraz szerokopasmowej transmisji danych na obszarze Pełnego Wdrożenia RIS Granicznego i Dolnego Odcinka Odry z uwzględnieniem modernizacji i adaptacji infrastruktury dostarczonej w ramach wdrożenia pilotażowego;
- Zaprojektowanie i wykonanie pomiarów sondażowych z uwzględnieniem kontrolnych pomiarów wodowskazowych wybranych elementów hydrotechnicznych po stronie polskiej i niemieckiej na podstawie analizy pozyskanych i przetworzonych danych archiwalnych hydrograficzno-geodezyjnych Odry.

3.5 TRANSPORT LOTNICZY

a. działania programowe

- W ramach prac komitetów Komisji Europejskiej przedstawiciele MIB wypracowywali przepisy w zakresie rozporządzeń wykonawczych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.) oraz zmiany do przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz żeglugi powietrznej.
- Do działań podjętych w 2015 r. przez PAŻP należały m.in.: rozwój kultury bezpieczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem kultury sprawiedliwego traktowania (Just Culture) oraz systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w oparciu o rekomendacje, zaproponowane po przeprowadzeniu II zewnętrznego przeglądu kultury bezpieczeństwa; promocja bezpieczeństwa w ruchu lotniczym m.in. poprzez współpracę z wyznaczonymi Lokalnymi Managerami Bezpieczeństwa (LSM), szkolenia oraz udział i wymiana doświadczeń podczas spotkań i konferencji dotyczących zagadnień bezpieczeństwa; doskonalenie sposobu zgłaszania zdarzeń, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego oraz procedur badania incydentów lotniczych w obszarze operacyjnym i technicznym; wykorzystanie ERKZ – elektronicznego systemu raportowania zdarzeń w ATM (ang. Air Traffic Management) oraz określenie nowych funkcji w systemie pozwalających na zwiększenie jego funkcjonalności dla użytkowników; przeprowadzanie analiz bezpieczeństwa dla zmian w systemach ATM/CNS (ang. Air Traffic Management/ Communication Navigation Surveillance) oraz monitorowanie wdrażania wymagań bezpieczeństwa z nich wynikających; prowadzenie monitorowania bezpieczeństwa oraz przeprowadzanie przeglądów bezpieczeństwa – otrzymane wyniki wykorzystywane są do działań profilaktycznych w zarządzaniu bezpieczeństwem; podnoszenie wiedzy i śledzenie nowych rozwiązań w obszarze zarządzania bezpieczeństwem i ATM/CNS (ang. Air Traffic Management/ Communication Navigation Surveillance) poprzez uczestnictwo w konferencjach naukowych i technicznych, krajowych i międzynarodowych, w szkoleniach oraz w projektach wymiany doświadczeń między naukowcami i praktykami; współpraca z branżowymi organizacjami międzynarodowymi, takimi jak CANSO, EUROCONTROL, EASA i ICAO oraz organami i organizacjami krajowymi, takimi jak Urząd Lotnictwa Cywilnego, Siły Powietrzne, porty lotnicze i przewoźnicy oraz ośrodki akademickie i badawczo rozwojowe; aktualizacja planów awaryjnych w związku ze zmianami w systemie funkcjonalnym ATM; działania w obszarze Służby Informacji Lotniczej (ang. Aeronautical Information Service – AIS).

Najważniejsze działania programowe prowadzone w 2015 r. w portach lotniczych:

- **Port Lotniczy Olsztyn-Mazury:** w dn. 29 grudnia 2015 r. Prezes ULC zatwierdził Program Ochrony Portu Lotniczego Olsztyn Mazury przed aktami bezprawnej ingerencji; w 2015 r. opracowano i wdrożono Instrukcję Operacyjną Lotniska. W dn. 16 grudnia 2015 r. Instrukcja

została zatwierdzona przez Prezesa ULC (zgodnie z art. 69 ust. 4 i art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo Lotnicze - Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.).

- W **Porcie Lotniczym Radom** rozwijano system zarządzania bezpieczeństwem SMS (w tym szkolenia pracowników), opracowano i wdrożono procedury dla służby łączności COM oraz procedury na wypadek pogorszenia kondycji psychofizycznej pracownika.
- W 2015 r. strona polska złożyła wnioski do KE o zmianę POliŚ 2007-2013 w zakresie podniesienia maksymalnych stóp dofinansowania dla wybranych osi priorytetowych, w tym właściwej dla inwestycji związanych z bezpieczeństwem i ochroną transportu lotniczego. Proponowana modyfikacja jest rezultatem przeglądu wdrażania POliŚ w zakresie realizacji projektów inwestycyjnych, determinującego potrzebę skorygowania wielkości wcześniej planowanych wydatków kwalifikowalnych do stanu rzeczywistego, zachowując wielkość zapotrzebowania na środki UE. W wyniku wprowadzenia modyfikacji nastąpi zwiększenie tempa refundacji wydatków przez KE oraz pełne wykorzystanie przyznanej Polsce w ramach POliŚ 2007-2013 alokacji UE. Istotną korzyścią będzie również uwolnienie presji na powiększanie wydatków publicznych, zarówno budżetu państwa, ale również samorządowych, co bezpośrednio wychodzi naprzeciw wymogowi zachowania dyscypliny środków publicznych oraz niepowiększania deficytu krajowego w myśl oczekiwań KE. Wyższa zmiana jest elementem przyjętego przez Radę Ministrów *Programu naprawczego dla funduszy Polityki Spójności 2007-2013* mającego na celu przyspieszenie wydatkowania funduszy europejskich z perspektywy 2007-2013 i uniknięcie zagrożenia ich niewykorzystania.
- W ramach POliŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.1 *Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T* związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu lotniczego w sieci bazowej TEN-T.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- Do działań podjętych w 2015 r. przez PAŻP należały m.in.: zadania inwestycyjne i organizacyjno-techniczne umożliwiające wdrożenie wypracowanego i obowiązującego modelu contingency, zgodnie z przepisami ICAO, regulacjami UE i wytycznymi EUROCONTROL oraz celami ESSIP; utrzymanie i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym modernizacja systemu ATM (P-21) i rozbudowa P-21 o CPDLC (ang. Computer Pilot Data Link Communications), czyli łączność kontroler-pilot linią przesyłania danych, wymagana rozporządzeniem Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiającym wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. U. UE L 13 z 17.01.2009, str. 3 z późn. zm.); utrzymanie i rozwój infrastruktury CNS oraz wspomagającej; wdrożenie nowoczesnych urządzeń i technologii w zarządzaniu informacją lotniczą.

Najważniejsze działania wdrożeniowo-inwestycyjne prowadzone w 2015 r. w portach lotniczych:

- W **Porcie Lotniczym w Gdańsku im. Lecha Wałęsy**: zamontowano światła ILS na drodze startowej w celu podniesienia kategorii operacyjnej lotniska do kat. II w ramach projektu *Port lotniczy Gdańsk – modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside – kontynuacja* – inwestycja zakończona w 2015 r.; wdrożono system kontroli bezpieczeństwa w związku z zakończeniem realizacji projektu *Zakup systemów do kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu w Porcie Lotniczym w Gdańsku*.
- W **Porcie Lotniczym Kraków – Balice** realizowano zadania inwestycyjne – *Rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej, Rozbudowa istniejącego terminala pasażerskiego, Wyposażenie rozbudowanego terminala pasażerskiego MPL Kraków – Balice w urządzenia i systemy kontroli, Budowa wewnętrznego układu komunikacyjnego Portu lotniczego w Krakowie*. Ponadto prowadzono działania na rzecz podwyższenia kategorii operacyjnej lotniska na kierunku 25 (zrealizowano I etap Automatycznego Systemu Pomiarów Meteorologicznych (AWOS), który zapewnia kompleksową osłonę meteorologiczną lotnictwa cywilnego poprzez dostarczanie wysokiej jakości informacji meteorologicznych) oraz rozbudowano drogę pożarową na kierunku 07.

- W **Porcie Lotniczym w Lublinie** rozpoczęto realizację inwestycji mającej na celu dostosowanie oświetlenia nawigacyjnego w związku z procedurą wdrożenia ILS w kategorii II i zamontowano światła nawigacyjne umożliwiające obsługę operacji lotniczych w nocy.
- W **Porcie Lotniczym Łódź im. Władysława Reymonta** w 2015 r.: rozpoczęto wykonanie zasilania rezerwowego z agregatu prądotwórczego rozdzielni nN w terminalu pasażerskim; zakończono budowę zaplecza warsztatowo-garażowego wraz z wyposażeniem; kontynuowano inwestycję mającą na celu poprawę bezpieczeństwa operacji lotniczych, polegającą na budowie świateł podejścia oświetlenia nawigacyjnego na kierunku 25 dla kategorii I według ICAO; zakupiono zestaw do zimowego utrzymania lotniska (samochód), lotniskową oczyszczarkę kompaktową oraz zestaw do zimowego utrzymania lotniska, opartego na specjalistycznym ciągniku (ciągnik wielofunkcyjny do całorocznego utrzymania nawierzchni lotniskowych); zakupiono: bramowe wykrywacze metali oraz urządzenia RTG do kontroli bezpieczeństwa bagażu oraz urządzenie do kontroli płynów, aerozoli i żeli przenoszonych przez pasażerów; kontynuowano wykonanie oświetlenia oznakowaniem nocnym przeszkód lotniczych Portu Lotniczego Łódź w celu zwiększenia bezpieczeństwa operacji lotniczych.
- W **Porcie Lotniczym Olsztyn – Mazury**: zainstalowano i uruchomiono system AWOS zapewniający kompleksową osłonę meteorologiczną lotnictwa cywilnego; nastąpił montaż i uruchomienie oświetlenia nawigacyjnego pola manewrowego; wybudowano i uruchomiono instrumentalny system podejścia precyzyjnego umożliwiający lądowanie w trudnych warunkach atmosferycznych – ILS/DME kategorii I na kierunku zasadniczym 01; zakończono budowę budynku Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej wraz z infrastrukturą towarzyszącą i wyposażeniem, zakupiono 2 pojazdy ratowniczo-gaśnicze oraz sprzęt ratowniczy; zakończył się montaż nowego ogrodzenia terenu lotniska, bram, kanalizacji teletechnicznych i studni kablowych, zbudowano drogę patrolową wzdłuż ogrodzenia oraz zainstalowano system kontroli dostępu; zakupiono sprzęt do utrzymania zimowego nawierzchni lotniskowych; zakupiono autocysternę lotniskową przeznaczoną do przewozu, składowania i tankowania paliwa lotniczego typu JET A1; zakupiono sprzęt do obsługi technicznej i pasażerskiej statków powietrznych; zakupiono pojazd operacyjny FOLLOW ME, urządzenie do pomiaru przyczepności na nawierzchni lotniskowej GripTester, a także 2 pojazdy operacyjne dla Służby Ochrony Lotniska; zaadaptowano pomieszczenia istniejącej wieży kontroli lotów na siedzibę lotniskowych służb informacji powietrznej oraz służb meteorologicznych i technicznych; rozbudowano system elektroenergetyczny lotniska poprzez doprowadzenie 2 linii średniego napięcia z 2 niezależnych źródeł, budowę 3 stacji transformatorowych, instalację agregatów prądotwórczych i systemu zasilania awaryjnego dla oświetlenia nawigacyjnego i najważniejszych systemów działających w Porcie Lotniczym.
- W **Porcie Lotniczym Poznań – Ławica** w 2015 r. w ramach inwestycji m.in.: zakupiono i zainstalowano system ochrony powierzchni lotniska obejmującego system monitoringu wizyjnego oraz system detekcji wtargnięć – zintegrowanego systemu ochrony obwodowej. Przeprowadzono modernizację drogi startowej oraz drogi kołowania November (N). W efekcie zrealizowanego procesu inwestycyjnego skorygowano niweletę wzdłużną. Przeprowadzono wymianę oświetlenia krawędziowego drogi startowej oraz rozbudowano oświetlenie nawigacyjne umożliwiające rozpoczęcie następnego etapu z dostosowaniem oświetlenia mającego na celu podniesienie zmodernizowanej drogi startowej do II kategorii. Ponadto: wybudowano płaszczyznę do odladzania samolotów; zawarto umowę związaną z posadowieniem Automatycznego Systemu Pomiarów Meteorologicznych (AWOS) w celu zapewnienia osłony meteorologicznej dla Portu, a także przekazywania danych meteorologicznych na potrzeby służby AFIS oraz służb żeglugi powietrznej.
- W **Porcie Lotniczym Radom** w 2015 r. dokonano reorganizacji struktury Spółki w celu zwiększenia efektywności pracy. Ponadto, odbył się audyt certyfikacyjny lotniska przez ULC i przedłużono ważność certyfikatu lotniska, a także audyt certyfikacyjny służby AFIS przez ULC i przedłużono ważność certyfikatu służby. Dokonano licznych inwestycji m.in. zakupiono lotniskowy wóz ratowniczo-gaśniczy typu 8x8 prądotwórczy do zasilania awaryjnego pomieszczeń operacyjnych, wykonano i podłączono dodatkową linię zasilania (drugi kierunek zasilania) we współpracy z dostawcą energii elektrycznej.
- W **Porcie Lotniczym Rzeszów – Jasionka** w ramach inwestycji: zbudowano hangary dla statków powietrznych wraz z płytą postojową, a także zakupiono urządzenia do hangarów (m.in. zestaw urządzeń z przeznaczeniem do wyposażenia Punktu Kontroli Bezpieczeństwa oraz urządzeń do

kontroli materiałów i urządzeń wielkogabarytowych); zbudowano światła podejścia, przebudowano drogę startową oraz zbudowano drogę północną; zakupiono system typowania pasażerów do kontroli bezpieczeństwa; przeszkolono personel odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa (Straż Ochrony Lotniska oraz Lotniskową Służbę Ratowniczo – Gaśniczą); rozszerzono licencję monitoringu CCTV oraz zakupiono generator do urządzenia RTG zapewniającego niezakłóconą pracę urządzenia.

- W **Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie** w 2015 r. w ramach inwestycji m.in. dokonano modernizacji i wymiany oświetlenia nawigacyjnego, halogenowych opraw poprzeczek zatrzymania przed drogami startowymi (w 2015r. zadanie było w trakcie realizacji), światel precyzyjnego wskaźnika ścieżki podejścia (PAPI) na kierunkach 11, 29 i 33; wyposażono Strefy AB i CDE Terminala A w system kontroli dostępu (bramki KABA) do stref kolejowania i kontroli bezpieczeństwa; dostosowano drogę startową DS-3 na kierunku 33 do operacji w warunkach ograniczonej widzialności (CAT III ICAO) w celu spełnienia wymogu ICAO dla kategorii III dla precyzyjnych podejść i lądowań w warunkach ograniczonej widzialności; trwały zaawansowane prace związane z przygotowaniem Lotniska Chopina w Warszawie do procesu konwersji Certyfikatu, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1); w zakresie ochrony został zakończony ostatni etap wdrażania systemu zarządzania procesowego; w kwestii zwiększenia dostępności lotniska dla osób niepełnosprawnych podjęte zostały następujące inicjatywy: zarówno na poziomie odlotów, jak i przylotów, wyznaczone zostały dodatkowe miejsca dla samochodów osób niepełnosprawnych. Na poziomie odlotów znalazły się również cztery nowoczesne pylony służące do wzywania asysty dla osób niepełnosprawnych. Dodatkowy pylon został umieszczony przy wyjściu ze stacji kolejowej; wyeliminowano tzw. *wąskie gardła* - przebudowano strefy kontroli bezpieczeństwa i paszportowej w celu dostosowania infrastruktury terminalowej do rosnących potrzeb w zakresie przepustowości stref kontroli dokumentów i bezpieczeństwa w Terminalu A na granicy strefy Schengen – Non-Schengen. Inwestycja zostanie zakończona w 2017r.; budowa nowej drogi patrolowej po południowej stronie lotniska w celu ułatwienia służbom ochrony lotniska patrolowania przesuniętego odcinka ogrodzenia lotniska. Planowany termin realizacji robót budowlanych w 2016 r.; ustawienie kątowe wskaźnika PAPI 15 – zsynchronizowanie wskazań PAPI 15 z procedurą podejścia VOR na kierunku 15 w celu modernizacji urządzeń, zwiększenia niezawodności pomiarów, a tym samym bezpieczeństwa operacji lotniskowych. Inwestycja zrealizowana w 2015 r.; Centralny Ośrodek Szkolenia Służb Lotniskowych sprofilował realizację polityki szkoleniowej, dokonano standaryzacji procesu szkoleniowego, zrealizowano kluczowe projekty szkoleniowe dla pracowników: Badanie zdarzeń lotniczych (Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych), Akademia Menedżera, A-SMGCS, Czynniki ludzkie w organizacji lotniczej, Profesjonalna obsługa klienta, Szkolenia trenerskie oraz rozbudowano zakres szkoleń realizowanych w trybie e-learningowym.

c. inne działania

- Do działań podjętych w 2015 r. przez ULC należało m.in.: opracowanie i przekazanie do ministerstwa właściwego ds. transportu *Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC)*; rozpoczęcie prac nad *Planem Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym* będącym załącznikiem do *KPBwLC*; zakończenie wdrażania Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w Zatwierdzonych Organizacjach Szkolenia Lotniczego (ATO), jak również prowadzenie nadzoru nad tymi podmiotami; dokonanie weryfikacji efektywności wdrożonego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem u przewoźników lotniczych; rozszerzanie wprowadzania systemu opartego na zarządzaniu ryzykiem na inne niż certyfikowani i koncesjonowani przewoźnicy lotniczy podmioty pozostające pod nadzorem Prezesa ULC. W ramach działań mających na celu propagowanie idei *just culture* oraz szeroko pojmowanej Promocji Bezpieczeństwa zorganizowano warsztaty bezpieczeństwa w kwietniu oraz konferencję bezpieczeństwa w październiku 2015 r.

- Do działań podjętych w 2015 r. przez PAŻP należą: zapewnienie SAR (ang. Search and Rescue) poprzez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC); działania związane m.in. ze stałym doskonaleniem pracy służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, systematyczne podnoszenie kompetencji personelu oraz dostosowywanie sprzętu i infrastruktury ATM/CNS (ang. Air Traffic Management/ Communication Navigation Surveillance), oprogramowania oraz procedur do obowiązujących standardów i wymagań przepisów prawa krajowego i międzynarodowego. W 2015 r. PAŻP realizowała działania w obszarze bezpieczeństwa w oparciu o założenia ujęte w *Planie Skuteczność Działania Służb Żeglugi Powietrznej*.

4. CEL SZCZEGÓŁOWY: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowana dla *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* wskazała, że rezygnacja z wdrażania *SRT2020* spowoduje szereg negatywnych skutków, polegających m.in. na dalszym wzroście presji na środowisko, wywoływanych przez ten sektor, a co najmniej ograniczeniu możliwości ich zmniejszenia, utrzymywaniu się niekorzystnych warunków w centrach dużych miast w wyniku rosnącego przeciążenia dróg ruchem samochodowym, utrwalaniu niekorzystnego modelu przemieszczania się ludzi, opartego o indywidualny transport samochodowy. Należy podkreślić, że realizacja pozostałych celów szczegółowych *SRT2020* i określonych w nich kierunków interwencji przyczynia się do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Ponadto, prowadzone prace związane z modernizacją i rozbudową infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) były realizowane z uwzględnieniem obowiązujących krajowych i unijnych przepisów dotyczących ochrony środowiska (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego).

Niezależnie od powyższego, w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu w 2015 r. podejmowano następujące działania dla osiągnięcia 4. celu szczegółowego *SRT2020*.

4.1 TRANSPORT DROGOWY

a. działania programowe

Wśród celów szczegółowych *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* ustalony został wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obejmuje on, obok redukcji zagrożeń dotyczących uczestników ruchu drogowego, również działania ograniczające negatywny wpływ transportu drogowego na środowisko, w tym niekorzystne oddziaływanie na zdrowie i jakość życia mieszkańców terenów, przez które przebiegają trasy. Realizacja tego celu polega m.in. na odciążeniu aglomeracji i miast z ruchu tranzytowego poprzez budowę obwodnic na już istniejących drogach oraz wytyczanie przebiegu nowych odcinków poza obszarami zamieszkania. Planowane jest wybudowanie 56 obwodnic w ciągach dróg krajowych wyprowadzających ruch pojazdów silnikowych, zwłaszcza ciężkich, z miast i zmniejszających ekspozycję mieszkańców na zanieczyszczenia i hałas pochodzące z transportu drogowego.

4.2 TRANSPORT KOLEJOWY

a. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- W 2015 r. prowadzona była dalsza realizacja zadań przewidzianych w *WPIK*, polegających przede wszystkim na poprawie stanu technicznego linii kolejowych, budowie bezkolizyjnych skrzyżowań, modernizacji i zakupie nowoczesnego taboru kolejowego, wdrażaniu nowoczesnych systemów zapewniających interoperacyjność sieci oraz modernizacji i budowie 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.

- PKP Intercity S.A. podjęła następujące działania w zakresie:
 - taboru konwencjonalnego (wagon) – finalizacja umowy na zakup 20 nowych wagonów oraz modernizację 150 wagonów miała na celu zmniejszenie wpływu zmodernizowanego taboru na środowisko poprzez zabudowę zamkniętego układu WC (nieczystości składowane są w zbiorniku zawieszonym na podwoziu), zmniejszenie hałasu powstałego w wyniku współpracy koła z szyną poprzez modernizację oraz wymianę wózków jezdnych oraz poprzez zastosowanie nowych materiałów – przyjaznych środowisku, które nie wymagają długotrwałego składowania i pozwalają na recykling. Ponadto zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych z zakresu elektryki oraz elektroniki pozwala na znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na energię pobieraną do zasilenia kluczowych elementów takich jak przetwornica, układy obiegu zamkniętego WC, układ oświetlenia informacji pasażerskiej oraz klimatyzacji. Ponadto w procesie modernizacji oraz projektowania nowych wagonów podjęto działania w celu zmniejszenia strat ciepła oraz energii. Zastosowanie nowych materiałów izolacyjnych pozwala na ograniczenie strat ciepła, co w znacznym stopniu zmniejsza zapotrzebowanie na energię pobieraną przez układ klimatyzacji, ogrzewania i wentylacji. Podczas przygotowywania opisów przedmiotów zamówienia zdecydowano się na wprowadzenie bardziej restrykcyjnych zapisów odnośnie izolacji termicznej i akustycznej w modernizowanych wagonach.
 - taboru spalinowego – w ramach umów z 2013r., finalizowanych w 2015 r. dotyczących modernizacji 20 lokomotyw spalinowych SM42 (w różnym standardzie), lokomotywy otrzymały nowe silniki spalinowe, które spełniają normę emisji spalin UIC IIIB.

W 2015 r. zostało dostarczonych przez PESA Bydgoszcz S.A. 10 fabrycznie nowych lokomotyw serii SU160. Lokomotywy te wyposażone są w silniki spełniające normę emisji spalin IIIB.

Inwestycje w tabor spalinowy pozwalają na znaczne zmniejszenie emisji spalin w odniesieniu do lokomotyw niezmodyfikowanych. Ponadto modernizacja pozwoliła na zmniejszenie negatywnego wpływu taboru na środowisko poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań uszczelniających układy płynów eksploatacyjnych, tym samym praktycznie wyeliminowano zagrożenie wycieku płynów, a więc skażenia środowiska przez szkodliwe substancje eksploatacyjne. Zmniejszenie hałasu powodowanego przez układ napędowy poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań z zakresu mechaniki i mechatroniki oraz materiałów tłumiąco-izolujących pozwoliło na zmniejszenie współczynnika propagacji ciśnienia akustycznego generowanego przez zmodernizowany pojazd. Relatywne zmniejszenie zapotrzebowania na energię elektryczną zostało osiągnięte poprzez zastosowanie nowoczesnych elementów układu sterowania oraz elementów zasilania zintegrowanych z układami sterowanymi przez urządzenia mikroprocesorowe, które mają znacznie mniejsze zapotrzebowanie na energię elektryczną.

- elektrycznych zespołów trakcyjnych – umowy na zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych realizowane w 2015 r. pozwoliły na wdrożenie nowoczesnego taboru spełniającego wymogi stawiane przez TSI odnośnie wpływu na środowisko zewnętrzne. Zabudowa energooszczędnych systemów ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji sterowanych przez układy mikroprocesorowe pozwoli na zmniejszenie pętli histerezy⁴² systemu HVAC, a tym samym lepszą regulację temperatury oraz zmniejszenie współczynnika przenikania ciepła. Współczynnik ten jest redukowany przez zastosowanie nowoczesnych materiałów izolacyjnych oraz nowoczesnej konstrukcji szkieletu i poszycia pudła. Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań z zakresu elektroniki i energetyki (nowoczesny napęd) pozwala na znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na energię elektryczną w czasie rozruchu, a w czasie hamowania pozwala na rekuperację (zwrot wytworzonej w trakcie hamowania energii elektrycznej do sieci trakcyjnej). Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań z zakresu mechaniki układu biegowego pozwala na zmniejszenie hałasu oraz drgań. W porównaniu do dotychczas eksploatowanego taboru wyeliminowano niekontrolowane wycieki oleju oraz nastąpiło zmniejszenie hałasu generowanego przez układ biegowy. Zmniejszono hałas oraz osiągnięto

⁴² Histereza układu klimatyzacji i wentylacji jest to zależność aktualnego stanu układu klimatyzacji w stosunku do stanów występujących w poprzedzających chwilach. Jest to opóźnienie w reakcji na czynnik zewnętrzny. Klimatyzator nie musi raptownie dogrzewać czy też ochładzać powietrza, ponieważ urządzenie ma zadane bardziej restrykcyjne parametry (mniejszy czas próbkowania). Tym samym zużywa znacznie mniej energii.

redukcję strat energii układu wynikającą z procesu transformacji energii oraz znacznie zmniejszono zapotrzebowanie na energię elektryczną.

- W zakresie realizacji inwestycji infrastrukturalnych PKP PLK S.A. wprowadziła optymalizację procesów związanych z pozyskiwaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, poprzez:
 - zwiększenie jakości dokumentacji środowiskowej przygotowywanej w procesie inwestycyjnym,
 - wykonanie inwentaryzacji przyrodniczych na wybranych odcinkach linii kolejowych planowanych do modernizacji lub rozbudowy w perspektywie 2014-2020,
 - zawarcie Umowy Ramowej z wykonawcami wyłonionymi w trybie przetargu na dokumentację środowiskową niezbędną do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (karta informacyjna przedsięwzięcia, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, inwentaryzacja przyrodnicza),
 - bieżącą współpracę z organami wydającymi decyzje administracyjne z zakresu ochrony środowiska.

Wprowadzona została standaryzacja procesów i procedur z zakresu ochrony środowiska w działalności operacyjnej i inwestycyjnej, wraz z ich bieżącą aktualizacją.

Realizowana jest bieżąca aktualizacja i dostosowanie wewnętrznych regulacji PKP PLK S.A. do obowiązujących przepisów prawa z zakresu ochrony środowiska.

Opracowano również ekspertyzy mające na celu dostarczenie informacji na potrzeby określenia skali rzeczywistego oddziaływania transportu kolejowego na poszczególne elementy środowiska oraz dokonano oceny skuteczności rozwiązań minimalizujących oddziaływanie akustyczne linii kolejowych.

c. inne działania

- Opracowano wewnętrzny dokument PKP PLK S.A. wyznaczający kierunki i określający strategię działań do 2023 r. W dokumencie znajduje się rekomendacja dotycząca ograniczania oddziaływania na środowisko w działalności wszystkich jednostek Spółki PKP PLK.

4.3 TRANSPORT MORSKI

a. działania programowe

W ramach ograniczania emisji zanieczyszczeń do powietrza generowanych przez transport morski Polska brała udział w konsultacjach państw Stron *Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego* i *Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku (Konwencji OSPAR)* w sprawie równoczesnego wprowadzenia ograniczeń emisji tlenków azotu NOx z transportu morskiego na tych akwenach (tzw. stref NECA). Lokalne rozwiązania w zakresie ograniczania emisji przynoszą bowiem znacznie mniejszy efekt ekologiczny i są bardziej kosztowne. W ramach negocjacji w celu zagwarantowania sektorowi transportu morskiego wystarczającego czasu na przygotowanie do nowych wymogów, zaproponowane daty obowiązywania ograniczeń wynikających z NECA zostały przesunięte na dzień 1 stycznia 2021 r. Oznacza to, że wymogi NECA dotyczyłyby tylko statków zbudowanych w dniu 1 stycznia 2021 r. lub później.

W 2015 r. kontynuowano również prace podjęte przez państwa Strony konwencji helsińskiej w 2011 r. związane z wprowadzeniem zakazu zrzutu nieoczyszczonych ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich na Morzu Bałtyckim. Wprowadzenie tego zakazu uzależniono jednak od spełnienia warunku zapewnienia w portach odpowiednich urządzeń odbiorczych dla statków pasażerskich w obszarach specjalnych, o czym państwa obszaru Morza Bałtyckiego miały powiadomić Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Stosowna notyfikacja została przedłożona na sesję Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO MEPC 68 (11-15.05.2015) przez 8 z 9 państw nadbałtyckich. Opóźnienie względem pierwotnego założenia przekazania notyfikacji miało na celu zapewnienie portom dłuższego czasu na poczynienie odpowiednich przygotowań. W konsekwencji, w trakcie posiedzenia MEPC 68 uzgodniono nowe daty wejścia w życie zakazu usuwania nieoczyszczonych ścieków w obszarze specjalnym ze statków pasażerskich: dla nowych statków od 1

czerwca 2019 r., a dla statków istniejących od 1 czerwca 2021 r. MEPC 68 uznał także, że z uwagi na nieprzyłączenie się Rosji do notyfikacji, celem umożliwienia wejścia w życie wymogów w zakresie zrzutu ścieków ze statków na obszarze objętym notyfikacją 8 z 9 państw Morza Bałtyckiego, dokonana zostanie stosowna zmiana załącznika IV do konwencji MARPOL. Uzgodniono też, że projekt zmian miał zostać przedłożony na sesję MEPC 69 (w dniach 18 - 22.04.2016 r.).

Przed MEPC 69 prowadzone były jednak nadal rozmowy między Rosją a państwami nadbałtyckimi reprezentowanymi przez Szwecję, które doprowadziły do wypracowania rozwiązania kompromisowego. Nowe wymogi dot. zakazu usuwania ścieków na obszarze specjalnym całego Morza Bałtyckiego, czyli z uwzględnieniem wód rosyjskich, zgodnie z prawidem 13.2, będą obowiązywać: od 1 czerwca 2019 r. dla nowych statków pasażerskich; od 1 czerwca 2021 r. dla istniejących statków pasażerskich (innych niż określone w kolejnym punkcie); od 1 czerwca 2023 r. dla istniejących statków pasażerskich w drodze bezpośrednio do lub z portu zlokalizowanego poza obszarem specjalnym oraz do lub z portu zlokalizowanego na wschód od długości 28°10' wsch. na obszarze specjalnym, który nie wykonuje innych zawinięć do portów w obrębie obszaru specjalnego.

W ramach działań na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia morza odpadami ze statków Polska uczestniczyła w pracach podgrupy roboczej Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi ds. portowych urządzeń do odbioru odpadów (ESSF PRF), której zadaniem jest wypracowanie rozwiązań w zakresie zwiększenia skuteczności regulacji UE w zakresie PRF. Grupa wspiera merytorycznie prace KE związane z planowaną zmianą dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. UE L 332 z 28.12.2000, str. 81, z późn. zm.). W 2015 r. przyjęto dyrektywę Komisji (UE) 2015/2087 z dnia 18 listopada 2015 r. zmieniającą załącznik II do dyrektywy 2000/59/WE. Zmiana ta miała na celu modyfikację wzoru formularza wymaganych informacji o odpadach znajdujących się na statku, które mają być przekazywane przed zawinięciem do portu. W tabeli formularza dodana została m.in. kolumna określająca odpady, które zostały odprowadzone w ostatnim porcie odprowadzenia, a usunięty został natomiast punkt 4 „Odpady związane z ładunkiem”. Gruntowna zmiana dyrektywy 2000/59/WE planowana jest przez Komisję Europejską na 2017 r.

W ramach przygotowań do wdrożenia postanowień Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencji BWM) podjęto wstępne działania analityczne uwarunkowań do ratyfikacji przez Polskę powyższej konwencji przez określenie procedur technicznych, logistycznych, administracyjnych i kontrolnych postępowania z wodami balastowymi ze statków na polskich obszarach morskich oraz statków pod polską banderą wraz z oceną kosztów i korzyści wprowadzenia tych rozwiązań.

W zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza i linii brzegowej w dniach 9-11 września 2015 r. w okolicach portu Świnoujście oraz na plaży w okolicach terminalu LNG na wyspie Wolin zorganizowano coroczne międzynarodowe ćwiczenia morskie reagowania na rozlewy olejowe BALEX DELTA 2015 r., w których wzięły udział służby ratownicze państw nadbałtyckich. Ćwiczenia zostały zorganizowane wspólnie przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), która była odpowiedzialna za przeprowadzenie ćwiczeń na morzu oraz Państwową Straż Pożarną (PSP), która przeprowadziła ćwiczenia w zakresie zwalczaniu skutków rozlewu na brzegu morskim. Ćwiczenia BALEX DELTA 2015 były dobrą okazją do przetestowania krajowego systemu współpracy i koordynacji działań krajowych służb zaangażowanych w reagowanie na morzu oraz na brzegu morskim w przypadku katastrofy morskiej.

Ponadto, 3 czerwca 2015 r. Rada Ministrów przyjęła Program Monitoringu Wód Morskich. Dokument ten wraz z przyjętymi i wdrażanymi już dokumentami, tj.: Wstępną oceną stanu środowiska wód morskich, Zestawem właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich oraz Zestawem celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników oraz z opracowywanym obecnie Krajowym programem ochrony wód morskich stanowi pakiet dokumentów programowych tworzących krajową strategię morską. Służą one osiągnięciu dobrego stanu środowiska, co zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008r. ustanawiającą ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19), na mocy której tworzone są przedmiotowe dokumenty, powinno nastąpić w 2020r. Obecnie w trakcie opracowywania

jest Krajowy Program Ochrony Wód Morskich, w którym przewidziano szereg zadań dla sektora gospodarki morskiej, które służyłyby poprawie stanu wód morskich i ochronie środowiska morskiego.

4.4 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

a. działania programowe

Przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej brał udział w Komitecie Sterującym do spraw budowy bazy danych statków, 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 r. 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. W 2015 r. z Funduszu Żeglugi Śródlądowej udzielono dwóch kredytów na łączną kwotę 245 234, 31 tys. zł. Uzasadnieniem przyznanego wsparcia w formie preferencyjnego kredytu była modernizacja barek motorowych oraz osiągnięcie przez to efektu prośrodowiskowego poprzez zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i utrzymanie w ruchu prośrodowiskowego środka transportu.

4.5 .TRANSPORT LOTNICZY

a. działania programowe

- PAŻP w 2015 r. rozpowszechniała i promowała na największych lotniskach kontrolowanych w FIR⁴³ Warszawa lądowania techniką CDA/CDO (ang. Continuous Descent Approach/ Continuous Descent Operations), czyli operacje lotnicze i podejścia do lądowania z ciągłym zbliżaniem. Wpływa to bezpośrednio na zmniejszenie zużycia paliwa oraz emisji CO₂. Ponadto, dokonano optymalizacji trajektorii lotów dla operatorów statków powietrznych, czyli efektywne prowadzenie operacji lotniczych poprzez wprowadzanie nowych dróg bezpośrednich, tzw. lotów po prostej – DCT (ang. Direct), co pozwala na uzyskanie korzyści o charakterze ekonomicznym oraz środowiskowym (redukcja emisji CO₂).
- W ramach POLIŚ 2014-2020 w 2015 r. przyjęto kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.1 *Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T* związanych ze zmniejszeniem negatywnego oddziaływania portów lotniczych na środowisko naturalne.

b. działania wdrożeniowo - inwestycyjne

- Do działań podjętych w 2015 r. przez PAŻP należały m.in.: dalsze prace w kierunku uruchomienia projektu A-CDM (ang. Airport Collaborative Decision Making) na lotnisku Chopina w Warszawie. 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; na lotniskach kontrolowanych w FIR Warszawa o mniejszym natężeniu ruchu realizacja projektu ADV-TWR (ang. Advanced Tower), który jest traktowany przez Eurocontrol jako uzupełnienie A-CDM, co umożliwi osiągnięcie celu jakim jest zmniejszenie emisji CO₂. ADV-TWR umożliwia bezpośrednią współpracę pomiędzy TWR a Network Manager Operations Centre w EUROCONTROL (NMOC) poprzez przesyłanie depesz Departure Planning Information (DPI) z TWR do NMOC. W efekcie spójnego uruchomienia projektów A-CDM i ADV-TWR osiągnięte zostaną korzyści wynikające z wdrożenia projektu A-CDM oraz korzyści wynikające z włączenia lotnisk do sieci NMOC. Wymierną korzyścią będzie zwiększona przewidywalność ruchu lotniczego w FIR Warszawa, a także zmniejszone opóźnienia ruchu lotniczego i skrócone czasy kołowania.

Najważniejsze działania wdrożeniowo-inwestycyjne prowadzone w 2015 r. w portach lotniczych:

⁴³ Flight Information Region – Rejon informacji powietrznej

- W **Porcie Lotniczym Katowice** wybudowano stanowisko do odladzania samolotów – powoduje to ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko poprzez substancje używane do odladzania samolotów.
- **Port Lotniczy Kraków-Balice im. Jana Pawła II** w celu ograniczenia negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko podjął szereg działań, były to m.in.: wykorzystywanie wysokoefektywnych i energooszczędnych źródeł światła LED; zastosowanie wysokosprawnych energetycznie, energooszczędnych, niskoemisyjnych kotłów zasilanych wysokometanowym gazem ziemnym, jako źródła ciepłej wody użytkowej i ogrzewania budynków; ograniczanie i minimalizacja wytwarzania odpadów w ramach działań organizacyjno - technicznych, np.: wykorzystywanie nowoczesnego, wydajnego parku maszynowego; odzysk materiałów wtórnych, racjonalna polityka zaopatrzeniowa i magazynowa; wdrożenie dobrych praktyk biurowo-organizacyjnych; podwyższenie efektywności energetycznej w budynkach — zastosowanie certyfikowanych materiałów budowlanych o wysokich parametrach cieplnych; realizacja nowoczesnego układu komunikacyjnego umożliwiającego płynny, sprawny i bezkolizyjny przepływ komunikacji drogowej, wykorzystywanie bezpośredniego połączenia kolejowego lotniska z centrum Krakowa; połączenie ruchu pasażerskiego krajowego z międzynarodowym w jednym wspólnym obiekcie, co eliminuje potrzebę użytkowania *Shuttle Bus* oraz podnosi standard obsługi pasażerskiej; umiejscowienie przystanku kolejowego w nowej lokalizacji blisko terminala; racjonalizacja układu miejsc postojowych dla statków powietrznych na płycie postojowej samolotów umożliwiająca optymalne wykorzystanie powierzchni utwardzonych przy możliwie najmniejszym natężeniu ruchu pojazdów i urządzeń obsługi naziemnej; wprowadzenie rozwiązań architektoniczno-technicznych umożliwiających wykorzystanie naturalnych źródeł energii; rekuperacja; doświetlenie wewnętrzne światłem naturalnym; prowadzenie zrównoważonej gospodarki terenami zielonymi.
- W **Porcie Lotniczym Łódź im. Władysława Reymonta** w 2015 r. rozpoczęto inwestycję polegającą na utworzeniu jednego stanowiska dedykowanego do odladzania samolotów na płycie postojowej samolotów.
- Inwestycje w 2015 r. w **Porcie Lotniczym Olsztyn – Mazury** obejmowały: budowę nowego ogrodzenia wyposażonego w wygradzenia ochronno-naprowadzające dla gadów i płazów, a także budowę stanowiska do odladzania statków powietrznych wraz z systemem kanalizacyjnym i zbiornikiem na odpady po odladaniu, co wpływa na ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko przez substancje używane do odladzania samolotów.
- W **Porcie Lotniczym Radom** w 2015 r. przeprowadzono monitoring hałasu od operacji lotniczych, który pozwala ocenić aktualny stan klimatu akustycznego w sąsiedztwie lotniska. Przy budowie oświetlenia nawigacyjnego drogi startowej i świateł PAPI zastosowano nowoczesne materiały i rozwiązania minimalizujące ich wpływ na środowisko (m.in. zastosowano przewody o zwiększonej grubości izolacji oraz źródła światła LED obniżające zużycie energii elektrycznej).
- W **Porcie Lotniczym Rzeszów – Jasionka** dokonano zakupu nowoczesnych pojazdów i urządzeń pozwalających na kompleksową obsługę statków powietrznych (obsługa bieżąca oraz serwisowanie), wpływających na polepszenie funkcjonowania lotniska pod względem operacyjnym (utrzymanie operacyjne lotniska) oraz skracających czas załadunku i wyładunku towarów (obsługa cargo).
- W **Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie** w 2015 r. w ramach działań mających za zadanie ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko dokonano licznych inwestycji m.in.: dostosowano urządzenia klimatyzacyjne do ustawodawstwa Unii Europejskiej (rozporządzenie (WE) nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubażających warstwę ozonową (Dz. Urz. UE L 244 z 29.09.2000, str. 1) uchylone przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1005/2009 z dnia 16 września 2009 r. w sprawie substancji zubażających warstwę ozonową (Dz. Urz. UE L 286 z 31.10.2009, str. 1, z późn. zm.)), zrealizowano zadania związane z ochroną środowiska w zakresie ochrony wód Potoku Służewieckiego poprzez prowadzenie racjonalnej gospodarki ściekami roztopowymi i ściekami powstałymi w procesie odladzania samolotów; w zakresie ochrony przed hałasem współpracowano z PAŻP w przedmiocie optymalizacji procedur lotniczych pod względem akustycznym w celu utrzymania oddziaływania hałasu lotniczego w granicach obowiązującego obszaru ograniczonego użytkowania – modernizacja standardowych

procedur odlotowych na wszystkich kierunkach. Ponadto, realizowano działania w zakresie monitorowania oddziaływania akustycznego lotniska oraz zastosowano system Quota Count do planowania ruchu lotniczego w porze nocnej; zamontowano największy w Polsce dachowy system paneli fotowoltaicznych w ramach modernizacji strefy T1, które zaspokajają częściowo zapotrzebowanie na energię elektryczną obiektu terminalowego; w ramach przebudowy płyt lotniskowych zastosowano lampy oświetlenia nawigacyjnego w technologii LED, zmniejszającej zużycie energii elektrycznej oraz zwiększającej żywotność (długość użytkowania) zastosowanych lamp. W 2015 r. rozpoczęto prace (planowane zakończenie w 2016r.) związane z uruchomieniem kolejowego frontu rozładunkowego wraz z rurociągiem dalekosiężnym, poprzez eliminację bocznicy kolejowej, co znacząco ograniczy prawdopodobieństwo wystąpienia awarii przemysłowej na drogach dojazdowych do terminala pasażerskiego.

c. inne działania

- Pracownicy ULC w ramach członkostwa w Komitecie ds. ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym (CAEP – IACO) oraz grupach roboczych Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) brali udział w kontynuacji prac nad: certyfikacyjnym standardem CO₂ – wypracowano techniczne aspekty nowej normy. Decyzje odnośnie terminu wejścia w życie standardu zapadną w 2016 r., w tym podczas Zgromadzenia ICAO; globalnym mechanizmem redukcji CO₂ (GMBM) – wypracowano warianty ram funkcjonowania systemu. O dalszym kierunku prac zdecydują negocjacje krajów w trakcie br. wraz ze zbliżającym się Zgromadzeniem ICAO; standardem cząstek stałych dla odrzutowych silników lotniczych (nvPM) – opracowano projekt normy, który zostanie poddany dyskusji i ewentualnemu zatwierdzeniu podczas Zgromadzenia ICAO; zmianą norm emisji hałasu z śmigłowców – zapoczątkowano prace, których ukończenie zaplanowano na 2019 r.
- W 2015 r. PAŻP współpracowała z operatorami portów lotniczych poprzez działania ograniczające uciążliwość transportu lotniczego dla społeczności lokalnych, w tym CEM (ang. Collaborative Environmental Management) polegający na wspieraniu zarządzających portami lotniczymi w działaniach zmierzających w kierunku zmniejszenia uciążliwości hałasowej powodowanej przez lotniska.
- PAŻP w 2015 r. kontynuowała wypełnianie założeń związanych z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko. Działania nakierowane były przede wszystkim na: zmniejszanie 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 w ramach optymalizacji operacji lotniskowych. Główny nacisk wyżej wymienionych działań skierowany był na efektywne zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz przepływ ruchu lotniczego celem osiągnięcia poprawy horyzontalnej efektywności lotów, co ma bezpośredni wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska.

5. CEL SZCZEGÓŁOWY: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych

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

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

W odniesieniu do poszczególnych sektorów transportu wdrażanie 5. Celu szczegółowego *SRT2020* w 2015 r. polegało na realizacji poniższych działań.

5.1 .TRANSPORT DROGOWY

a. działania programowe

Wszystkie zadania inwestycyjne określone w załącznikach do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* finansowane będą z Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) ulokowanego w Banku Gospodarstwa Krajowego. Stabilnym źródłem finansowania wydatków KFD jest opłata paliwowa ustalana na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015r. poz. 641, z późn. zm.). Jest ona również podstawą do zaciągania kredytów i pożyczek oraz emitowania obligacji. Z opłaty paliwowej pochodzą również środki przeznaczone na spłatę zobowiązań KFD. Dodatkowym źródłem środków KFD są wpływy z opłaty elektronicznej, pobieranej zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440) zarówno z sieci autostrad, dróg ekspresowych, jak i części dróg krajowych określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1263, z późn. zm.). Każdego roku sieć jest rozszerzana o odcinki dróg ukończone w ramach *Programu*. Do KFD wpływają również środki UE w formie refundacji z tytułu wydatków poniesionych na realizację zadań w ramach perspektywy UE 2004-2006, a także określonych w: Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 oraz na lata 2014–2020, jak również w Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013. Środki te mogą zostać przekazane do KFD także w formie zaliczkowej.

W przypadku realizacji zadań, dla których *Program* przewiduje realizację w formule drogowej spółki specjalnego przeznaczenia oraz zadań, jakie mają być realizowane w zakresie budowy i eksploatacji dróg zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (tzw. umowy koncesyjne) przewiduje się, że podmioty, którym zostanie powierzona realizacja tych zadań (tzw. spółki celowe), będą pozyskiwać środki na potencjalne finansowanie na zasadach rynkowych, a także z innych instrumentów i źródeł dostępnych dla tego typu projektów.

5.2 TRANSPORT KOLEJOWY

a. działania programowe

- Modele finansowania inwestycji infrastrukturalnych zostały opracowane i ujęte w *KPK*, który zakłada realizację 269 zadań w perspektywie do 2023 r., w tym 197 na listach podstawowych i 72 na rezerwowych. Zadania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A. finansowane są z wykorzystaniem środków europejskich w ramach: *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 i 2014–2020*, instrumentu *Łącząc Europę (CEF)*, *Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020* oraz *Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2007-2013 i 2014–2020*. Oprócz środków unijnych, na sfinansowanie programu zaplanowane są publiczne środki krajowe (budżet państwa, Fundusz Kolejowy), środki własne PKP PLK oraz środki pochodzące z emisji obligacji. Istotnym źródłem finansowania wydatków inwestycyjnych PKP PLK S.A są środki pochodzące z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego, umożliwiające pokrycie wkładu krajowego w części wydatków niekwalifikowanych, jak również częściowe prefinansowanie wydatków kwalifikowanych. Powyższe modele są systematycznie weryfikowane i w razie konieczności korygowane.
- W 2015r. prowadzono prace związane z opracowaniem programu wieloletniego pn. *Pomoc 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 zarządców infrastruktury kolejowej zobowiązanych do stosowania przepisów dotyczących stawek zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, która nie może zostać pokryta z opłat za dostęp do infrastruktury, co pozwoli na zbilansowanie rachunku zysku i strat.

b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne

- Do końca 2015 r. Komisja Europejska (KE) wydała decyzje uwzględniające fazowanie dla siedmiu projektów PKP PLK S.A.:
 - Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne),
 - Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice),
 - Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty,
 - Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F),
 - Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego,
 - Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odc. Czempin – Poznań,
 - Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa).

Decyzja dla projektu *Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III* w 2015 r. była procedowana przez KE. Decyzja została wydana 1 kwietnia 2016 r. .

5.3 TRANSPORT MORSKI

W realizowanych w 2015 r. inwestycjach zapewniono współfinansowanie inwestycji morskich ze środków krajowych i UE (perspektywa 2007-2013), prywatnych i samorządowych, w zależności od rodzaju inwestycji oraz typu beneficjenta. Inwestycje realizowane przez zarządy portów morskich oraz dyrektorów urzędów morskich obejmowały poprawę dostępu do portu od strony lądu w celu lepszej komunikacji z zapleczem portu, a także dotyczyły poprawy dostępu od strony morza i pozytywnie wpływały na poziom bezpieczeństwa.

5.4 TRANSPORT LOTNICZY

Dążąc do osiągnięcia 5. celu szczegółowego *SRT2020* w obszarze transportu lotniczego, w 2015 r. prowadzony były w dalszym ciągu 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 (POLIŚ)*,
 - *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.

III. FINANSOWANIE SRT2020

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

1.1 TRANSPORT DROGOWY I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO (BRD)

Tabela nr 3

Wysokość wydatków (w mln zł) w latach 2013-2015 dotyczących transportu drogowego i BRD

LP	Działanie	Źródła finansowania	2013	2014	2015
1	Rozbudowa, utrzymanie i zarządzanie siecią dróg krajowych	Krajowy Fundusz Drogowy (w tym środki europejskie)	10 507	7 202	9 088
		budżet państwa	2 848	2 828	2 852
2	Informacja, promocja i edukacja w zakresie BRD	budżet państwa	3,70	4,16	1,159
		budżet środków europejskich	4,46	4,5	15,763
3	Badanie stanu BRD	budżet państwa	0,41	572	2,506
SUMA			13 363,57	10 610,66	11 959,428

Źródło: dane MIB

1.2 TRANSPORT KOLEJOWY

Tabela nr 4

Wysokość wydatków (w mln zł) w latach 2013-2015 dotyczących transportu kolejowego

LP	Działanie	Źródła finansowania	2013	2014	2015
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	3 199	5 827	7 221,45 ⁴⁴

⁴⁴ Dane na podstawie Sprawozdania z wykonania w 2015 roku planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku i Sprawozdania z wykonania w 2015 roku Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020.

2.	Utrzymanie linii kolejowych	budżet państwa, Fundusz Kolejowy, środki własne PKP PLK SA	1 199 ⁴⁵	3 424	3 388,75
3.	Przebudowa dworców kolejowych	budżet państwa, środki z UE, środki własne PKP S.A.	134	159	295,52
4.	Dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Minister Infrastruktury i Budownictwa	budżet państwa	409	471	498,26
5.	Zakup taboru kolejowego	budżet państwa, Fundusz Kolejowy	203	251	223,97
SUMA			5 144	10 132	11 623,30
<p>Od 2014 r. dotacja podmiotowa dla PKP PLK SA i środki z Funduszu Kolejowego przeznaczone są nie tylko na finansowanie kosztów utrzymania, remontów i ochrony infrastruktury kolejowej, ale również współfinansują działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.</p>					

Źródło: dane MIB

1.3 TRANSPORT MORSKI

Tabela nr 5

Wysokość wydatków (w mln zł) w latach 2013-2015 dotyczących transportu morskiego

LP	Działanie	Źródła finansowania	2013	2014	2015
1.	Program Wieloletni na lata 2008 – 2014 pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”	budżet państwa	127,89	107	x
2.	Program Wieloletni na lata 2008-2013 pn. „Budowa drogi łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”	budżet państwa	0,07	x	x

⁴⁵ Wydatki budżetu państwa w 2013 r.

3.	Program ochrony brzegów morskich	budżet państwa	44,7	30	30,7
4.	Ochrona brzegów morskich	budżet państwa, środki UE	x	10	268,8 ⁴⁶
5.	Budowa i modernizacja portów morskich	środki zarządów portów, środki UE	x	406	349,4
6.	Budowa i modernizacja infrastruktury dostępu do portów od strony morza	budżet państwa, środki UE	x	49	260,7
SUMA			172,66	602	909,60

Źródło: dane MG MiŻŚ

1.4 TRANSPORT LOTNICZY

Tabela nr 6

Wysokość wydatków (w mln zł) w latach 2013-2015 dotyczących transportu lotniczego

LP	Działanie	Źródła finansowania	2013	2014	2015
1.	Realizacja inwestycji na lotniskach należących do sieci TEN-T	<i>POIiŚ i RPO</i>	4,5	359	557,6

Źródło: dane MIB

2. ŚRODKI UNIJNE DLA TRANSPORTU⁴⁷

2.1 Perspektywa finansowa UE 2007 -2013 na koniec 2015 r.

Inwestycje transportowe realizowane w 2015 r. z wykorzystaniem środków dostępnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 - 2013, funduszu TEN-T, a także Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 i regionalnych programów operacyjnych przyczyniły się do realizacji celów szczegółowych 1, 2, 3 i 4 określonych w SRT2020.

⁴⁶ To środki budżetu państwa będące poza programem ochrony brzegów morskich.

⁴⁷ Źródło: MR

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (POLiŚ)

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

Transport drogowy

Projekty drogowe realizowane w ramach działań 6.1 *Rozwój sieci drogowej TEN-T* oraz 6.2 *Zapewnienie sprawnego dostępu drogowego do największych ośrodków na terenie wschodniej Polski* mają na celu poprawę dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych, jak również połączeń komunikacyjnych głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju.

W działaniu 6.1 od początku realizacji programu do końca 2015 r. podpisano umowy o dofinansowanie dla wszystkich 44 planowanych do realizacji projektów, w tym 31 dla projektów indywidualnych oraz 13 dla projektów konkursowych, o łącznej wartości całkowitej 60 219,81 mln zł oraz dofinansowaniu UE 36 306,61 mln zł. Cała alokacja w działaniu 6.1 została zakontraktowana. Z zaplanowanych do realizacji w ramach działania 6.1 44 projektów, do końca 2015 r. zrealizowano pod względem rzeczowym 40 projektów (w tym 22 projekty rozliczono finansowo). Pozostałe 4 projekty planowane są do zakończenia w 2016 r. (część projektu zakończona pod względem rzeczowym do końca 2015 r. jest objęta dofinansowaniem z POLiŚ, natomiast część projektu, której realizacja rzeczowa wykracza na 2016 r. jest niekwalifikowalna).

W działaniu 6.2 podpisano umowy o dofinansowanie dla wszystkich 3 planowanych do realizacji projektów o łącznej wartości całkowitej 4 741,45 mln zł oraz dofinansowaniu UE 2 566,31 mln zł. Zakontraktowanie środków wynosi 100% alokacji dla działania.

W ramach działania 6.2 do końca 2015 r. zrealizowano pod względem rzeczowym wszystkie 3 projekty, w tym pod względem finansowym rozliczono 2 projekty.

Wskaźnik produktu: *Długość wybudowanych autostrad w sieci TEN-T* – szacowana realizacja tego wskaźnika na koniec 2015 r. 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 2015 r. i stanowi wykonanie 111% wartości docelowej (610 km) na koniec perspektywy.

Wskaźnik produktu: *Długość wybudowanych i przebudowanych dróg w sieci TEN-T dostosowanych do nośności 115 kN/osi* – szacowana realizacja kształtuje się na poziomie 162,2 km na koniec 2015 r. i stanowi wykonanie 144% wartości docelowej (113 km) na zakończenie perspektywy.

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/osi, 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, przebudowy dróg krajowych oraz budowy obwodnic w ciągach tych dróg. Zawarto łącznie 50 umów o dofinansowanie o wartości całkowitej 17 460,08 mln zł, oraz łącznej wartości dofinansowania UE 12 091,74 mln zł, co przekracza 100% alokacji w działaniu.

Wszystkie z 50 zakontraktowanych w działaniu 8.2 projektów zrealizowano do końca 2015 r. pod względem rzeczowym, w tym pod względem finansowym rozliczono 32 projekty.

Wskaźnik produktu: *Długość wybudowanych i przebudowanych dróg ekspresowych (km), w tym w sieci TEN-T* – szacowana wartość tego wskaźnika w 2015 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/osi* – szacowana realizacja tego wskaźnika w 2015 r. wynosi 205,7 km i stanowi wykonanie 146% wartości docelowej wskaźnika zakładanego w programie (141 km).

BRD

W ramach działania 8.1 *Bezpieczeństwo ruchu drogowego* realizowano projekty mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym – głównie dotyczące przebudowy miejsc niebezpiecznych (17 projektów w trybie konkursowym) oraz wyposażenia służb ratowniczych i prewencyjnych bezpieczeństwa ruchu drogowego (19 projektów w trybie indywidualnym). Łącznie w ramach działania 8.1 podpisano 36 umów o dofinansowanie o wartości całkowitej 833,5 mln zł oraz dofinansowaniu UE 667,82 mln zł. Wszystkie zaplanowane projekty zostały do końca 2015 r. zrealizowane rzeczowo, w tym pod względem finansowym rozliczono 27 projektów. Zgodnie ze wskaźnikami produktu wynikającymi z umów o dofinansowanie, przebudowano 34 miejsca niebezpieczne (tj. skrzyżowania i kładki dla pieszych).

Transport kolejowy

Inwestycje kolejowe realizowane w 2015 r. z wykorzystaniem środków dostępnych w POIiŚ 2007 - 2013, przyczyniły się do realizacji celów szczegółowych 1, 2, 3 i 4 określonych w *SRT2020*.

W ramach realizacji działania 7.1 *Rozwój transportu kolejowego* na koniec 2015 r. podpisano 84 umowy o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków całkowitych 30 798,87 mln zł i łącznej wartości dofinansowania UE w wysokości 17 207,92 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 oraz przyczynią się do lepszego zrównoważenia systemu transportowego, zwiększenia dostępności transportowej kraju, a także zwiększenia udziału i znaczenia transportu alternatywnego w stosunku do transportu drogowego. Przez cały 2015 r. 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 osiągnęła poziom niemal kompletny (przekroczyła 99,6%), zaś wydatki poniesione przez beneficjentów w ramach realizowanych projektów przekroczyły poziom 80% (80,56%). W przypadku realizacji części projektów kolejowych powstały opóźnienia, których nadrobienie do końca perspektywy (czyli do końca 2015r.) nie było możliwe.

W celu uniknięcia utraty środków UE, podjęto rozmowy z Komisją Europejską, aby możliwa była kontynuacja tych projektów ze środków z perspektywy 2014-2020 (tzw. procedura fazowania). W wyniku rozmów podjętych z KE w terminie do 30 czerwca 2015 r. IZ POIiŚ przekazała listę dziewięciu projektów kolejowych, które miały zostać poddane procedurze fazowania:

- Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego,
- Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F),
- Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne),
- Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice),
- Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty,
- Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja *Kolei Kokoszkowskiej* Faza II – realizacja przedsięwzięcia,
- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa),
- Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III,
- Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odc. Czempień – Poznań.

Zaktualizowana dokumentacja aplikacyjna uwzględniająca fazowanie, przygotowana przez PKP PLK SA oraz PKM SA i oceniona przez CUPT, IZ POIiŚ oraz ekspertów Inicjatywy Jaspers, została złożona do KE. Do końca 2015 r. KE wydała Decyzje uwzględniające fazowania dla ośmiu projektów.

Na koniec 2015 r. na podstawie zawartych z beneficjentami umów o dofinansowanie osiągnięto następujące wskaźniki:

- liczba przebudowanych linii kolejowych – 582 km,
- liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego – 150 szt.
- liczba zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego – 290 szt.
- pojemność zakupionego taboru kolejowego – 37 110 osób,

- pojemność zmodernizowanego taboru kolejowego – 19 660 osób.

Transport intermodalny

W ramach realizacji działania 7.4 *Rozwój transportu intermodalnego* wg stanu na koniec 2015 r. podpisano umowy o dofinansowanie dla 21 projektów o łącznej wartości wydatków całkowitych w wysokości 1 807,03 mln zł i łącznym dofinansowaniu UE w wysokości 482,33 mln zł, w ramach których kontynuowano budowę i rozbudowę intermodalnych terminali kontenerowych oraz zakup sprzętu i taboru do wykonywania przewozów intermodalnych. Realizowane projekty przyczyniły się do zwiększenia udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków, co z kolei w następnych latach przyczyni się do lepszego zrównoważenia systemu transportowego kraju oraz zwiększenia udziału transportu alternatywnego w stosunku do transportu drogowego.

Docelowa wartość wskaźnika produktu: *Liczba zbudowanych i rozbudowanych centrów logistycznych oraz terminali kontenerowych* w ramach ww. działania wynosi 5 (szt.). W wyniku realizacji 21 projektów osiągnięty został wskaźnik na poziomie 14 (szt.).

Transport miejski i logistyka

W 2015 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 telematyki, 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 2015 r. w działaniu 7.3 podpisano 48 umów o dofinansowanie o łącznej wartości 20 232,08 mln zł oraz dofinansowaniu UE w wysokości 12 462,81 mln zł. Poziom kontraktacji wyniósł 101,73 %. Wydatki poniesione przez beneficjentów osiągnęły poziom 78,13%.

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 628,97 mln zł oraz dofinansowaniu UE w wysokości 493,31 mln zł. Działanie 8.3 charakteryzuje wysoki stopień zakontraktowania alokacji (96,91%) oraz stale rosnący stan wydatkowania środków (76,78%). Należy podkreślić, że w stosunku do poziomu wydatkowania na koniec 2014 r. (43%) wartość ta na koniec 2015 r. była niemal dwukrotnie wyższa. Większość projektów została rzeczowo zakończona w okresie kwalifikowalności, czyli do końca 2015 r.

Transport morski

W ramach realizacji działania 7.2 *Rozwój transportu morskiego* wg stanu na koniec 2015 r. podpisano umowy o dofinansowanie dla wszystkich 37 projektów przewidzianych do realizacji w tym działaniu, o łącznej wartości wydatków całkowitych 3 754,15 mln zł i łącznym dofinansowaniu UE 2 679,25 mln zł. Kontynuowano inwestycje współfinansowane w ramach *POIiŚ 2007-2013* z zakresu budowy i modernizacji nabrzeży, basenów i kanałów w portach morskich, modernizacji torów wodnych, falochronów i wejść do portów, budowy i modernizacji dróg i linii kolejowych zapewniających dostęp do portu od strony lądu, a także prac przygotowawczych. Zakończono realizację 32 projektów, natomiast dla 5 pozostałych termin zakończenia realizacji został przesunięty na 2016 r. (część projektu zakończona pod względem rzeczowym do końca 2015r. jest objęta dofinansowaniem z *POIiŚ*, natomiast część projektu, której realizacja rzeczowa wykracza na 2016 r. jest niekwalifikowalna).

Na koniec 2015 r. na podstawie zawartych z beneficjentami umów o dofinansowanie osiągnięto wartość wskaźnika: *Długość wybudowanych i zmodernizowanych nabrzeży portowych* w wys. 6,78 km.

Transport wodny śródlądowy

W ramach realizacji działania 7.5 *Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych* wg stanu na koniec 2015 r. podpisano umowy o dofinansowanie dla wszystkich 13 projektów przewidzianych do realizacji w tym działaniu, na łączną wartość wydatków całkowitych 404,89 mln zł i dofinansowaniu UE 317,75 mln zł. Kontynuowano inwestycje współfinansowane w ramach *POIiŚ 2007-2013* z zakresu modernizacji infrastruktury zabudowy regulacyjnej rzeki Odry i Kanału Gliwickiego, udrożnienia przejść żeglownych oraz prac przygotowawczych. Do końca 2015 r. zakończono realizację 11 projektów. Zakończenie realizacji jednego projektu z zakresu prac przygotowawczych zostało przesunięte na 2016 r. (część projektu zakończona pod względem rzeczowym do końca 2015 r. jest objęta dofinansowaniem z *POIiŚ*, natomiast część projektu, której realizacja rzeczowa wykracza na 2016 r. jest niekwalifikowalna). Ponadto projekt dot. modernizacji zabudowy regulacyjnej na Kanale Gliwickim został podzielony na dwie fazy, z czego faza I została zakończona w 2015 r. w ramach perspektywy 2007-2013, a faza II zostanie przesunięta do realizacji w perspektywie 2014-2020.

Na koniec 2015 r. na podstawie zawartych z beneficjentami umów o dofinansowanie osiągnięto wartość wskaźnika: *Liczba zmodernizowanych obiektów na śródlądowych drogach wodnych* w wys. 90 szt. (realizacja 2 obiektów została przeniesiona do realizacji w perspektywie 2014-2020).

Transport lotniczy

W 2015 r. kontynuowano inwestycje współfinansowane w ramach *POIiŚ 2007-2013* z zakresu rozbudowy infrastruktury i poprawy bezpieczeństwa portów lotniczych oraz związane ze zwiększeniem przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej. Podejmowane działania stanowiły w szczególności realizację następujących kierunków interwencji określonych w *SRT2020* dla transportu lotniczego: zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejących portów lotniczych oraz zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej.

Na koniec 2015 r. zakończone zostało 12 z 15 projektów infrastrukturalnych realizowanych w 8 portach lotniczych. W realizacji pozostaje w dalszym ciągu część inwestycji w porcie lotniczym w Krakowie, Warszawie i Wrocławiu oraz projekt krajowego organu zarządzania przestrzenią powietrzną. Ponadto, w 2015r. podjęto decyzję o zakończeniu w ramach projektu *POIiŚ* prac analitycznych związanych z aktualizacją *Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*.

Wartość 17 umów o dofinansowanie podpisanych w ramach działania 6.3 *POIiŚ Rozwój sieci lotniczej TEN-T* wynosiła 3 971,04 mln zł, a dofinansowanie UE - 1 409,97 mln zł. Kontraktacja wyniosła prawie 100% alokacji dla działania. Płatności zrealizowane na rzecz beneficjentów osiągnęły poziom 85%.

W sektorze lotniczym realizowano również projekty związane z poprawą bezpieczeństwa. Na koniec 2015 r. zakończone zostało 18 z 20 projektów. W realizacji znajdują się dwa projekty wdrażane w porcie lotniczym w Krakowie i Poznaniu. Wartość 20 umów o dofinansowanie podpisanych w działaniu 8.4 *Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego* wynosiła 302,36 mln zł, a wysokość dofinansowania UE - 203,26 mln zł. Kontraktacja osiągnęła poziom 95% alokacji dla działania. Płatności zrealizowane na rzecz beneficjentów osiągnęły poziom 88%.

Certyfikacja wydatków poniesionych do końca 2015 r. przez beneficjentów działania 6.3 i 8.4 *POIiŚ* kontynuowana będzie w 2016 r. W konsekwencji alokacja przewidziana na obszar transportu lotniczego zostanie wykorzystana.

Z końcem 2015 r. zakończyła się realizacja inwestycji z zakresu budowy i rozbudowy kubaturowej lotnisk i infrastruktury lotniczej w ramach *POIiŚ 2007-2013*. W 2015 r. trwały prace nad Szczegółowym opisem osi priorytetowych *POIiŚ* na nową perspektywę 2014 – 2020. W perspektywie finansowej 2014 - 2020 nie planuje się dalszej budowy oraz rozbudowy kubaturowej lotnisk w ramach projektów współfinansowanych z programów operacyjnych polityki spójności. Przepustowość głównych polskich lotnisk uległa w minionej dekadzie istotnemu zwiększeniu w wyniku przeprowadzonych prac modernizacyjnych. Jednakże w zależności od dynamiki rozwoju transportu lotniczego, w kolejnej perspektywie finansowej może nastąpić potrzeba dalszego rozwoju infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej, aby dostosować ich przepustowość do wzrastającego popytu. Dokumenty strategiczne

dotyczące transportu lotniczego kierunkowo wspierają ciągły rozwój transportu lotniczego, zwłaszcza biorąc pod uwagę jego dynamiczny wzrost oraz dość długi proces inwestycyjny związany z budową składników infrastruktury.

Należy zauważyć, że zgodnie ze Szczegółowym opisem osi priorytetowych *POIiŚ 2014–2020*, przewiduje się, że w tej perspektywie priorytetowo będą traktowane inwestycje w największym stopniu przyczyniające się do poprawy przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych, zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej oraz poprawy bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego w ramach lotniczej sieci bazowej TEN-T. Infrastruktura związana z lotniczymi urządzeniami naziemnymi jest kluczowa dla prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania transportu lotniczego.

Fundusz TEN-T

Od początku korzystania Polski ze środków TEN-T do końca 2015r. 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 Polska otrzymała 51,35 mln euro jako refundację poniesionych wydatków. Do końca 2015 r. rzeczowo zakończone zostały wszystkie 33 projekty.

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

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

W *Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 (POPW)* wsparcie projektów transportowych możliwe jest w ramach 2 spośród 6 osi priorytetowych *Programu*:

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 ramach działania III.1. W sumie w ramach działania zrealizowano 8 projektów o wartości EFRR wynoszącej 369,4 mln EUR⁴⁸. Dzięki nim do końca 2015 r. dokonano zakupu łącznie 423 szt. taboru, w tym 70 trolejbusów w Lublinie, 15 tramwajów w Olsztynie oraz 338 autobusów w Białymstoku, Lublinie, Kielcach i Rzeszowie. Projekty w istotny sposób poprawiają jakość komunikacji w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej i ich potencjalnych obszarach metropolitalnych, zwiększają bezpieczeństwo podróży oraz zachęcają mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego.

IV oś priorytetowa – Infrastruktura transportowa

Celem IV osi priorytetowej Infrastruktura transportowa 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 693 mln EUR.

W celu poprawy powiązań Polski Wschodniej z krajowym i międzynarodowym układem transportowym w ramach IV osi priorytetowej do końca 2015 r. było realizowanych 37 umów o dofinansowanie o wartości EFRR wynoszącej 705 mln EUR⁴⁹. Dzięki nim do końca 2015 r. wybudowano i przebudowano łącznie 248 km dróg krajowych i wojewódzkich w makroregionie, w tym ukończono budowę 21 obwodnic (miejscowości: Opole Lubelskie, Chodel, Bełżyce, Frampol, Jarosław, Przemyśl, Kolbuszowa, Mielec (dwie), Stawiski, Jędrzejów, Osiek, Mrągowo, Ełk, Biłgoraj (dwie), Końskie, Hrubieszów, Szczuczyn, Bargłów, Olecko) i wybudowano 2 mosty na Wiśle (w Kamieniu i Połańcu) Dzięki inwestycjom wykazano oszczędność czasu w przewozach (towarowych i pasażerskich) w wysokości ok. 107,8 mln euro.

Regionalne programy operacyjne na koniec 2015 r.

⁴⁸ Kurs EUR z dn. 1 stycznia 2016 r. wynosi 4,24.

⁴⁹ Podpisano umowy na kwotę wyższą niż dostępna pula środków w osi.

Poza programami krajowymi fundusze unijne przeznaczone są na 16 programów regionalnych. Ich celem jest wspieranie rozwoju wszystkich regionów. Fundusze zarządzane są w tym przypadku nie przez władze centralne, a przez instytucje samorządowe, tj. zarządy województw, przy czym każde województwo objęte programem operacyjnym określiło osie priorytetowe w zależności od wyzwań oraz potrzeb rozwojowych danego regionu.

Na koniec 2015 r. podpisano umowy na realizację projektów transportowych przewidzianych w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2007-2013 opiewających na kwotę ok. 21 mld zł.

Szczegółowe zestawienie dotyczące wielkości środków wydatkowanych w obszarze transportu w poszczególnych programach operacyjnych przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela nr 7

Kwoty dofinansowania z UE (w zł) – zawarte umowy uwzględniające kwoty dofinansowania w ramach: PO Infrastruktura i Środowisko, PO Rozwój Polski Wschodniej i Regionalnych Programów Operacyjnych – stan na koniec 2015 r.

Lp	Kategoria projektu	PO Infrastruktura i Środowisko	PO Rozwój Polski Wschodniej	RPO Razem	Razem
1	Kolej	5 136 507 162	0	1 210 639 850	6 347 147 012
2	Kolej (sieci TEN-T)	9 477 844 777	0		9 477 844 777
3	Tabor kolejowy	1 676 066 132	0	1 170 573 196	2 846 639 328
4	Tabor kolejowy (sieci TEN-T)	917 504 288	0	0	917 504 288
5	Autostrady ⁵⁰	7 776 991 597	0	0	7 776 991 597
6	Autostrady (sieci TEN-T) ⁵¹	35 969 851 216	0	0	35 969 851 216
7	Drogi krajowe ⁵²	7 886 180 717	1 406 477 170	131 639 267	9 424 297 154
8	Drogi regionalne/lokalne	0	1 584 403 553	15 655 322 356	17 239 725 909
9	Ścieżki rowerowe	0	223 621 220	149 263 382	372 884 602
10	Transport miejski	12 446 115 558	1 566 323 620	1 001 912 737	2 568 236 357
11	Transport multimodalny	198 725 386		70 876 230	269 601 616
12	Transport multimodalny (sieci TEN-T)	283 601 994	0	0	283 601 994
13	Inteligentne systemy transportu	493 313 990	0	19 958 583	513 272 573
14	Porty lotnicze	1 613 226 542	0	727 468 883	2 340 695 425
15	Porty	279 253 074	0	55 346 187	334 599 261

⁵⁰ Autostrady + drogi ekspresowe poza TEN-T

⁵¹ Autostrady + drogi ekspresowe w TEN-T

⁵² Uwzględnia BRD

16	Śródlądowe drogi wodne (regionalne i lokalne)	336 639 325	0	18 341 298	354 980 623
17	Promowanie czystego transportu miejskiego	0	0	774 400 400	13 220 515 957
	Razem	84 491 821 758	4 858 285 731	20 985 742 369	110 258 389 689

Źródło: MR

2.2 Perspektywa finansowa UE 2014-2020 na koniec 2015 r.

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 (UP)* zawartej między Polską a Komisją Europejską, którą przyjęto w dniu 23 maja 2014 r. W *UP* określono 11 celów tematycznych, które będą realizowane w latach 2014-2020 poprzez wdrażanie programów operacyjnych. 7. cel tematyczny (CT) 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 CT 7 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- CEF*).

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 Operacyjny 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 r. Negocjacje Programu z Komisją Europejską zakończyły się jego przyjęciem w dniu 16 grudnia 2014 r. Interwencja *POLiŚ 2014-2020* wpisuje się w realizację określonych na poziomie UE i krajowym celów i obszarów priorytetowych oraz kierunków działań w dziedzinie transportu. Alokacja środków z budżetu UE przeznaczona na sektor transportu wynosi

ponad 19,8 mld euro, co stanowi ponad 72% środków UE zaangażowanych w tym programie operacyjnym. Wsparcie zostanie skierowane na rozwój gałęzi transportu drogowego, kolejowego, miejskiego, morskiego, wodnego śródlądowego i intermodalnego oraz, w ograniczonym zakresie, na poprawę bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

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

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

W ramach tej osi wspierane 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 usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.*

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

Transport drogowy

W ramach działania 3.1 *Rozwój sieci drogowej TEN-T* podpisano 12 umów o dofinansowanie dla projektów polegających na budowie dróg ekspresowych w sieci TEN-T. Łączna wartość tych inwestycji to 14 512 mln zł, z czego 7 150 mln zł stanowi dofinansowanie ze środków unijnych. W efekcie realizacji tych projektów powstanie 360 km nowych dróg ekspresowych.

Transport lotniczy

Działania z zakresu poprawy bezpieczeństwa i ochrony środowiska w portach lotniczych finansowane będą w ramach priorytetu inwestycyjnego (7.i) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T. W 2015 r. kontynuowano prace związane z zapewnieniem współfinansowania dla zadań dot. poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego, zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej oraz ochrony środowiska. W lipcu 2015 r. zatwierdzone zostały kryteria wyboru projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w sieci bazowej TEN-T. Ponadto, w Wykaz Projektów Zidentyfikowanych wpisany został projekt krajowego organu zarządzania ruchem lotniczym dot. inwestycji w infrastrukturę łączności, nawigacji i dozoru. Realizacja ww. projektu przyczyni się do zwiększenia przepustowości i pojemności przestrzeni powietrznej, poprawy bezpieczeństwa świadczonych usług, dostosowania infrastruktury do obecnego i prognozowanego ruchu oraz wpłynie na ograniczenie negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko naturalne.

IV. Oś priorytetowa *Infrastruktura drogowa dla miast*

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

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

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

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

Dla realizacji powyższych priorytetów przewidziano możliwość wykorzystania środków dostępnych w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, a przyznana na powyższe priorytety alokacja stanowi 10,84% środków tego funduszu i wynosi ok. 2.97 mld euro.

W ramach osi IV, w działaniu 4.2 podpisano umowę o dofinansowanie dla projektu polegającego na budowie drogi ekspresowej S51 na odcinku Olsztyn – Olsztynek. Łączna wartość inwestycji to 1 569 mln PLN, z czego 867 mln PLN stanowi dofinansowanie ze środków unijnych. W efekcie realizacji tego projektu powstanie 29,4 km nowych dróg, z czego 27 km to drogi ekspresowe.

V. Oś priorytetowa *Rozwój transportu kolejowego w Polsce*

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

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

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

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

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

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

W odróżnieniu od poprzedniej perspektywy finansowej UE, sektorowi kolejowemu ze względu na jego znaczenie została dedykowana odrębna oś priorytetowa (*oś V Rozwój transportu kolejowego w Polsce*), w ramach której dostępne są środki UE w wysokości ok. 5 mld EUR.

W ramach *POIiŚ 2007-2013* PKP PLK SA uruchomiła szereg prac przygotowawczych, pod inwestycje, aby w kolejnej perspektywie było możliwe ich sprawne uruchomienie. Prace te obejmowały studia wykonalności, przygotowanie dokumentacji przetargowej, a także dokumentację środowiskową. Zakres tych prac dotyczył również pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych (np. uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach). Działania te zaczęły przynosić już rezultaty np. w postaci ogłoszonych przetargów. Pod koniec 2015 r. PLK ogłosiła 22 przetargi na roboty na kwotę ponad 16 mld zł. W ramach tych postępowań znajdują się również inwestycje *CEF*.

Na 2016 r. IZ *POIiŚ* zaplanowała organizację 3 konkursów dotyczących transportu kolejowego: 2 z nich dotyczą zakupu i modernizacji taboru kolejowego poruszającego się po liniach *TEN-T* (kwota alokacji UE ok. 200 mln EURO), poza liniami *TEN-T* (ok. 243 mln EURO) oraz projekty infrastrukturalne dot. tzw. kolei miejskiej (ok. 290 mln EURO). Łączna wartość planowanych do ogłoszenia konkursów wynosi ponad 3 mld zł alokacji UE.

IZ za pośrednictwem CUPT, prowadzi nabór projektów w trybie pozakonkursowym. Do końca 2015 r., w tzw. *Wykazie projektów zidentyfikowanych POIiŚ*, znalazło się 25 inwestycji o szacowanej wartości wkładu UE ok. 12,3 mld zł (18 w działaniu 5.1 *Rozwój kolejowej sieci TEN-T*, oraz 7 w działaniu 5.2 *Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T*). 9 z tych projektów to inwestycje z okresu 2007-2013, które zostały poddane procedurze fazowania.

W ramach *POIiŚ 2014-2020* w sektorze kolejowym podpisano w 2015 r. 9 umów o dofinansowanie dla projektów fazowanych, dla których wkład UE wyniósł 2,6 mld zł, tj. 12% alokacji priorytetu V.

Na koniec 2015 r. na podstawie zawartych z beneficjentami umów o dofinansowanie osiągnięto następujące wskaźniki:

- całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – 137 km,
- długość linii kolejowych wyposażonych w system ERTMS - 457 km,
- długość linii kolejowych wyposażonych w LCS - 397 km,
- liczba przejść dla zwierząt, korytarzy ekologicznych – 33,
- liczba wybudowanych przystanków kolejowych - 2.

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.*

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

Projekty będą wybierane w trybie indywidualnym. Ich identyfikacja następuje w momencie przyjęcia Strategii ZIT dla danego obszaru funkcjonalnego. Następnie zostają one zamieszczone w *Wykazie Projektów Zidentyfikowanych*, stanowiącym załącznik do *Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych POLiŚ 2014-2020*. Powinny mieć one strategiczne znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru objętego realizacją Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Obszar funkcjonalny musi posiadać *Plan Gospodarki Niskoemisyjnej*, w którym będą wymienione projekty zgłaszane do dofinansowania UE. Wniosek o dofinansowanie dla danego projektu musi być złożony do CUPT najpóźniej do 31.12.2016 r.

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

Głównym celem *Programu* jest wzrost konkurencyjności i innowacyjności makroregionu Polski Wschodniej. Wśród 4 osi priorytetowych *PO PW 2* zostały dedykowane transportowi:

II oś priorytetowa – *Nowoczesna infrastruktura transportowa*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III oś priorytetowa – Ponadregionalna infrastruktura kolejowa

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

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

Ze środków POPW wspierane będą inwestycje w infrastrukturę liniową: rewitalizacja, rehabilitacja lub modernizacja drogi kolejowej. Ponadto w przypadku wybranych projektów przewidziana jest budowa lub przebudowa sieci trakcyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Elementami projektów będą także inwestycje w infrastrukturę punktową (obiekty obsługi podróżnych m.in. przystanki, wiaty, kładki dla pieszych - wraz z ich dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, przejazdy kolejowe oraz inne obiekty inżynieryjne), inwestycje w systemy sterowania ruchem kolejowym, inwestycje w systemy informacji pasażerskiej. Alokacja środków w ramach EFRR wynosi 330 406 721 euro.

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

W zakresie finansowania inwestycji transportowych istotną rolę w nowej perspektywie odgrywa instrument CEF, dedykowany 3 rodzajom infrastruktury: transeuropejskiej sieci transportowej, telekomunikacyjnej i energetycznej. Dostępna pula środków na inwestycje w sektorze transportu wynosi 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. 4,14 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 r. Budżet konkursu wyniósł 12 mld euro, z czego 4 mld euro to środki dla państw kohezyjnych. Złożenie wniosków, zgodnie z harmonogramem konkursu, nastąpiło w 2015 r. - Polska złożyła 27 wniosków (13 w puli dla państw kohezyjnych i 14 w puli ogólnej). Ich łączna wartość to prawie 4,2 mld euro. Spośród złożonych wniosków dofinansowanie otrzymało 10 projektów w ramach puli dla państw kohezyjnych oraz 7 projektów w ramach puli ogólnej. Łączna kwota otrzymanego dofinansowania z CEF to 1,94 mld euro.

Drugi konkurs CEF – *Transport* został ogłoszony w dniu 5 listopada 2015 r. Budżet konkursu wyniósł 8,69 mld euro, z czego 7,6 mld euro stanowiły środki przeznaczone dla państw kohezyjnych. Termin składania wniosków został wyznaczony na dzień 16 lutego 2016 r. W ramach drugiego konkursu Polska przekazała do KE 30 wniosków (22 w puli dla państw kohezyjnych i 8 w puli ogólnej). Ich łączna wartość to 3,59 mld euro, z czego wnioskowane dofinansowanie z CEF wynosi 2,78 mld euro.

Regionalne programy operacyjne na lata 2014-2020

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

W zakresie 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 ok. 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 ok. 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 z uwzględnieniem instrumentu *Connecting Europe Facility (CEF)* przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 8

Podział alokacji dostępnej dla Polski w latach 2014-2020 na transport w ramach polityki spójności w euro*

KATEGORIE INTERWENCJI		PO RAZEM	w tym RPO	w tym KPO	Poliś w KPO	POPW w KPO	CEF	PO z CEF
1	Kolej (sieć bazowa TEN-T)	834 144 100	0	834 144 100	834 144 100	0	3 454 380 443	4 339 568 348
2	Kolej (sieć kompleksowa TEN-T)	2 602 336 978	0	2 602 336 978	2 535 163 380	67 173 598	0	2 602 336 978
3	Inne koleje	2 428 004 797	967 771 674	1 460 233 123	1 197 000 000	263 233 123	0	2 428 004 797
4	Tabor kolejowy	917 628 012	474 235 492	443 392 520	443 392 520	0	0	917 628 012
Kolej łącznie		6 782 113 887	1 442 007 166	5 340 106 721	5 009 700 000	330 406 721	3 454 380 443	10 287 538 135
1	Autostrady i drogi TEN-T – sieć bazowa (nowo budowane)	4 362 229 856	0	4 362 229 856	4 362 229 856	0	414 439 595	4 776 669 451
2	Autostrady i drogi TEN-T – sieć kompleksowa (nowo budowane)	4 332 674 292	0	4 332 674 292	4 332 674 292	0	0	4 332 674 292
3	Drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T (nowo budowane)	1 719 385 018	329 042 714	1 390 342 304	1 247 528 595	142 813 709	0	1 719 385 018
4	Pozostałe drogi krajowe i regionalne (nowo budowane)	626 950 298	626 950 298	0	0	0	0	626 950 298
5	Lokalne drogi dojazdowe (nowo budowane)	58 088 750	58 088 750	0	0	0	0	58 088 750
6	Drogi TEN-T przebudowane lub zmodernizowane	606 436 742	0	606 436 742	606 436 742	0	0	606 436 742
7	Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne)	2 918 136 951	2 050 249 852	867 887 099	534 655 112	333 231 987	0	2 918 136 951
Drogi łącznie		14 623 901 907	3 064 331 614	11 559 570 293	11 083 524 597	476 045 696	414 439 595	15 038 341 502

KATEGORIE INTERWENCJI		PO RAZEM	w tym RPO	w tym KPO	POIiŚ w KPO	POPW w KPO	CEF	PO z CEF
1	Transport multimodalny (sieci TEN-T)	650 000 000	0	650 000 000	650 000 000	0	0	650 000 000
2	Transport multimodalny	114 361 549	66 977 866	47 383 683	47 383 683	0	0	114 361 549
3	Porty lotnicze (sieci TEN-T)	36 896 782	0	36 896 782	36 896 782	0	0	36 896 782
4	Inne porty lotnicze	0	0	0	0	0	0	0
5	Porty morskie (sieci TEN-T)	432 556 876	0	432 556 876	432 556 876	0	0	432 556 876
6	Inne porty morskie	0	0	0	0	0	140 623 233	218 090 000
7	Śródlądowe drogi wodne i porty (sieci TEN-T)	0	0	0	0	0	0	0
8	Śródlądowe drogi wodne i porty (regionalne i lokalne)	300 306 591	47 985 470	252 321 121	252 321 121	0	0	300 306 591
9	Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja (w tym wyposażenie i tabor)	3 987 049 159	1 410 403 504	2 576 645 655	2 158 540 780	418 104 875	1 518 950	3 987 049 159
10	Inteligentne systemy transportowe (w tym wprowadzenie zarządzania popytem, systemy poboru opłat, informatyczne systemy monitorowania, kontroli i informacji)	313 947 756	151 299 361	162 648 395	140 642 875	22 005 520	126 252 027	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	268 394 210	6 053 208 713
TRANSPORT łącznie		27 241 134 507	6 183 004 981	21 058 129 526	19 811 566 714	1 246 562 812	4 137 214 248	31 379 088 350

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

Źródło: MR

IV. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW SRT2020

Tabela nr 9

Wskaźnik realizacji celu głównego SRT2020

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

Źródło: Opracowanie MIB na podstawie danych PAN

Tabela nr 10

Wskaźniki realizacji celów szczegółowych SRT2020

LP.	Wskaźnik	Poziom dla roku bazowego (Rok bazowy)	Dane za 2013 rok	Dane za 2014 rok	Dane za 2015 rok	Poziom dla 2020 roku
2.	Długość autostrad (km)	857 (2010)	1481,8	1553,2	1559,2	2000
3.	Długość dróg ekspresowych (km)	675 (2010)	1244,3	1472,3	1492,2	2800
4.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 90 min. względem miast wojewódzkich (%)	85,2 (2008)	88,8 ⁵⁷	- ⁵⁸	89,3 ⁵⁹	92
5.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 60 min. względem miast wojewódzkich (%)	57,9 (2008)	66,9 ⁶⁰	- ⁶¹	67,7 ⁶²	68
6.	Połączenie miast wojewódzkich drogami ekspresowymi lub autostradami	6/18 (2008)	11/18	12/18	12/18	18/18

⁵³ Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej WMDT II na podstawie ekspertyzy: *Oszacowanie i ocena zmian wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby ewaluacji ex post NSRO 2007-2013*, PAN, czerwiec 2015 r.

⁵⁴ j.w.

⁵⁵ j.w.

⁵⁶ Brak danych za 2015 r.

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

⁵⁸ Brak danych za 2014 r.

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

⁶⁰ j.w.

⁶¹ Brak danych za 2014 r.

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

7.	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h (km) ⁶³	0 (2010)	0	87	89,6	350
8.	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h ⁶⁴	4/18 (2008)	5/18	10/18	10/18	18/18
9.	Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym (w %) ⁶⁵	2,03 (2010)	3,7	4,2	4,6	5-6
10.	Liczba miast powyżej 100 tys. mieszkańców skomunikowanych z portami lotniczymi w zasięgu 90-minutowego czasu dojazdu.	34 (2010)	35	37	37	36
11.	Liczba obsługiwanych pasażerów w portach lotniczych (mln pasażerów)	20,77 (2008)	24,98	27,07	30,8	41
12.	Potencjał przeładunkowy portów morskich (mln ton) ⁶⁶	113,7 (2009)	126	134,7	137,7	146,0 ⁶⁷
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 ⁶⁸ (w %)	0 (2010)	100	100	100	100
14.	Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu ⁶⁹ (Gg=tys. ton) ⁷⁰				Brak danych za 2015 rok	
	a) emisja dwutlenku węgla	44 889,57 (2009)	46 050,52 (2012)	43 312,56 (2013)	43 615,18 (2014)	45 455

⁶³ Dane PKP PLK S.A.

⁶⁴ j.w.

⁶⁵ Dane Urzędu Transportu Kolejowego

⁶⁶ 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.

⁶⁷ Dane wskazane w przygotowywanym *Programie rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*.

⁶⁸ Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152, z późn. zm.)

⁶⁹ 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%.

⁷⁰ Dane Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami, w tym zaktualizowane dane za rok bazowy 2009 oraz za lata: 2012, 2013 i 2014.

	b) emisja metanu	5,04 (2009)	4,49 (2012)	4,11 (2013)	3,89 (2014)	5,91
	c) emisja podtlenku azotu	1,90 (2009)	2,03 (2012)	1,91 (2013)	1,95 (2014)	4,05
15.	Roczne zużycie energii finalnej przez sektor transportu (Mtoe - mln ton równoważnika energetycznego ropy naftowej) ⁷¹	17,2 (2010)	16,02 (2013)	16,37 (2014)	17,25 (2015)	18,7 (wzrost max. 21%)
16.	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	3 907 (2010)	3 357	3 202	2 938	2000
17.	Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich w Polsce	174,5 (2008)	155,5	159,7	158,3 ⁷²	226,8

Źródło: Opracowanie MIB

⁷¹ Dane GUS, w tym zaktualizowane dane za 2014 r.

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

V. ZAANGAŻOWANIE INNYCH PODMIOTÓW W REALIZACJĘ CELÓW SRT2020

1. ZAANGAŻOWANIE MINISTERSTW

1.1 Ministerstwo Rozwoju⁷³

1.2 Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej⁷⁴

1.3 Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

W 2015 r. Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz jego agencje wykonawcze wydatkowały na działalność wspierającą realizację badania i wdrażanie nowych technologii transportowych łączną kwotę 119 272 130 zł z tego:

- Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego kwotę 68 793 157 zł;
- Narodowe Centrum Badań i Rozwoju kwotę 48 085 503 zł;
- Narodowe Centrum Nauki kwotę 2 393 470 zł.

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

W 2015 r. utworzono następujące kierunki studiów związanych z transportem:

- „logistyka” (I stopień) - Uczelnia Jana Wyżykowskiego,
- „logistyka” (I stopień) - Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego,
- „logistyka” (I stopień) - Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu,
- „logistyka” (I stopień) - Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych,
- „logistyka” (II stopień) - Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Angelusa Silesiusa w Wałbrzychu,
- „transport” (I stopień) - Politechnika Opolska,
- „transport” (II stopień) - Politechnika Rzeszowska im. Ignacego Łukasiewicza.

Ponadto w 2015 r. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju kontynuowało działania w zakresie wspierania nowych technologii transportowych podjęte w poprzednich latach. Należy do nich zaliczyć umowy zawarte w ramach rozstrzygniętych konkursów w programach krajowych, które cieszą się dużym zainteresowaniem środowiska transportowego, takich jak Program Badań Stosowanych, GEKON - Generator Koncepcji Ekologicznych, program Lider i program INNOTECH. W związku z nawiązaną współpracą z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, w 2015r. Centrum ogłosiło pierwszy konkurs w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia RID - Rozwój Innowacji Drogowych. W 2015 r. zawarto pierwsze umowy o wykonanie i finansowanie projektów w ramach programu POIR w działaniu 1.2 i poddziałaniu 1.1.1 oraz 1.1.2.

Narodowe Centrum Badań i Rozwoju uczestniczyło w inicjatywach międzynarodowych, w ramach których finansowane są międzynarodowe projekty badawcze dotyczące pozytywnych innowacji w transporcie. Do takich inicjatyw należy zaliczyć programy ERA-NET Transport III, ERA-NET Electromobility+, oraz MARTEC II. Poza tym w 2015 r. Rada Centrum zarekomendowała przystąpienie Centrum do nowej inicjatywy o nazwie Electric Mobility Europe dotyczącej pojazdów elektrycznych.

Programy realizowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju zakładają dofinansowanie projektów badawczych ukierunkowanych na badania nad innowacyjnymi rozwiązaniami w dziedzinie transportu takimi, jak nowoczesne materiały stosowane w transporcie, czy niskoemisyjne środki transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i morskiego.

⁷³ W celu zachowania spójności z poprzednim sprawozdaniem- *Informacją o realizacji Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) w roku 2014- wkład Ministerstwa Rozwoju (w zakresie spraw prowadzonych w ramach dawnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju) dot. środków unijnych dla transportu w perspektywie finansowej UE 2007-2013 i 2014-2020 zamieszczono w rozdziale dot. finansowania, a także w rozdziałach dot. realizacji poszczególnych celów SRT2020.*

⁷⁴ W celu zachowania spójności z poprzednim sprawozdaniem- *Informacją o realizacji Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) w roku 2014- wkład Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zamieszczono w rozdziałach dot. realizacji poszczególnych celów, finansowania, wskaźników oraz oceny stanu realizacji SRT2020.*

Szczegółowe zestawienie projektów sfinansowanych przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w 2015 r. zamieszczono w Załączniku nr 2 do niniejszej *Informacji*.

1.4 Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

Zespół ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej

W 2015 r. kontynuowane były prace międzyresortowego Zespołu do spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej, powołanego na mocy zarządzenia nr 53 Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie Zespołu do spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej, które zostało zmienione zarządzeniem Nr 40 Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2016 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie Zespołu do spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej. Zespół jest organem pomocniczym Prezesa Rady Ministrów. Pracom powyższego Zespołu przewodniczy minister właściwy do spraw wewnętrznych, w jego skład wchodzi przedstawiciele 15 działów administracji rządowej (w tym wyznaczeni przez ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej), a także Szef Służby Celnej, Szef Urzędu do Spraw Cudzoziemców, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Policji. Do udziału w pracach Zespołu zapraszane są również inne osoby niż wskazane wyżej, w tym wojewodowie oraz przedstawiciele innych organów państwowych, instytucji i organizacji, a także eksperci. 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.

Program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Od 2007r., w tym również w 2015 r., MSWiA w ramach działań profilaktyczno-prewencyjnych, koordynowało 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. *Razem bezpieczniej* to pierwszy rządowy Program, którego głównym celem była aktywizacja i wspieranie inicjatyw lokalnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego. Na podstawie informacji o stanie i poczuciu bezpieczeństwa w Programie określonych zostało 7 obszarów działania i kierunków aktywności zaangażowanych podmiotów, w tym bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Głównym założeniem Programu było m.in. ograniczenie skali zjawisk i zachowań, które budzą powszechny sprzeciw i poczucie zagrożenia. Założenia programu przewidywały formułę otwartości na działania we wszelkich obszarach zagrożeń i 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 *Razem bezpieczniej* corocznie zabezpieczona była kwota 3 000 000 zł na aktywizację społeczności lokalnych poprzez dofinansowanie projektów realizowanych na poziomie

lokalnym przez jednostki samorządu terytorialnego lub organizacje pozarządowe. W 2015 r. w ramach Programu dofinansowano z rezerwy celowej budżetu państwa 9 projektów lokalnych o charakterze profilaktyczno-prewencyjnym kwotą łącznie 639 440 zł. Szczegółowe dane zawiera poniższa tabela.

Tabela nr 11

Projekty lokalne o charakterze profilaktyczno- prewencyjnym dofinansowane z rezerwy celowej budżetu państwa w 2015 r.

Realizator Projektu	Województwo	Tytuł projektu	Kwota dofinansowania zł
Powiat Pyrzycki Gminy: Bielice Kozielice Lipiny Przelewice Pyrzyce Warnice	zachodniopomorskie	<i>Powiat Pyrzycki – bezpieczeństwo ponad wszystko</i>	53 350
Miasto Bydgoszcz	kujawsko - pomorskie	<i>Widoczni – Bezpieczni w Bydgoszczy</i>	100 000
Powiat limanowski	małopolskie	<i>Bezpieczniej na drogach w Powiecie Limanowskim</i>	80 000
Województwo zachodniopomorskie	zachodniopomorskie	<i>Bezpieczne Dwa Kółka 2015</i>	80 000
Miasto Zwoleń	mazowieckie	<i>SENIOR bezpieczny w ruchu drogowym</i>	32 970
Miasto Jarosław	podkarpackie	<i>Bezpieczne drogi – bezpieczni mieszkańcy – Jarosław 2015</i>	64 200
Powiat inowrocławski	kujawsko - pomorskie	<i>Wspólnie dla bezpieczeństwa na drogach powiatu inowrocławskiego</i>	50 000
Województwo pomorskie	pomorskie	<i>Kampania społeczna Kieruj bez procentów – 2015</i>	100 000
Powiat Gołdapski	warmińsko - mazurskie	<i>ON, TY I JA NA TEJ SAMEJ DRODZE- II edycja</i>	78 920
			639 440

Źródło: MSWiA

W ramach rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań *Razem bezpieczniej* prowadzona była akcja pn. *Bezpieczne Wakacje*, stanowiąca wspólną inicjatywę administracji zespolonej oraz zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego, organizacji pozarządowych i instytucji organizujących wypoczynki dzieci i młodzieży.

Na podstawie zaleceń MSWiA w sprawie organizacji działań administracji rządowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa podczas letniego wypoczynku oraz w związku z przepisami ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2015 r. poz. 525, z późn. zm.), wojewodowie, jako koordynatorzy podjęli działania zmierzające do realizacji zadań przez formacje i właściwe służby, odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa.

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

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

Działania realizowane przez Komendę Główną Policji

W 2015 r. aktualne pozostawały polecenia Komendanta Głównego Policji z 2014 r., nakazujące wszystkim komendom wojewódzkim (Komendzie Stołecznej) Policji uzupełnienie 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). W ramach sprawowanego nadzoru, monitorowany współczynnik na koniec 2015 r., wyniósł 4,45 % (średnio dla całego kraju). Uzupełnianie wakatów było konsekwencją wcześniejszych działań, polegających na zwiększeniu liczby etatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego do wartości minimum 10 % w stosunku do całego stanu etatowego komend wojewódzkich Policji. Na koniec 2015 r. osiągnięty wskaźnik wynosił 10,2%. Powyższe przełożyło się na zwiększenie liczby i aktywności patroli policyjnych na drogach.

Policja przeprowadziła szereg ogólnopolskich działań kontrolnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanych w oparciu o wypracowany *Harmonogram działań krajowych na 2015 r.*, uzyskując następujące wyniki:

1. **ALKOHOL i NARKOTYKI** – działania ukierunkowane na eliminowanie z ruchu kierujących w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości bądź środków działających podobnie do alkoholu (działania przeprowadzono 6-krotnie).

W trakcie prowadzonych działań:

- poddano badaniu na zawartość alkoholu 1.438.542 kierujących i 1.365 kierujących na zawartość środków działających podobnie do alkoholu;
- ujawniono 4.288 kierujących pod wpływem alkoholu oraz 96 kierujących będących pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu;
- ujawniono 348 przestępstw z art. 244 *Kodeksu karnego* (kierowanie w czasie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów).

2. **PRĘDKOŚĆ** – działania polegające na egzekwowaniu od kierujących stosowania się do ograniczeń prędkości (działania przeprowadzono 6-krotnie).

W trakcie prowadzonych działań:

- skontrolowano 150.203 pojazdy;
 - ujawniono 93.991 przypadków przekroczenia prędkości przy użyciu ręcznych mierników prędkości i videorejestratorów;
 - nałożono 90.515 mandatów karnych.
3. *PASY* – działania ukierunkowane na stosowanie się kierowców i pasażerów do obowiązku jazdy w pasach bezpieczeństwa oraz stosowanie urządzeń do przewozu dzieci (działania prowadzono 4-krotnie).
W trakcie działań:
- skontrolowano 117.731 pojazdów;
 - ujawniono 43.067 przypadków niekorzystania z pasów bezpieczeństwa przez kierowców, 3.747 przypadków niekorzystania z pasów przez dorosłych pasażerów oraz 586 przypadków nieprawidłowego przewożenia dzieci.
4. *TRUCK & BUS* – działania, których celem było ujawnianie i eliminowanie nieprawidłowości związanych z wykonywaniem transportu drogowego osób i rzeczy (działania przeprowadzono 8-krotnie).
W trakcie działań:
- skontrolowano 202.950 pojazdów, w tym 13.046 autobusów oraz 95.755 samochodów ciężarowych;
 - ujawniono 102.985 przypadków naruszeń przepisów ruchu drogowego oraz 648 naruszeń związanych z tachografem i 763 naruszenia związane z czasem pracy kierowcy;
 - ujawniono 1.044 kierowców pod wpływem alkoholu i 23 pod wpływem narkotyków;
 - ujawniono 78 nieprawidłowości przy przewożeniu drogowym materiałów niebezpiecznych;
 - nałożono 93.122 mandaty karne, zatrzymano 1.401 praw jazdy oraz 18.647 dowodów rejestracyjnych.
5. *NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO* – działania mające na celu bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz ich stosowanie się do przepisów ruchu drogowego (działania przeprowadzono 12-krotnie).
W trakcie działań ujawniono:
- 8.765 wykroczeń popełnionych przez kierowców pojazdami silnikowymi polegających na naruszeniu przepisów o zachowaniu się wobec pieszych;
 - 11.766 wykroczeń popełnionych przez rowerzystów;
 - 103.223 wykroczenia popełnione przez pieszych.
- W toku codziennej służby w 2015 r. policjanci ruchu drogowego:
- wylegitymowali 7.448.021 uczestników ruchu drogowego;
 - ujawnili 4.101.307 wykroczeń w ruchu drogowym;
 - nałożyli 3.578.207 mandatów karnych;
 - przeprowadzili 17.701.833 badania na zawartość alkoholu u kierowców pojazdami (tj. ponad 14,8% więcej niż w 2014 r.), ujawniając 77.688 kierowców pod wpływem alkoholu.

Od dnia 18 maja 2015 r. znowelizowane przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadziły m.in. nową sankcję w postaci zatrzymania na 3 m-ce prawa jazdy kierowcy w przypadku kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną, o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Realizując działania kontrolne w okresie od 18 maja 2015 r. do 3 stycznia 2016 r. Policja zatrzymała z tego tytułu 20.155 praw jazdy.

Ponadto, w przypadku spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym policjanci odstępowali od nałożenia mandatu karnego na rzecz skierowania wniosku o ukaranie do sądu i orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów wobec kierowcy, który spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W 2015 r. Policja skierowała 16.445 wniosków do sądów z tego tytułu.

Dokonana w I półroczu 2015 r. bieżąca analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze bezpieczeństwa pieszych wskazywała na potrzebę uszczegółowienia działań Policji w tym zakresie. W związku z powyższym w Biurze Prewencji i Ruchu Drogowego KGP opracowano dokument pt. *Krajowy Program poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na lata 2015–2016*. W założeniach programu główny nacisk został położony na obszar kształtowania świadomości kierowców i pieszych, usprawniania nadzoru nad ruchem drogowym oraz współpracy lokalnych

jednostek Policji z zarządcami dróg, samorządami i instytucjami zajmującymi się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na jego podstawie kierownicy komórek organizacyjnych ds. ruchu drogowego jednostek szczebla wojewódzkiego oraz powiatowego/miejskiego opracowali *Wojewódzkie/Powiatowe Programy Poprawy Bezpieczeństwa Pieszyc*, biorąc pod uwagę uwarunkowania lokalne. Podstawowym kryterium oceny realizacji programu jest liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych na terenie powiatu i województwa.

Zebrane informacje za okres: czerwiec – grudzień 2015 r., przedstawiają się następująco:

- liczba działań edukacyjno-profilaktycznych przeprowadzonych lokalnie na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych – 23.788;
- liczba wytypowanych odcinków/miejsc szczególnie niebezpiecznych dla pieszych – 4.884;
- liczba wniosków do zarządców dróg w sprawie nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej mającej wpływ na bezpieczeństwo pieszych – 3.966;
- liczba wniosków do zarządców dróg w sprawie zmian organizacji ruchu lub wdrożenia nowych rozwiązań mających wpływ na bezpieczeństwo pieszych – 1.821.

Ponadto, Policja w 2015 r. zrealizowała wiele nowych lub organizowanych cyklicznie przedsięwzięć o charakterze profilaktyczno-prewencyjnym. Do najważniejszych z nich należały następujące akcje i kampanie:

1. *Bezpieczny sezon motocyklowy 2015* – na błoniach Stadionu Narodowego w Warszawie w dniu 16 maja 2015 r. odbył się piknik edukacyjny związany z bezpieczeństwem motocyklistów. Celem przedsięwzięcia, zorganizowanego przez Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego KGP, było promowanie bezpiecznych zachowań motocyklistów. Adresatami pikniku byli przede wszystkim motocykliści, ale również inni uczestnicy ruchu drogowego – kierowcy, rowerzyści oraz piesi. W programie znalazły się m.in.: prezentacje specjalistycznego sprzętu Policji, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej i Żandarmerii Wojskowej, pokazy ratownictwa medycznego, prezentacje najnowszych motocykli, seanse kina 5D oraz konkursy edukacyjne.
2. Kampania *Rowerem bezpiecznie do celu* – w 2015 r. miała miejsce VIII edycja tego przedsięwzięcia organizowanego przez MSWiA oraz Policję w ramach rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań *Razem bezpiecznie*. Wiodącym celem kampanii jest promowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym rowerzystów, w szczególności dzieci i młodzieży. Biorąc pod uwagę nasilenie w okresie wiosenno- letnim negatywnych zjawisk związanych z pojawieniem się na drogach rowerzystów, tradycyjnie kampania prowadzona była przez cały okres wakacyjny.
3. Debata *Bezpieczny pieszy* - zorganizowana w dniu 29 października 2015 r. w Centralnym Ośrodku Sportu Torwar w Warszawie przez Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego KGP wspólnie z PZU S.A. oraz Fundacją Krajowe Centrum Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym. W debacie pt. *Bezpieczny pieszy* wzięli udział eksperci z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego reprezentujący zarówno podejście teoretyczne, jak i praktyczne. Skuteczna poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym to poza nadzorem prewencyjnym edukacja, legislacja i inżynieria, dlatego też debata prowadzona była w trzech panelach tematycznych: Panel I - *Unormowania prawne z zakresu bezpieczeństwa pieszych*, Panel II - *Edukacja na rzecz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego* oraz Panel III - *Nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne wpływające na bezpieczeństwo pieszych*.
4. Projekt *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym* - współfinansowany ze środków *Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy*, realizowany od 2012 r. W 2013 r. i 2014 r. m.in. prowadzona była kampania *Kieruj się rozsądkiem*. Natomiast w 2015 r. zakupiono narzędzia do realizacji działalności edukacyjnej prowadzonej przez policjantów ruchu drogowego w województwach: lubuskim, podlaskim i mazowieckim, m.in: fantomy RKO, laptopy z oprogramowaniem, algogogle, aparaty cyfrowe z osprzętem, defibrylatory szkoleniowe, symulatory zderzeń, autochodziki i szereg innych artykułów, z których policjanci będą korzystać podczas organizacji wydarzeń edukacyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. *Nigdy nie jeżdżę po alkoholu* – celem długofalowej akcji jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach poprzez walkę z przyzwoleniem społecznym na jazdę pod wpływem alkoholu. Przedsięwzięcie prowadzone jest przez Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego –

Browary Polskie wspólnie z Policją. Akcja ma aktywizować 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. Ponadto, na powierzchni budynków wynoszącej ponad 400 m² łącznie, w pobliżu najbardziej ruchliwych punktów Warszawy, Poznania, Gdyni i Lublina, Europejska Fundacja Kultury Miejskiej zaprojektowała i wykonała murale promujące akcję *Nigdy nie jeżdżę po alkoholu*, przy których odbyły się briefingi prasowe z udziałem przedstawicieli Policji, których celem było promowanie wśród kierowców trzeźwości za kierownicą.

6. *Bezpieczna droga do szkoły* – w ramach tych działań policjanci w całym kraju spotykali się z dziećmi i młodzieżą na zajęciach z wychowania komunikacyjnego. Ponadto, w pierwszych tygodniach września patrolowali rejony szkół dyscyplinując kierowców przekraczających dozwoloną prędkość. Prowadzili również spotkania z rodzicami dotyczące bezpiecznego przewozu dzieci w samochodach osobowych i autobusach szkolnych.
7. *Karta rowerowa w szkole* - wspólnie z MSWiA przygotowano poradnik dla nauczycieli, który został wydany w ramach rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań *Razem bezpiecznie*.
8. *Bezpieczny przejazd. Szlaban na ryzyko* - program ma na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, w szczególności zwrócenie uwagi kierowców na bezwzględną potrzebę respektowania znaku *Stop*. W ramach wsparcia kampanii policjanci ruchu drogowego na terenie całej Polski, wspólnie ze Strażą Ochrony Kolei, prowadzili działania w pobliżu wytypowanych przejazdów kolejowych polegające między innymi na dyscyplinowaniu kierujących i pieszych, których zachowania stwarzały niebezpieczeństwo spowodowania wypadku. Rozdawali także ulotki i inne materiały edukacyjne związane z kampanią.
9. *Projekt Zachowaj trzeźwy umysł* – kampania, której celem jest promowanie konstruktywnych postaw, zdrowego stylu życia oraz atrakcyjnych dla dzieci i młodzieży zachowań prospołecznych jako alternatywy wobec wielu patologii, szczególnie picia alkoholu, zażywania narkotyków oraz stosowania przemocy. Kampania *Zachowaj Trzeźwy Umysł* realizuje cele poprzez ścisłą współpracę z samorządami lokalnymi w całym kraju. Każdego roku do zaangażowanych w akcję miast i gmin trafiają zestawy edukacyjne w postaci różnorodnych wydawnictw profilaktycznych adresowanych do dzieci, rodziców i nauczycieli. Projekt organizują: Stowarzyszenie Producentów i Dziennikarzy Radiowych i Fundacja *Trzeźwy Umysł*.
10. *Kochasz? Powiedz STOP Wariatom Drogowym* – kampania Fundacji PZU S.A. prowadzona wspólnie z Policją. Pierwsza edycja kampanii, która miała miejsce w 2014r. skierowana została przede wszystkim do osób najbliższych kierowcom, które mogą wpłynąć na ich zachowania podczas jazdy. Kolejna edycja w 2015 r. dotyczyła bezpieczeństwa pieszych. Motywem przewodnim prowadzonych działań było zwrócenie uwagi na fakt, że odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drodze ponosi zarówno kierowca, jak i pieszy. Fundacja PZU S.A. przygotowała specjalną, zapachową wersję niebieskiego serduszka będącego symbolem kampanii. Serduszko umieszczone w samochodzie ma przypominać kierowcy, że pieszym może być bliska mu osoba. Serduszka były rozdawane podczas patroli policyjnych, w których udział wzięli wolontariusze - pracownicy PZU. Ponadto, do dzieci ze szkół podstawowych trafiło 620.000 serduszek odbłaskowych rozdawanych na lekcjach wychowania komunikacyjnego.
11. Turnieje bezpieczeństwa w ruchu drogowym skierowane do dzieci i młodzieży:
 - Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów;
 - Ogólnopolski Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych;
 - Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno– Wychowawczych.W 2015 r. Finał XXXVIII Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych odbył się w dniach 8-12 czerwca 2015 r. we Włoszczowej, województwo świętokrzyskie. Do Turnieju przystąpiło 122.933 uczniów z 6.273 szkół podstawowych oraz 61.009 uczniów z 3.689 szkół gimnazjalnych. Zwycięzcy Finału brali udział w XXX Europejskim Turnieju Edukacji Drogowej, który pod egidą Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA odbył się w dniach 3-6 września 2015 r. w Wiedniu.

XIX Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny odbył się w dniach 12-13 czerwca 2015 r. w Żarnowcu, województwo śląskie. Do Turnieju przystąpiło 18.163 uczniów z 1.342 szkół ponadgimnazjalnych.

VIII Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych odbył się w dniach 17-19 czerwca 2015 r. w Mikuszowicach, województwo małopolskie. Do Turnieju przystąpiło 682 uczniów z 89 szkół specjalnych i ośrodków szkolno-wychowawczych.

W 2015 r. łącznie w Turniejach uczestniczyło 202.847 dzieci i młodzieży w skali całego kraju.

Turnieje mają charakter edukacyjny i przyczyniają się do podniesienia poziomu wiedzy i kwalifikacji młodych uczestników ruchu drogowego. Ich podstawowym założeniem organizacyjnym jest wieloetapowość - obejmują szerokie rzesze dzieci ze szkół podstawowych i gimnazjalnych. Dzięki swojemu zasięgowi i opracowanej przez specjalistów Komendy Głównej Policji formie, stanowią one rodzaj programu edukacyjnego, przygotowującego dzieci i młodzież do bezpiecznego, odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Turnieje organizowane są na mocy Porozumienia pomiędzy Polskim Związkiem Motorowym, Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwem Edukacji Narodowej, Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa a Policją.

Działania realizowane przez Straż Graniczną

W 2015 r. funkcjonariusze SG prowadzili działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją oraz innymi uprawnionymi służbami. Wykonując zadania określone w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o *Straży Granicznej* funkcjonariusze SG mają prawo do zatrzymywania pojazdów i wykonywania innych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, w trybie i przypadkach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - *Prawo o ruchu drogowym*.

Korzystając z ww. uprawnień w 2015 r. funkcjonariusze SG skontrolowali 357.640 pojazdów, wystawiono ponad 27.100 mandatów karnych, pouczone 8.980 osób, natomiast 240 wniosków zostało skierowanych do sądu. Ponadto, w ponad 31.420 przypadkach odmówiono prawa przekroczenia granicy państwowej pojazdom, w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego.

Wzorem lat ubiegłych, również w 2015 r. Straż Graniczna włączyła się w policyjne działania kontrolno-prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane zgodnie z harmonogramem opracowanym przez Komendę Główną Policji. Funkcjonariusze SG w 2015 r. współuczestniczyli w ponad 2.200 akcjach, takich jak: *Prędkość, Alkohol i narkotyki, Truck & Bus, Pasy, Niechronieni uczestnicy ruchu, Bezpieczny weekend, Bezpieczne wakacje/ferie, Bezpieczna droga do szkoły*. W działaniach tych skontrolowano niemal 31.000 osób, w tym 146 osób zatrzymano, 148 osób pouczone, a ponad 1.400 osób ukarano. Skontrolowano niemal 16.000 pojazdów, ujawniając 75 kierujących pod wpływem alkoholu, natomiast w 188 przypadkach stwierdzono nieprawidłowy stan techniczny pojazdów.

Ponadto, Straż Graniczna czynnie uczestniczyła w kontrolach pojazdów ciężarowych, realizując zapisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o *transporcie drogowym*, zgodnie z którą funkcjonariusze SG uprawnieni są do kontroli dokumentów oraz warunków w nich określonych. W tym zakresie Straż Graniczna współdziałała m.in. z Inspekcją Transportu Drogowego. W ramach kontroli w przedmiotowym obszarze w 2015 r. funkcjonariusze jednostek organizacyjnych SG nałożyli 196 kar pieniężnych w formie decyzji administracyjnych oraz 537 mandatów za naruszenia przepisów transportu drogowego.

Funkcjonariusze SG, obok kontroli dokumentów przewozowych, licencji oraz zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym, dokonywali kontroli czasu pracy kierowców, uczestnicząc w realizacji *Krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców*, co ma istotny wpływ na bezpieczeństwo w komunikacji międzynarodowej. W tym zakresie w 2015 r. funkcjonariusze SG skontrolowali ponad 115.000 dni pracy kierowców.

Realizując zapisy ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o *przewozie towarów niebezpiecznych* w 2015 r. funkcjonariusze SG skontrolowali ponad 60.400 transportów przewożących materiały niebezpieczne, stwierdzając w 132 przypadkach nieprawidłowości związane z naruszeniem przepisów, dotyczących drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.

1.5 Ministerstwo Środowiska

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 *SRT2020* przyjętym uchwałą nr 201/2014 Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 r. Część inwestycji ujętych w Dokumencie Implementacyjnym i planowanych do realizacji w latach 2014–2020 wynika z podpisanej 27 kwietnia 2015 r. Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi). Głównym celem Umowy jest ochrona przeciwpowodziowa – osiągnięcie na Odrze granicznej warunków umożliwiających efektywne lodołamanie w okresie zimowym, co jednocześnie wpłynie na poprawę warunków nawigacyjnych dla żeglugi.

b) działania wdrożeniowo-inwestycyjne

W ramach działań w zakresie ekologicznych środków transportu oraz wdrażania nowych technologii transportowych, w dn. 28 października 2015 r. zatwierdzony został program priorytetowy NFOŚiGW *Poprawa jakości powietrza. Część 3) Gazela BIS – Niskoemisyjny zbiorowy publiczny transport miejski*, którego celem jest zmniejszenie narażenia ludności na oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza w strefach, w których występują znaczące przekroczenia dopuszczalnych i docelowych poziomów stężeń tych zanieczyszczeń, poprzez opracowanie programów ochrony powietrza oraz poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, w szczególności pyłów PM 2,5, PM 10 oraz emisji CO₂. Dofinansowanie w ramach tego programu może być udzielone na realizację przedsięwzięć dotyczących zbiorowego publicznego transportu miejskiego. Program dopuszcza działania dotyczące:

- 1) taboru, polegające na zakupie nowych: tramwajów, trolejbusów lub autobusów o napędzie hybrydowym, elektrycznym lub gazowym;
- 2) informacji i promocji, związane z rozpowszechnianiem rozwiązań niskoemisyjnych zastosowanych w dofinansowanym przedsięwzięciu;
- 3) zarządzania i infrastruktury dla niskoemisyjnego transportu polegające na:
 - a) modernizacji lub budowie stacji obsługi tankowania paliwami gazowymi lub ładowania energią elektryczną pojazdów publicznego transportu zbiorowego w zakresie dostosowania do rodzaju paliwa zastosowanego w autobusach zakupionych w ramach przedsięwzięcia;
 - b) zakupie i montażu systemów sterowania ruchem drogowym zapewniających wysoki priorytet dla pojazdów kołowych komunikacji miejskiej (w tym systemów sterowania obszarowego i detekcji lokalnej, wymiana sterowników, zmiany programów sygnalizacji świetlnej, budowa lub przebudowa sygnalizacji);
 - c) wyznaczaniu wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji miejskiej, w tym wykonanie projektu zmiany organizacji ruchu drogowego oraz oznakowania pionowego i poziomego;
 - d) budowie parkingów Park&Ride o charakterze buforowym, położonych nie dalej niż 100 m od przystanków komunikacyjnych;
 - e) budowie systemu informacji pasażerskiej (SIP), na przystankach, w pojazdach, w internecie;
 - f) budowie systemów ułatwiających sprzedaż (dostępność) biletów;
 - g) zakupie i montażu parkometrów;
 - h) zakupie systemów informatycznych do zarządzania komunikacją miejską, planowania sieci komunikacyjnych, rozliczania zużycia paliwa;
 - i) budowie dróg rowerowych, stojaków i parkingów dla rowerów oraz publicznych wypożyczalni rowerów;
 - j) budowie układów zasilania trakcyjnego trolejbusów.

Program *Gazela BIS* jest skierowany do miast regionalnych i subregionalnych, wskazanych w Kontraktach Terytorialnych w obszarze niskoemisyjnego transportu publicznego. W ramach programu będą one mogły sfinansować zakup nowego taboru oraz rozwój infrastruktury transportowej. Program

realizowany będzie w latach 2016-2023. Nabór wniosków rozpoczyna się w 2016 roku. Jego budżet ustalono na 300 mln zł. Z programu Gazela BIS miasta będą mogły otrzymać pożyczki do 50 mln zł.

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

Prace utrzymaniowe wykonywano w głównej mierze na drogach wodnych eksploatowanych przez transport wodny, których źródłem finansowania jest budżet państwa. W ramach tych prac Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku wykonał m.in. remont ostróg na Wiśle (nr 6/738, 12/726 i 2/823) na kwotę 0,626 mln zł, remont śluzy Miejskiej nr 2 w Bydgoszczy na kwotę 7,95 mln zł, a także remont śluzy Czerny Polskiej (0,091 mln zł) oraz pogłębił port dla lodołamaczy w Korzeniewie za kwotę 0,371 mln zł. Ponadto, wykonano remont mechanizmów wrót śluzowych śluzy Michałowo (Nogat) na kwotę 0,145 mln zł oraz przeprowadzono elektryfikację i modernizację mechanizmów podnoszenia mostu na śluzie Gdańska Głowa (rzeka Szarpawa) – koszt 0,11 mln zł.

W zakresie zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania śródlądowego transportu wodnego kontynuowano projekty wcześniej rozpoczęte. Były nimi projekty realizowane w ramach *POIiŚ 2007-2013* oraz projekty w ramach modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego (poniesiony koszt ok. 15,3 mln zł) przy udziale środków finansowych z budżetu państwa i MBOiR oraz kredytu Banku Rozwoju Rady Europy. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu kontynuował również budowę stopnia wodnego Malczyce na Odrze, w 2015 r. na ten cel wydatki wyniosły 41,01 mln zł, w ramach *POIiŚ 2007-2013* Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu kontynuował 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. Na zadania te poniesiono łącznie nakłady w wysokości 109,88 mln zł, w tym na modernizację czterech śluz zlokalizowanych na odcinku Odry będącej w zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach poniesiono nakłady w wysokości 26,7 mln zł.

Wynikowe zestawienie wydatków poniesionych w 2015 r. na zadania inwestycyjne i inne zadania o znaczeniu dla transportu wodnego przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela nr 12

Środki finansowe wydatkowane na realizację *SRT2020* w transporcie wodnym śródlądowym (na drogi wodne) w mln zł

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

		realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020)				
		kontynuacja budowy stopnia wodnego Malczyce	NFOŚiGW, budżet państwa	54,26	63,3	41,01
		inne zadania o znaczeniu dla transportu wodnego (bez inwestycji na drogach wodnych dla turystyki wodnej)	budżet państwa, BŚ, BRRE, MBOiR	126,08	68,3	26,98
2.	Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej- RIS		środki UE, budżet państwa	11,80	x	x
SUMA				286,01	238,8	184,5

Źródło: MŚ

c) inne działania

Wskazane w SRT2020 działania do podjęcia ze względu na konieczność ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko wpisują się w plan działań do realizacji na poziomie krajowym, wojewódzkim i lokalnym, przedstawiony w przyjętym przez Ministra Środowiska w dniu 9 września 2015r. *Krajowym Programie Ochrony Powietrza (KPOP)*, który jest realizowany od dnia 1 października 2015 r.

W ramach działań KPOP uwzględniono w szczególności:

- 1) zmiany prawne, w tym wprowadzenie możliwości ustanowienia stref ograniczonej emisji z transportu oraz zasad ich ustanowienia;
- 2) tworzenie na poziomie wojewódzkim i lokalnym systemów zarządzania ruchem ulicznym, w szczególności poprzez szerokie zastosowanie inteligentnych systemów zarządzania i sterowania ruchem;
- 3) rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego miejskiego:
 - a) wprowadzenie autobusów nowej generacji, spełniających najwyższe wymagania emisyjne, w tym o napędzie hybrydowym i elektrycznym,
 - b) zwiększenie ilości połączeń i częstotliwości kursowania niskoemisyjnych pojazdów szynowych, zwłaszcza w centrach dużych miast,
 - c) włączenie transportu kolejowego do obsługi transportu miejskiego,
 - d) poprawa komfortu i bezpieczeństwa funkcjonowania węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej, ze zwiększeniem roli przejazdów realizowanych z wykorzystaniem łańcuchów ekomobilności, zwłaszcza systemów *rower&kolej*,
 - e) optymalizacja transportu towarowego w miastach, w tym rozwój logistyki miejskiej;
- 4) rozwój alternatywnych niezmotoryzowanych form transportu – np. budowa ścieżek rowerowych oraz systemów bezobsługowego wypożyczania rowerów miejskich, w tym rowerów wspomaganych elektrycznie;
- 5) budowę parkingów typu *Park&Ride* oraz *Park&Bike*;
- 6) stosowanie na terenie miast nawierzchni o najwyższej odporności na ścieranie na skrzyżowaniach i na odcinkach jezdni o największym natężeniu ruchu;
- 7) preferowanie transportu zbiorowego poprzez wpływanie na ceny przewozów pasażerskich;

- 8) wprowadzenie systemu wspólnego biletu na łączone podróże kolejowe wykonywane przez różnych przewoźników.

Jednocześnie w ramach ogólnopolskiej kampanii edukacyjno-promocyjnej pn. *TworzyMy Atmosferę* przeprowadzonej przez Ministerstwo Środowiska we współpracy z Ministerstwem Zdrowia propagowano m.in. ekojazdę, carpooling i korzystanie ze środków komunikacji miejskiej.

2. ZAANGAŻOWANIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

2.1 województwo dolnośląskie

Dokumentami programowymi realizowanymi w obszarze transportu w województwie dolnośląskim są *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego*, przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego nr LV/2107/14 w dniu 30 października 2014 r. oraz *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich*, zatwierdzony uchwałą nr 1324/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 20 października 2015 r.

Inwestycjami najistotniejszymi dla województwa wpisującymi się w cele *SRT2020* zakończonymi w 2015 r. były:

- zakończenie modernizacji linii kolejowej 271 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego – (Rawicz); inwestycja przeprowadzona przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- zakup przez Koleje Dolnośląskie S.A. 5 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych Newag 31WEa *Impuls*;
- zakup przez Koleje Dolnośląskie S.A. 4 szt. spalinowych zespołów trakcyjnych PESA *Link* SA139
- liczne punktowe i liniowe inwestycje infrastrukturalne usprawniające ruch pociągów regionalnych i komfort obsługi podróżnych przeprowadzone przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- budowa drogi wojewódzkiej Żerniki Wrocławskie - Siechnice (od ronda w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 do drogi krajowej nr 94);
- budowa małej obwodnicy Świdnicy;
- budowa obwodnicy Nowej Rudy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 381- Etap III.

Mając na względzie przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U z 2015 r. poz. 1440, z późn. zm.) Samorząd Województwa Dolnośląskiego jako organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze Dolnego Śląska w 2015 r. rozpoczął wdrażanie standardów publicznego transportu zbiorowego określonych w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego*.

Ponadto Samorząd Województwa Dolnośląskiego pełniąc rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego podejmował 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 podjął w 2015 r. także własne inicjatywy, których celem było sprawne i efektywne rozwiązywanie regionalnych i lokalnych problemów transportowych. Przykładem takich działań jest współpraca z lokalnymi samorządami nad integracją regionalnego transportu publicznego z innym środkami transportu (w tym indywidualnym) oraz poprawą jego dostępności dla mieszkańców.

Ponadto Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, jako zarządca dróg wojewódzkich, w zakresie wdrażania *SRT2020* realizowała swoje statutowe działania obejmujące:

- intensywną modernizację sieci infrastruktury drogowej w ramach środków finansowych jakimi dysponuje Województwo Dolnośląskie, poprzez realizację zadań ujętych w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego na lata 2011-2024*;
- udostępnianie infrastruktury uczestnikom rynku na zasadach uczciwej konkurencji i równego traktowania, np. poprzez wydawanie zgód na korzystanie z przystanków komunikacyjnych w pasie drogowym dróg wojewódzkich;

- wprowadzanie rozwiązań interoperacyjnych, intermodalnych i multimodalnych, poprzez wspieranie tych działań np. w ramach współpracy lub opiniowania dokumentów i planów strategicznych Województwa Dolnośląskiego.

Instytut Rozwoju Terytorialnego, jednostka organizacyjna Samorządu Województwa Dolnośląskiego w 2015 r. zakończył prace związane z przygotowaniem *Studium korytarzowego przebiegu planowanej drogi ekspresowej Wrocław – Kłodzko – Boboszków (łączącej Autostradową Obwodnicę Wrocławia z południową granicą Państwa w okolicach Boboszowa)* zawierającego przybliżone przebiegi trzech nowych wariantów drogi. Podjęcie wskazanej problematyki było uzasadnione i konieczne ze względu na bardzo słabą dostępność transportową i w konsekwencji wysoki stopień marginalizacji i peryferyzacji obszaru Ziemi Kłodzkiej względem ośrodka wojewódzkiego oraz pozostałych głównych miast Dolnego Śląska. Ponadto Instytut Rozwoju Terytorialnego w 2015 r. przystąpił do prac nad *Planem inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020*. Dokument ten stanowi element *Regionalnej Polityki Transportowej dla województwa dolnośląskiego* i wypełnia warunek ex ante dla działań w zakresie rozwoju transportu o znaczeniu regionalnym, dążąc do uzyskania efektu synergii, definiując multimodalną sieć transportową w ścisłym powiązaniu z kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. Celem dokumentu jest zwiększenie wewnątrzregionalnej spójności oraz integracja regionu z resztą kraju i Europą poprzez połączenia do sieci TEN-T oraz podniesienie efektywności i bezpieczeństwa w transporcie drogowym i kolejowym. Realizacja inwestycji wskazanych w dokumencie ma służyć wzmocnieniu konkurencyjności gospodarki oraz mobilności regionalnej. Lista inwestycji wskazana w projekcie wymienionego dokumentu została wyodrębniona na podstawie szczegółowego systemu kryteriów i oceny.

2.2 województwo kujawsko-pomorskie

W 2015 r. konsekwentnie realizowana była *Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+*, przyjęta przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwałą Nr XLI/693/13 z dn. 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.

Dokumentem programowym w obszarze transportu, którego postanowienia były realizowane w 2015 r. jest *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego* (przyjęty przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwałą Nr LIII/814/14 z dn. 29 września 2014 r.). 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.

Ponadto, 16 grudnia 2014 r. Komisja Europejska zatwierdziła *Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020*. W dokumencie tym znalazły się zagadnienia związane m.in. z rozwojem sieci infrastruktury transportowej oraz zintegrowanego systemu transportowego, jak również z ograniczeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko, tj.: Oś priorytetowa 3. *Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie*, priorytet inwestycyjny: *Niskoemisyjny transport publiczny i plany gospodarki niskoemisyjnej* oraz Oś priorytetowa 5. *Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu*, priorytety inwestycyjne: *Infrastruktura drogowa, Transport multimodalny, Infrastruktura transportu kolejowego*.

W 2015 r. trwały również prace nad *Kujawsko-pomorskim planem spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020*. Jest to dokument niezbędny dla realizacji zadań z zakresu inwestycji drogowych i kolejowych w okresie programowania 2014-2020. Dokument ten stanowi bowiem jeden z tzw. warunków ex ante, od wypełnienia którego uzależnione jest rozpoczęcie wdrażania *RPO WK-P 2014-2020* w obszarze Celu Tematycznego 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*. Jego celem jest m.in. stworzenie programu inwestycyjnego, który pozwoli na wykreowanie układu transportowo-komunikacyjnego mającego istotne znaczenie dla rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego.

W związku z powyższym, w województwie kujawsko-pomorskim w 2015 r. zostały podjęte następujące działania inwestycyjne wpisujące się w osiągnięcie celów *SRT2020*:

- W zakresie dróg wojewódzkich

W 2015 r. na sieci dróg wojewódzkich realizowano projekty drogowe polegające na przebudowie odcinków dróg wojewódzkich (Nr 558, 239, 241, 550, 251, 249, 551), budowie rond w ciągu dróg wojewódzkich oraz przebudowie obiektów mostowych. Łączna wartość wymienionych zadań, realizowanych w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013*, wyniosła: 49.137.062,67 zł. Dodatkowo kontynuowana była realizacja projektu pn. *Drogowa Inicjatywa Samorządowa 2014* – w ramach inwestycji finansowane były przedsięwzięcia przy drogach wojewódzkich, tj. budowa chodników, kanalizacji, azyli dla pieszych, zatok autobusowych, ścieżek rowerowych, pieszo-jezdni oraz barier ochronnych.

- W zakresie transportu kolejowego

Inwestycje realizowane przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego polegały na:

- zakupie 5 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych – całkowita wartość projektu wynosi 82.966.562,85 zł;
 - budowie i modernizacji przystanków kolejowych na terenie bydgosko-toruńskiego obszaru aglomeracyjnego.
- W zakresie transportu wodnego śródlądowego
 - podejmowanie działań mających na celu poprawę warunków żeglugowych na międzynarodowych drogach wodnych E40 i E70;
 - prowadzenie działań zmierzających do budowy platformy multimodalnej w rejonie Bydgoszczy – Solca Kujawskiego, pozyskanie środków finansowych (w ramach międzynarodowego projektu unijnego EMMA) na opracowanie Studium wykonalności ww. inwestycji;
 - przygotowanie dokumentacji drogowej dla zadania pn. *Przeprawa promowa w Solcu Kujawskim*;
 - wspieranie działań na rzecz realizacji stopnia wodnego poniżej Włocławka oraz pozostałych stopni w ramach projektowanej Kaskady Dolnej Wisły.

2.3 województwo lubelskie

Spójność z celem strategicznym *SRT2020- Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego*, a szczególnie ze wskazanymi w nim priorytetowymi kierunkami interwencji wykazują m.in. następujące cele operacyjne *Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020*:

- 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 wewnętrznej skomunikowania regionu*.

W zakresie powyższych celów zrealizowano następujące przedsięwzięcia:

I. Inwestycje na drogach wojewódzkich poprawiające infrastrukturę transportową:

Najważniejsze inwestycje drogowe zrealizowane w 2015 r.

1. budowa mostu na Wiśle w m. Kamień wraz z budową dróg dojazdowych;
2. trasy rowerowe w Polsce Wschodniej. Efektem realizacji projektu było m.in. wybudowanie wytyczonych i oznakowanych tras rowerowych o dł. 413,284 km oraz budowa utwardzonych ścieżek rowerowych o dł. 77,058 km;
3. budowa drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin - Krasienin - Kierzkówka - Przytoczno stanowiącej dojazd do węzła *Jakubowice* w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 - odcinek GP o dł. 1,2 km;
4. rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm - Hrubieszów – Witków - Dołhobyczów - granica państwa na odcinku Witków - granica państwa o dł. 8,4555 km;
5. rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 808 Łuków – Serokomla - Kock o dł. 12,100 km.

II. Zadania z zakresu transportu kolejowego, wpisujące się w osiągnięcie celów *SRT2020*:

Projekty zakończone w 2015 r.:

1. kontynuacja realizacji projektu *Modernizacja linii kolejowej Nr 30 Łuków - Lublin Północny na odcinku Lubartów - Lublin Północny* (roboty związane z rozszerzeniem zakresu rzeczowego projektu);

2. kontynuacja realizacji projektu *Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin SA. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą* o dł. 2,200 km (w zakresie opracowania operatów geodezyjnych do celu odszkodowań za grunty zajęte pod inwestycję);
3. kontynuacja realizacji projektu *Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin.*

Ponadto w 2015 r. zmodernizowano 8 pojazdów kolejowych stanowiących własność Województwa Lubelskiego. Zakres prac modernizacyjnych dotyczył parametrów określonych w § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2011 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków finansowania lub współfinansowania zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich (Dz. U. poz. 605, z późn. zm.) i miał na celu zwiększenie efektywności użytkowania pojazdów oraz wygody podróżowania.

W 2015 r. rozpoczęto opracowanie dokumentu pn. *Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego*, który jest niezbędny do spełnienia warunku *ex-ante* w ramach celu tematycznego 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*, zgodnie z załącznikiem nr 2 do *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020*. Dokument zawiera listy projektów transportowych w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy dróg wojewódzkich oraz powiatowych, zakupu taboru kolejowego, remontu linii kolejowych, kryteria ich wyboru, analizę i diagnostykę sektora, cele i priorytety działania z określeniem ram finansowych oraz źródeł ich finansowania.

2.4 województwo lubuskie

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 jest podstawowym dokumentem planistycznym w województwie. Jeden z celów zapisanych w *Strategii* dotyczy wysokiej dostępności transportowej i teleinformatycznej. Wśród celów operacyjnych przedmiotowego dokumentu, jako istotny warunek realizacji *Strategii* wskazano rozwój infrastruktury drogowej. Ważnym priorytetem jest również rozbudowa i modernizacja głównych linii kolejowych położonych na terenie województwa w celu podniesienia ich parametrów technicznych.

Ponadto *SRWL 2020* przewiduje wzmocnienie roli transportu miejskiego, w tym szynowego i zintegrowanie różnych systemów komunikacji zbiorowej, wprowadzenie zaawansowanych systemów zarządzania ruchem oraz zwiększenie efektywności energetycznej pojazdów transportu publicznego.

Dokument wskazuje na zasadność rozwoju połączeń pomiędzy najważniejszymi dla wspierania rozwoju województwa obszarami, również w zakresie połączeń międzywojewódzkich, jak i międzynarodowych (z Berlinem), poprawy stanu technicznego taboru, a także działania na rzecz poprawy zarządzania komunikacją, w szczególności promocję zbiorowego transportu publicznego oraz upowszechnienie różnych form transportu.

W *Regionalnym Programie Operacyjnym – Lubuskie 2020 (RPO - L2020)* w ramach Osi Priorytetowej 5 (OP5) *Transport* podkreślono rolę dostępności regionu w skali europejskiej i krajowej. Wskazano, że głównym celem jest wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w ruchu drogowym (Priorytet Inwestycyjny 7b) oraz w ruchu kolejowym (Priorytet Inwestycyjny 7d). Realizacja OP5 przyczyni się do osiągnięcia głównych celów wyznaczonych *Umową Partnerstwa*, czyli poprawy spójności społecznej i terytorialnej. Ważnymi elementami przedsięwzięć w ramach OP 5 *RPO - L2020*, będą zadania, które mają na celu zwiększenie efektywności ekologicznej i bezpieczeństwa sieci drogowej poprzez zmniejszanie zagęszczenia ruchu i zatorów oraz promowanie integracji systemu transportu. Natomiast w przypadku działań w obszarze transportu kolejowego, celem realizacji przedsięwzięć będzie podniesienie jakości świadczonych usług oraz integracji z pozostałymi gałęziami transportu i gospodarki. Interwencja w tym obszarze powinna przyczynić się także do wsparcia procesu przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. W przypadku transportu zbiorowego *RPO - L2020* w ramach 3 Osi Priorytetowej *Gospodarka niskoemisyjna* podjęta została kwestia związana z ograniczeniem emisji zanieczyszczeń transportu zbiorowego oraz ograniczeniem odpływu pasażerów komunikacji publicznej. Elementem uzupełniającym realizację ww. działań będzie budowa infrastruktury powiązanej z ekologicznym transportem publicznym np. ścieżki rowerowe, zintegrowane centra przesiadkowe, wspólny bilet oraz obiekty typu *Park&Ride* i inne.

Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego (PRT WL) jest dokumentem programowym, nad którym prace rozpoczęto w 2015 r. Zarząd Województwa Lubuskiego przyjął ww. dokument w dn. 07.06.2016 r. *PRT WL* pozwoli na przygotowanie docelowych rozwiązań szczególnie w zakresie transportu drogowego i kolejowego, umożliwiając wsparcie inwestycji transportowych ze środków UE w nowej perspektywie finansowej. Program będzie również narzędziem realizacji celów określonych w *Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020* oraz *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa*.

Przyjęcie *PRT WL* jest jednym z podstawowych wymogów spełnienia warunkowości ex-ante dla celu tematycznego 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej* realizowanego w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 (RPO - L2020)*. Ponadto jest to warunek niezbędny do uruchomienia wdrażania środków RPO - L2020 w Osi Priorytetowej 5 *Transport* (Priorytety Inwestycyjne 7b oraz 7d).

W ramach *PRT WL* wskazane są kierunki rozwoju transportu w jego różnych dziedzinach, przede wszystkim w ramach infrastruktury transportu drogowego, kolejowego, ale również w ramach transportu miejskiego, transportu wodnego śródlądowego i lotniczego.

W dniu 16 listopada 2015 r. Sejmik Województwa Lubuskiego przyjął uchwałę Nr XIV/142/15 w sprawie aktualizacji *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich*.

Ponadto w 2015 r. zakończono prace oraz zatwierdzono *Plan Generalny Portu Lotniczego Zielona Góra - Babimost na okres 2014 - 2034*, którego łączny koszt wyniósł - 0,40 mln zł.

Na poziomie regionalnym w 2015 r. realizowano inwestycje głównie na drogach wojewódzkich. Przedsięwzięcia te z jednej strony wzmacniały siatkę połączeń transportowych w regionie, z drugiej stanowiły nawiązanie do inwestycji realizowanych na poziomie krajowym, w tym w szczególności:

- budowa obwodnicy Jezior w ciągu drogi woj. nr 303 – połączenie węzłów na drodze ekspresowej S-3 z Portem Lotniczym Zielona Góra;
- przebudowa drogi woj. nr 138 ul. Krośnieńska w m. Torzym;
- przebudowa polegająca na wzmocnieniu drogi woj. nr 138 na odcinku Torzym - Sulęcín - dk. 22;
- rozbudowa drogi woj. nr 296 relacji Iłowa - Ruszów (dojazd do węzła autostrady A18)-II Etap;
- wzmocnienie drogi woj. nr 137 relacji Ośno Lubuskie - Sulęcín – Międzyrzecz;
- wzmocnienie drogi wojewódzkiej nr 276 relacji Krosno Odrzańskie – Świebodzin;
- wzmocnienie istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 160 relacji Drezdenko – Międzyzichód.

Inwestycje regionalne objęły również infrastrukturę transportu kolejowego. W 2015r. województwo lubuskie zakupiło 2 elektryczne zespoły trakcyjne typu 31WE w ramach projektu *POliŚ Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez Województwa: Lubuskie i Zachodniopomorskie*. Wartość brutto jednego pojazdu to 21.402.000 zł, a dofinansowanie ze środków UE - na poziomie 80% wartości netto.

Prowadzono również inwestycje na linii nr 273 Wrocław – Szczecin Gł. (CE-59), które są kontynuacją wcześniej prowadzonych prac na niektórych jej odcinkach. Prace polegały w mniejszym stopniu na modernizacji, a bardziej na pracach odtworzeniowych czyli przywróceniu prędkości konstrukcyjnej. Duża część inwestycji realizowana była ze środków własnych PKP PLK i Funduszu Kolejowego.

Ponadto zakończono inwestycje w Porcie Lotniczym Zielona Góra/ Babimost w zakresie bezpieczeństwa (w tym zakup i instalacja ILS) oraz rozbudowy hali kontroli przylotów.

2.5 województwo łódzkie

W dniu 27 października 2015 r. Sejmik Województwa Łódzkiego przyjął *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)*. Dokument jest aktem prawa miejscowego regulującym planowaną, wojewódzką sieć komunikacyjną, na której świadczone będą przewozy użyteczności publicznej. *Plan* jednocześnie zakłada kierunki poprawy jakości oferty przewozów pasażerskich spójne ze strategicznymi kierunkami działań określonymi w *SRT2020*.

W dniu 16 grudnia 2015 r. Zarząd Województwa Łódzkiego uchwałą nr 1424/15 przyjął *Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego, spełniający kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014 – 2020*. Dokument identyfikuje problemy i możliwości rozwojowe sieci transportowej w województwie, określa wytyczne dla określenia potrzeb transportowych w ramach Celu Tematycznego 7, oraz wynikową listę projektów możliwych do realizacji zgodną z *Kontraktem Terytorialnym* dla województwa łódzkiego oraz centralnymi, sektorowymi dokumentami planistycznymi.

Województwo łódzkie w porozumieniu i w konsultacji z gminnymi i powiatowymi jednostkami samorządu terytorialnego zleciło wykonanie kompleksowego opracowania pt. *Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu*. W ramach dokumentu dokonano inwentaryzacji przystanków i stacji kolejowych na terenie województwa oraz przeanalizowano możliwości ich funkcjonalnego powiązania z siecią drogową oraz istniejącymi i przyszłymi źródłami/celami potoków pasażerskich.

Ponadto, województwo łódzkie uczestniczyło w tworzeniu *Strategii Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030*, przyjętej uchwałą nr 107 Rady Ministrów z 14 lipca 2015 r. Dokument koncentruje się na wykorzystaniu synergicznych potencjałów rozwojowych województw mazowieckiego i łódzkiego dla wzmocnienia pozycji konkurencyjnej Polski Centralnej, co w kontekście transportu oznacza m.in. powstawanie nowoczesnej infrastruktury liniowej o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym, dopełnionej przez infrastrukturę punktową, umożliwiającą łatwy dostęp do niej mieszkańcom i przedsiębiorcom.

W 2015r. zakończono realizację projektu *Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej* wpisanego na listę podstawową projektów indywidualnych dla POIiŚ pod nr 7.3 – 19. W ramach poczynionych inwestycji dokonano zakupu 20 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) oraz zawarto kontrakt na ich utrzymanie na okres 15 lat. Do obsługi zakupionego taboru wybudowano zaplecze techniczne, na terenie którego prowadzone są procesy związane z przeglądami technicznymi, naprawą oraz bieżącym utrzymaniem zakupionego taboru. W ramach wniosku o dofinansowanie wartość projektu została określona na kwotę 457.770.847 zł brutto, natomiast wartość dofinansowania 296.440.534,40 zł.

Ponadto, w 2015 r. zakończono realizację inwestycji *Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57*, w ramach której zmodernizowano układy hamulcowe i napędowe, dokonano estetyzacji i wprowadzenia dodatkowych udogodnień dla pasażera w stosunku do 4 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, stanowiących własność województwa łódzkiego. Wartość projektu wyniosła 30.932.040 zł brutto i została w całości sfinansowana ze środków budżetowych województwa.

W analizowanym okresie na sieci dróg wojewódzkich realizowano projekty drogowe polegające na przebudowie, rozbudowie, względnie budowie dróg wojewódzkich. Realizacja zadania, którego beneficjentem jest województwo łódzkie sfinansowana została ze środków unijnych – Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) w kwocie 25.860.172,70 zł i budżetu województwa w kwocie 8.414.607,98 zł brutto. Osiągnięto następującą długość dróg nowych lub zmodernizowanych: 8,58 km.

2.6 województwo małopolskie

Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030 jest dokumentem określającym wizję, cele i założenia strategiczne dla długookresowego rozwoju systemu transportowego Małopolski, które są spójne z celami wyznaczonymi w *SRT2020*.

W 2015 r. zatwierdzony zostały *Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020*. W ramach *RPO WM 2014-2020* zaplanowano działania w zakresie zwiększenia roli transportu miejskiego, jako alternatywy dla transportu indywidualnego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych, poprzez tworzenie warunków dla budowy sprawnych, przyjaznych dla podróżnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportu miejskiego w regionie. Przedsięwzięcia służące zwiększonemu wykorzystaniu niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej realizowane będą w ramach IV osi priorytetowej *Regionalna polityka energetyczna (Działanie 4.5 Niskoemisyjny transport miejski)*. W ramach osi priorytetowej VII

Infrastruktura transportowa wspierane będą interwencje przyczyniające się do budowy bardziej efektywnego regionalnego systemu komunikacyjnego między głównymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi Małopolski (Działanie 7.1 *Infrastruktura drogowa*, Działanie 7.2 *Transport kolejowy*). Na niskoemisyjny transport miejski w osi IV (działanie 4.5) przeznaczone zostanie 140 mln euro. Na infrastrukturę transportową w osi VII przeznaczone zostanie 390,5 mln euro, w tym na infrastrukturę drogową 290,5 mln euro, natomiast na transport kolejowy 100 mln euro.

Mając na uwadze rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.), zawarty w nim cel tematyczny 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej w zakresie transportu* oraz spełnienie warunków *ex ante* (7.1 i 7.2) mających zastosowanie w RPO WM 2014-2020, prowadzone były prace nad *Programem Strategicznym Transport i Komunikacja*. Prezentuje on cele, kierunki rozwoju oraz kluczowe projekty w dziedzinie transportu. Przedstawia obecny stan systemu transportowego Małopolski w odniesieniu do systemu jako całości, jak i poszczególnych gałęzi transportu. Określa priorytety polityki rozwoju województwa, działania oraz przedsięwzięcia strategiczne mające istotne znaczenie dla transportu w regionie, będące w kompetencjach samorządu województwa, a także innych jednostek. Przedstawia też plany finansowe określające wielkość funduszy niezbędnych do realizacji zaplanowanych przedsięwzięć w perspektywie do 2020 r.

W 2015 r. na terenie województwa małopolskiego zrealizowano szereg zadań inwestycyjnych wpisujących się zakresem prac w cele dokumentów programowych:

- **Przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury drogowej**
W analizowanym okresie na sieci dróg wojewódzkich realizowano projekty drogowe polegające na budowie, rozbudowie i przebudowie dróg wojewódzkich oraz budowie systemów informatycznych:
 - modernizacja drogi woj. nr 768 Koszyce - Brzesko Etap I;
 - 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;
 - budowa DW nr 981 na odcinku Sędziszowa – Bobowa;
 - obwodnica zachodnia Chrzanowa;
 - Zintegrowany System Sterowania Ruchem w Małopolsce;
 - Małopolska Karta Aglomeracyjna - system zarządzania transportem zbiorowym w województwie małopolskim.

Realizacja zadań, których beneficjentem było województwo małopolskie została sfinansowana:

- ze środków unijnych (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) – 59.751,8 tys. zł;
- budżetu województwa – 24.128,9 tys. zł;
- budżetu państwa – 4.612,3 tys. zł.

Osiągnięto następujące wskaźniki realizacji programu – długość dróg nowych lub zmodernizowanych: 10,1 km.

- **Przedsięwzięcia przyczyniające się do bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego**
W analizowanym okresie na sieci dróg wojewódzkich realizowano projekt drogowy polegający na opracowaniu dokumentacji technicznej związanej z budową sieci tras rowerowych:
 - Opracowanie Koncepcji Programowej budowy I etapu zintegrowanej sieci tras rowerowych w województwie małopolskim.

Realizacja zadań których beneficjentem było województwo małopolskie została sfinansowana:

- ze środków unijnych (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) – 3.755,5 tys. zł;
- budżetu województwa – 1.609,5 tys. zł.

Opracowano dokumentację techniczną dla sieci 8 podstawowych tras rowerowych: *Wiślana Trasa Rowerowa, EuroVelo 4, EuroVelo 11, VeloSkawa, VeloDunajec, VeloRaba, VeloPrądnik, VeloRudawa.*

- Zakupy taboru kolejowego

W 2015 r. w ramach realizacji projektu *POliŚ 7.1-47 pn. Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie*, województwo małopolskie odebrało 2 pojazdy typu 36WEa o wartości 29.261.700 zł. brutto w tym:

- rezerwa celowa 4.715.178 zł;
- dofinansowanie UE 18.860.712 zł;
- budżet województwa na podatek VAT – zwrócony przez Urząd Skarbowy: 5.685.810 zł.

Ww. dane dotyczą dofinansowania UE na poziomie 80%. W chwili obecnej trwają prace nad podniesieniem ww. dofinansowania do poziomu 85%.

W analizowanym okresie realizowano także projekt *POliŚ 7.3-42 pn. Zakup taboru do obsługi połączeń w aglomeracji krakowskiej*, w ramach którego województwo małopolskie odebrało 1 pojazd typu 40WE – 3-członowy oraz 4 pojazdy 41WE – 2-członowe. Łącznie 5 pojazdów o wartości 56.026.500 zł brutto, w tym dofinansowanie UE 33.178.656,56 zł.

2.7 województwo mazowieckie

W 2015 r. rozpoczęto prace nad koncepcją *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego Warszawy*, który będzie stanowić część *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*. Przygotowane zostały analogiczne opracowania o charakterze analityczno-studialnym dla miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków regionalnych (Radomia i Płocka) oraz subregionalnych (Ciechanowa, Siedlec i Ostrołęki). Opracowana została też koncepcja zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego Międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin. Ponadto opracowane zostały dokumenty pn. *Program rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim* oraz *Program rozwoju infrastruktury lotnictwa cywilnego w województwie mazowieckim*.

Jako realizację *SRT2020* wymienić należy działania samorządu województwa z zakresu transportu w ramach *Regionalnych Inwestycji Terytorialnych*. Na podkreślenie zasługują wspieranie ograniczania emisji CO₂ w transporcie (m.in. poprzez tworzenie infrastruktury dla ruchu rowerowego w obszarach funkcjonalnych miast regionalnych i subregionalnych), jak też podnoszenie dostępności do sieci TEN-T i multimodalnych centrów logistycznych poprzez rozbudowę dróg wojewódzkich i lokalnych. Działania te są na etapie przygotowań (opracowywania *Planów działań RIT*).

Kolejnym dokumentem strategicznym przygotowanym zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym jest *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego* przyjęty przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 3 listopada 2014 r., którego celem jest określenie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Mazowsza w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa.

W dniu 12 lutego 2015 r. zatwierdzony został *Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020*. Jednocześnie w 2015 r. rozpoczęły się negocjacje *Kontraktu Terytorialnego* dla województwa mazowieckiego pomiędzy stroną rządową a samorządową uszczegóławiające zakres przedsięwzięć ujętych w *KT*.

Ponadto, województwo mazowieckie opracowało w 2015 r. projekt *Planu Wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport*. Dokument ten spełniać będzie wymogi *Regionalnego Planu Transportowego* w celu wypełnienia wymogów warunkowości ex-ante dla funduszy europejskich objętych *Wspólnymi Ramami Strategicznymi 2014-2020*. Projekt *Planu* zawiera listę potencjalnych projektów dla sektora transportu na poziomie krajowym, jak i regionalnym, które przyczynią się do osiągnięcia strategicznych celów rozwoju systemu transportu w województwie mazowieckim.

Mając na uwadze realizację strategicznych celów w zakresie rozwoju transportu, województwo mazowieckie w 2015 r. podjęło poniższe zadania:

- Organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego
Samorząd Województwa Mazowieckiego zgodnie z ww. ustawą o publicznym transporcie zbiorowym pełni na terenie województwa mazowieckiego rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego. Usługi w ramach użyteczności publicznej w transporcie kolejowym na zlecenia Samorządu Województwa Mazowieckiego realizowane są przez dwóch operatorów tj. Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. oraz Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o.
- Budowa i rozbudowa dróg wojewódzkich w 2015 r.
W ramach kształtowania połączeń obwodnicowych województwa, Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie wybudował 15-kilometrowy nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 627 wpisujący się w *Wielką Pętlę Mazowsza* oraz przebudował drogę wojewódzką nr 747 wraz z budową nowego obiektu na rzece Struga tworząc połączenie do nowo wybudowanego mostu na rzece Wisła w m. Kamień łączącego województwo mazowieckie z lubelskim. Usprawniona została również sieć dróg wojewódzkich poprzez prace polegające na przebudowie i rozbudowie dróg. Łącznie rozbudowano i przebudowano około 85 km dróg. W 2015 r. prowadzone zostały roboty, w celu utrzymania odpowiedniego stanu technicznego dróg. Łącznie wyremontowano około 65 km dróg.
Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie zrealizował inwestycje drogowe na kwotę 177 mln złotych, a na pozostałe zadania związane z wykonywaniem funkcji zarządu dróg przeznaczył ponad 139 mln złotych.
- Zakup taboru kolejowego
 - Inwestycje województwa mazowieckiego
W 2015 r. w ramach działania *Zakup taboru kolejowego* województwo mazowieckie zrealizowało zadanie pn.: *Zakup spalinowych autobusów szynowych* ze środków Funduszu Kolejowego, rezerwy celowej budżetu państwa i środków własnych województwa. W ramach zadania zakupiono jeden jednoczłonowy i jeden dwuczłonowy spalinowy autobus szynowy za łączną kwotę 19.310.200 zł.
 - Inwestycje spółki Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.
W 2015 r. podpisano 1 umowę o dofinansowanie, w łącznej kwocie dotacji 87,2 mln zł dla projektów w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013*. Zrealizowano zakup 12 EZT oraz 22 wagonów piętrowych i 2 lokomotyw.
 - Inwestycje Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o.
Wdrażanie zawartej umowy z wykonawcą na dostawę 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych: realizacja płatności zaliczkowej w wysokości 10% wartości zamówienia, tj. 9,82 mln zł. Przedsięwzięcie realizowane w ramach *Szwajcarsko- Polskiego Programu Współpracy* przy poziomie współfinansowania wynoszącego 57% wydatków kwalifikowalnych.
- Inwestycje w infrastrukturę kolejową i około kolejową
 - Inwestycje województwa mazowieckiego
Zadanie pn.: *Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin*. W 2015r. kontynuowane były prace dotyczące projektu. Zawarty został List intencyjny z PKP PLK S.A. w zakresie realizacji regionalnych zadań inwestycyjnych w perspektywie finansowej 2014-2020 oraz trwały prace nad zawarciem porozumienia w zakresie realizacji projektu budowy połączenia do MPL - Warszawa/Modlin.
 - Inwestycje Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o.
W 2015 r. jednym z najważniejszych zadań spółki było wykonanie kompleksowej naprawy nawierzchni torowiska w torze nr 1 na szlaku Warszawa Śródmieście WKD – Komorów linii kolejowej nr 47 na odcinkach o łącznej długości ok. 16 km. oraz realizacja przedsięwzięcia obejmującego zabudowę nowych urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na 8 przejazdach kolejowo- drogowych zlokalizowanych na linii WKD. W 2015 r. przeprowadzono wszystkie prace budowlane i rozpoczęto eksploatację nadzorowaną urządzeń na wszystkich obiektach.
Przedsięwzięcie zostało zrealizowane w ramach *Szwajcarsko- Polskiego Programu Współpracy* przy poziomie współfinansowania wynoszącego 85% wydatków kwalifikowalnych.

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*, przyjętej Uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 28 grudnia 2012 r. 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. Spójność z zapisami *SRT2020* wykazują m.in. cele operacyjne *SRWO 2020*, takie 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 ten 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.

Dokumentem programowym realizowanym w obszarze transportu jest również *Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich*, przyjęty uchwałą nr 3296/2013 Zarządu Województwa Opolskiego w dniu 11 lutego 2013 r. Celem *Wieloletniego Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich* jest wskazanie głównych priorytetów inwestycyjnych na lata 2014-2020 na terenie województwa opolskiego w zakresie sieci dróg wojewódzkich. Planowane efekty po realizacji wskazanych w *Wieloletnim Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich* przedsięwzięć inwestycyjnych, to m.in.: zapewnienie wysokiej jakości połączeń drogowych o charakterze międzyregionalnym i regionalnym, umożliwienie szybkiego i sprawnego przewozu osób, a także towarów, zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania wszystkim użytkownikom dróg wojewódzkich, podniesienie atrakcyjności terenów inwestycyjnych oraz rekreacyjnych.

Samorząd województwa opolskiego w 2015 r. rozpoczął prace nad opracowaniem *Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)*. Podstawą prawną opracowanego dokumentu jest przyjęta Uchwała Nr 5712/2014 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 13 listopada 2014 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pn. *Plan Działania Celem Wypełnienia Warunku Ex-Ante dla Celu Strategicznego VII Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców – Plan Transportowy*. *Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020* ma za zadanie przyczynić się do osiągnięcia celów określonych w *SRWO 2020*. Z tego tytułu, nadrzędnym jego celem jest: rozwój powiązań transportowych, poprawa dostępności do aglomeracji opolskiej, integracja systemu transportu zbiorowego, poprawa bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych. W 2015 r. kontynuowano również działania mające na celu rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej, przebiegającej przez region opolski. Województwo opolskie nie jest inwestorem zadań związanych z przebudową urządzeń technicznych na rzece Odrze, a podejmowane działania mają charakter lobbingu ukierunkowanego na sprawy związane z rozwojem i gospodarczym wykorzystaniem Odrzańskiej Drogi Wodnej.

W 2015 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu zrealizował poniższe inwestycje:

- przebudowa wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 462 w miejscowości Łosiów wraz z dojazdami. Wartość umowna zadania wyniosła 4.590.008 zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 378 w miejscowości Gnojna. Wartość umowna zadania wyniosła 5.882.099 zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Górki – Chrzastowice. Wartość umowna zadania wyniosła 3.687.399 zł;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 wraz z budową ciągu pieszo–rowerowego w miejscowości Kup. Wartość umowna zadania wyniosła 8.465.113 zł;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w miejscowości Pietna. Wartość umowna zadania wyniosła 8.973.279 zł.

2.9 województwo podkarpackie

W 2015 r. Zarząd Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie przyjął *Program strategiczny rozwoju transportu województwa podkarpackiego do roku 2023*, stanowiący załącznik nr 1 do Uchwały Zarządu Województwa Podkarpackiego Nr 129/2815/15 z dnia 29 grudnia 2015 r. Obecnie trwają uzgodnienia z Komisją Europejską ostatecznego kształtu *Programu*.

W zakresie inwestycji drogowych, realizowanych przez samorząd województwa oraz samorządy lokalne w 2015 r. w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007 – 2013*, wpisujących się w realizację celów *SRT2020* należy wymienić:

- budowę wschodniej obwodnicy miasta Brzozowa - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 886 Domaradz - Brzozów - Sanok;
Wartość kosztów kwalifikowanych poniesionych w 2015 r.: 70.713.358,62 zł.
Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015r.: 59.109.296,47 zł.
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 897 Tylawa – Komańcza – Radoszyce – Cisna – Ustrzyki Górne Wołosate – Granica Państwa, odcinek Komańcza – Radoszyce w ramach projektu pn. *Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 892 Zagórz – Komańcza*;
Wartość kosztów kwalifikowanych poniesionych w 2015 r.: 24.120.555,42 zł.
Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015 r.: 24.120.555,42 zł.
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 869 – etap IV budowa skrzyżowania dwupoziomowego z DK9 i wiaduktu nad linią kolejową L-71 oraz budowę drogi do Parku Technologicznego;
Wartość kosztów kwalifikowanych poniesionych w 2015 r.: 26.665.188,31 zł.
Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015r.: 20.185.547,55 zł.
- modernizację dróg powiatowych na terenie miasta Tarnobrzeg (projekt kluczowy);
Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015 r.: 938.368,33 zł.
- modernizację dróg gminnych w Tarnobrzegu (projekt kluczowy);
Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015 r.: 381.313,39 zł.
- odbudowę infrastruktury drogowej na terenie powiatu jasielskiego – ulica Sobniowska (Jasło - projekt kluczowy);
Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015 r.: 675.981,20 zł.

W ramach *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013* zrealizowano następujące inwestycje drogowe:

- budowę drogi obwodowej Mielca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 985 Nagnajów – Dębica przebiegającej od miejscowości Tuszów Narodowy do ulicy Dębickiej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi – etap I;
Wartość kosztów kwalifikowanych poniesionych w 2015 r.: 13.535.716,45 zł.
Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015r.: 11.505.358,98 zł.
- trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podkarpackie;
Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015r.: 54.306.360,91 zł.

W zakresie inwestycji kolejowych realizowanych w 2015 r. w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013* należy wymienić:

- zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie;
Beneficjentem przedsięwzięcia było województwo świętokrzyskie, natomiast województwo podkarpackie było partnerem projektu.
Wartość dofinansowania ze środków UE w 2015r.: 8.169.794,50 zł. (dla województwa podkarpackiego).

W zakresie inwestycji lotniczych realizowanych przez Samorząd Województwa w 2015 r. w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007 – 2013* należy wymienić:

- poprawę konkurencyjności Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka poprzez budowę światła podejścia, przebudowę drogi startowej oraz budowę drogi północnej;
Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015 r.: 17.011.563,89 zł.
- budowę hangarów dla statków powietrznych wraz z płytą postojową;

Wartość dofinansowania UE na wydatki kwalifikowane poniesione w 2015 r.: 9.153.551,68 zł.

2.10 województwo podlaskie

Cele i kierunki interwencji w zakresie transportu określa *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020 (SRWP 2020)* i są one zgodne z celami wyznaczonymi w *SRT2020*.

Istotne z punktu widzenia rozwoju kraju i województwa podlaskiego przedsięwzięcia priorytetowe z dziedziny transportu zostały wskazane w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Podlaskiego*. Mają się one przyczynić do realizacji celu, jakim jest rozwój powiązań transportowych międzynarodowych i wewnątrz krajowych, drogowych i kolejowych. W 2015 r. rozpoczął się proces uzgadniania pomiędzy stroną rządową i samorządową szczegółowego zakresu przedsięwzięć ujętych w *KT* oraz realizacja niektórych przedsięwzięć. Źródłem ich finansowania będą m.in. środki krajowe, właściwe programy operacyjne na lata 2014–2020, w tym *Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 (RPOWP 2014-2020)* oraz budżet województwa.

W 2015 r. został zatwierdzony *Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020*. W ramach *RPOWP 2014-2020* przewidziano działania mające na celu zwiększenie dostępności transportowej regionu w ruchu drogowym oraz w ruchu kolejowym w ramach Osi IV. *Poprawa dostępności transportowej*, obejmującej Działanie 4.1 *Mobilność regionalna* i Działanie 4.2 *Infrastruktura kolejowa*, a także wsparcie ekologicznego transportu publicznego w ramach Osi V. *Gospodarka niskoemisyjna*, Działanie 5.4 *Strategie niskoemisyjne*. Szczegółowy zakres i warunki wsparcia określa *Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 (SZOOP RPOWP 2014-2020)*. Na transport w Osi IV *RPOWP 2014-2020* przeznaczone zostanie 208 mln euro, w tym na inwestycje drogowe 160 mln euro, zaś na inwestycje z zakresu kolei 48 mln euro. Interwencja *Programu* będzie przyczyniać się do realizacji głównego celu *SRT2020*.

W celu spełnienia, mających zastosowanie do *RPOWP 2014-2020*, warunków ex-ante (7.1 i 7.2), określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.), odnoszących się do celu tematycznego 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej w zakresie transportu*, w 2015 r. podjęto prace nad opracowaniem *Regionalnego planu transportowego województwa podlaskiego na lata 2014-2020*. Dokument ma za zadanie diagnozę istniejących deficytów w systemie transportu drogowego i kolejowego w województwie podlaskim, jak również określenie celów, pożądanych kierunków zmian oraz inwestycji, które będą realizowane w *RPOWP 2014-2020* w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej.

W 2015 r. w województwie podlaskim podjęto szereg zadań inwestycyjnych, wpisujących się swym zakresem w cele *SRT2020*. W sposób szczególny podjęto działania zmierzające do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach:

a) Przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury drogowej:

W analizowanym okresie na sieci dróg wojewódzkich realizowano projekty drogowe polegające na przebudowie, rozbudowie, względnie budowie dróg wojewódzkich. Realizacja zadania, beneficjentem którego jest województwo podlaskie, sfinansowana została ze środków unijnych – Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR): 169.983,2 tys. zł; budżetu województwa: 3.124,0 tys. zł oraz budżetu państwa: 37.948,4 tys. zł. Uzyskano następujące wskaźniki realizacji zadania – długość dróg nowych lub zmodernizowanych: 53,51 km.

b) Przedsięwzięcia przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego:

W analizowanym okresie na obszarze województwa podlaskiego realizowano projekt *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo podlaskie*. W ramach zadania inwestycyjnego zbudowano 40,9 km ścieżek rowerowych; 6,8 km ciągów pieszo-rowerowych; oznakowano 602 km trasy rowerowej

(powstałej w ramach realizacji projektu) oraz dokonano przebudowy 8,2 km dróg gminnych. Realizacja zadania, beneficjentem którego jest województwo podlaskie, sfinansowana została ze środków unijnych – EFRR: 33.435.178,01 zł; budżetu województwa: 1.966.775,19 zł; budżetu państwa: 3.933.550,35 zł. Całkowita szacunkowa wartość projektu: 41.254.786,27 zł.

c) Przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury kolejowej:

W ramach realizacji przedmiotowego celu, w analizowanym okresie, Samorząd Województwa Podlaskiego nie był beneficjentem środków unijnych. W perspektywie programowania 2014-2020 nie zaplanowano inwestycji w infrastrukturę taboru kolejowego przy współudziale środków pochodzących z UE.

2.11 województwo pomorskie

Zarząd Województwa Pomorskiego realizuje *Regionalny Program Strategiczny* w zakresie transportu *Mobilne Pomorze* (tzw. *RPS Mobilne Pomorze*) stanowiący uszczegółowienie *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego* (przyjętej przez Sejmik Województwa Pomorskiego dn. 24 września 2012 r.) w obszarze transportu, który respektuje ustalenia zawarte w *SRT2020* i stanowi wsparcie dla realizacji planowanych na obszarze województwa pomorskiego działań związanych z rozwojem krajowej infrastruktury transportowej oraz wszystkich dróg krajowych.

W dniu 24 lutego 2014 r. Sejmik Województwa Pomorskiego przyjął Uchwałą nr 788/XXXVII/14 *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego*. Realizacja celów szczegółowych tego planu jest zbieżna z celami szczegółowymi *Regionalnego Programu Strategicznego* w zakresie transportu *Mobilne Pomorze 2020 (RPS Mobilne Pomorze)*.

Samorząd województwa z zaangażowaniem środków własnych i Unii Europejskiej zakończył własne przedsięwzięcia dotyczące infrastruktury transportu kolejowego: budowa linii kolejowej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (Gdańsk - Port Lotniczy - Gdynia), modernizacja dróg wojewódzkich stanowiących dojazdy do węzłów autostrady A1. Ponadto, jako współwłaściciel uczestniczył w rozbudowie Portu Lotniczego w Gdańsku oraz wspierał środkami *RPO WP 2007-2013* modernizację linii kolejowej nr 201 (Gdynia – Kościerzyna) oraz linii kolejowej nr 213 (Reda – Hel).

Samorząd Województwa Pomorskiego, w 2015 r., przeznaczył 93.101.639,56 zł na dofinansowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

W 2015 r. zrealizowano następujące działania dotyczące taboru kolejowego:

- dostawa 4 spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi linii kolejowej Malbork – Grudziądz o wartości 44.034.000 zł (współfinansowane ze środków *Szwajcarsko - Polskiego Programu Współpracy*)
- dostawa 10 spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi Pomorskiej Kolei Metropolitalnej o wartości 114.156.800 zł (współfinansowaną z *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*)

W obszarze rozwoju infrastruktury drogowej w 2015 r. w ramach wykonania zapisów Celu szczegółowego 2. *Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność Regionu RPS Mobilne Pomorze* kontynuowano działania dot. realizacji zidentyfikowanych przedsięwzięć strategicznych.

W Priorytecie 2.1. *Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa* działania polegały na opracowaniu dokumentacji projektowych dla poszczególnych zadań zidentyfikowanych jako strategiczne (wykonano 16 dokumentacji). Dla dwóch zadań ogłoszono zamówienia publiczne na wyłonienie Wykonawcy (rozbudowa odc. DW 222 i 229 Starogard Gdański – węzeł autostrady A1 Pelplin). W jednym przypadku rozpoczęto roboty budowlane (Budowa Obwodnicy Kartuz – I etap).

Jedno zadanie zostało zrealizowane w całości. Jest to rozbudowa DW 222 w miejscowościach Trąbki Wielkie i Gołębiewko.

Koszty poniesione na realizację zidentyfikowanych przedsięwzięć strategicznych w Priorytecie 2.1. wyniosły w 2015 r. – 27.418.252 zł.

W Priorytecie 2.2. *Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającej spójność województwa* działania Samorządu Województwa skupiły się na realizacji inwestycji na odcinkach dróg wojewódzkich, w ciągu których nie zidentyfikowano przedsięwzięć strategicznych.

Koszty poniesione na realizację zidentyfikowanych przedsięwzięć strategicznych w Priorytecie 2.2. wyniosły w 2015 r. – 60.150.296 zł.

Kontynuowana jest współpraca międzywojewódzka na rzecz rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju polskiego odcinka MDW E70 (lubuskie, wielkopolskie, kujawsko – pomorskie, pomorskie, warmińsko – mazurskie) i E40 (lubelskie, mazowieckie, kujawsko – pomorskie, pomorskie i warmińsko – mazurskie). Koordynacja prac Zespołu MDW E70 prowadzona jest przez woj. pomorskie a MDW E40 przez woj. kujawsko – pomorskie.

Województwo Pomorskie kolejny rok inicjuje szereg działań na rzecz rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) w regionie i całym kraju. Z inicjatywy samorządu województwa pomorskiego powołano Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, które zrzesza 7 polskich województw oraz blisko 20 firm, wspiera inicjatywy na rzecz priorytetowych inwestycji oraz jest jedynym przedstawicielem polskich województw na Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk przy Komisji Europejskiej.

2.12 województwo śląskie

Wśród działań podejmowanych na poziomie regionalnym, w tym wynikających z zadań Samorządu Województwa Śląskiego zrealizowanych w 2015 r. należy wymienić:

1. Działania związane z organizacją transportu publicznego na terenie województwa.

Uchwałą nr V/11/9/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 r. Sejmik Województwa Śląskiego przyjął *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego*, zwany *Planem transportowym*. Uchwalenie tego dokumentu stanowi wypełnienie zadań określonych w art. 9 ust. 1 pkt 5 i ust. 3, art. 12 ust. 1 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. Nr 5 z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.).

2. Zakup taboru kolejowego na potrzeby realizacji wojewódzkich przewozów osób.

W 2015 r. dokonano zakupu 3 sztuk nowego taboru kolejowego (elektryczne zespoły trakcyjne) na kwotę ok. 44.077 tys. zł oraz dokonano modernizacji systemów elektronicznych w 2 sztukach taboru kolejowego za kwotę ok. 733 tys. zł.

3. *Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim i Plan rozwoju kolei w województwie śląskim*.

W 2015 r. województwo śląskie przygotowało *Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim* oraz *Plan rozwoju kolei w województwie śląskim*. Plany zostały przyjęte przez Zarząd Województwa Śląskiego uchwałą nr 1258/53/V/2015 z dnia 14 lipca 2015 r. Stanowią one dokumenty wdrożeniowe dla *Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego* obowiązującej od 2014 r.

Dokumenty te stanowią spełnienie warunku wstępnego (ex-ante), o którym mowa w art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.). Od wypełnienia tego warunku uzależniona jest możliwość wsparcia inwestycji transportowych w ramach *RPO WSL 2014-2020. Strategia wraz z Planami* została w skierowana do akceptacji Komisji Europejskiej.

4. Modernizacja i rozbudowa dróg wojewódzkich.

Zadania zrealizowane w 2015 r. w ramach *RPO 2007-2013*:

- budowa obwodnicy Żywca jako nowego ciągu drogi wojewódzkiej nr 945 wzdłuż rzeki Soły wraz z przebudową mostu nad rzeką Solą w ciągu drogi wojewódzkiej nr 945 (koszt całkowity zadania: 37.600.786,78 zł; wysokość dofinansowania 15.699.133,21 zł);
- przebudowa dróg wojewódzkich oraz drogowych obiektów inżynierskich -budowa ronda na skrzyżowaniu DW 786 z drogami powiatową i gminną w m. Kalety Drutarnia (koszt całkowity zadania: 2.199.617,09 zł; wysokość dofinansowania: 1.183.380,90 zł);

- przebudowa dróg wojewódzkich oraz drogowych obiektów inżynierskich - przebudowa skrzyżowania DW 938 z drogą powiatową nr S 2627 w m. Pruchna (Koszt całkowity zadania: 2.670.554,06 zł; wysokość dofinansowania: 1.376.778,36 zł).

Pozostałe zadania zrealizowane w 2015 r.:

- remont drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku około 2 km - remont nawierzchni w miejscowości Smoleń (koszt całkowity zadania: 1.740.067,65 zł);
- remont drogi wojewódzkiej nr 791 - etap I. remont drogi wojewódzkiej nr 791 w miejscowości Osiny (koszt całkowity zadania: 3.575.538,34 zł);
- przebudowa dróg wojewódzkich oraz drogowych obiektów inżynierskich - rozbiórka obiektu istniejącego oraz budowa mostu nad rz. Mitręga w ciągu DW 796 km (koszt całkowity zadania: 2.132.913,93 zł).

5. Inwestycje zrealizowane w Międzynarodowym Porcie Lotniczym *Katowice* w Pyrzowicach:

- budowa terminala przylotowego wraz z bagażownią;
- budowa płyty postojowej CARGO wraz z budową drogi kołowania E0;
- budowa stanowiska odladania samolotów;
- przebudowa odcinka linii napowietrznej średniego napięcia (stanowiącą przeszkodę lotniczą) na linię kablową w rejonie podejścia zasadniczego 27;
- rozbudowa parkingu P1 w kierunku zachodnim.

2.13 województwo świętokrzyskie

27 listopada 2015 r. Sejmik Województwa Świętokrzyskiego uchwałą Nr XVII/15 przyjął *Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020* wraz z załącznikami, w których zostały zapisane najważniejsze inwestycje drogowe i kolejowe na terenie województwa (w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego 2014-2020* i *Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020*).

W 2015 r. na terenie województwa zostało zakończonych szereg zadań drogowych, które przyczyniły się do poprawy parametrów technicznych i usprawnienia systemu transportowego. Wpisują się one w realizację celów strategicznych zarówno regionu, jak i całego kraju. Nastąpiło polepszenie dostępności komunikacyjnej, wpływającej w dużym stopniu na sytuację i potrzeby społeczności lokalnych oraz aktywizację przedsiębiorczości.

- W zakresie *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007 – 2013* zrealizowano 210 km trasy rowerowej, z oznakowaniem i podstawową infrastrukturą towarzyszącą w ramach projektu pn. *Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej – Województwo Świętokrzyskie*. Wartość zadania to ponad 26,3 mln zł.
- W zakresie *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego 2007 – 2013* zrealizowano poniższe zadania o łącznej wartości 84,2 mln zł:
 - rozbudowa 9,750 km DW nr 755 w dwóch etapach: I – na odc. Ostrowiec Św. – Ćmielów, II – na odc. Ćmielów – Ożarów;
 - rozbudowa 2 km ul. Młynarskiej w ciągu DW nr 742 w m. Włoszczowa;
 - w ramach rozbudowy DW nr 776 od granicy województwa do Buska- Zdroju, rozbudowa DW nr 768 w m. Działoszyce o długości 1,5 km i DW nr 973 w m. Dobrowoda o długości 3,0 km oraz DW nr 766 Brzeście – Pińczów o długości 1,5 km;
 - przebudowa DW nr 752 w m. Święta Katarzyna o długości 1,5 km i DW nr 751 na odcinku Mirocice – Nowa Słupia o długości 3,3 km;
 - przebudowa DW nr 777 ul. Lubelska w Sandomierzu o długości 2,3 km.
- W ramach umów partnerskich z gminami i finansowania z własnego budżetu zrealizowano przebudowy, o łącznej wartości 28,3 mln zł. n/w dróg wojewódzkich:
 - DW nr 746 na odc. Modliszewice – Końskie o długości 2,6 km;
 - DW nr 749 na odc. Rogów – Młynek Nieświński (nowa nawierzchnia i chodnik);
 - DW nr 771 w m. Wiślica;
 - DW nr 744 Radom – Wierzbica – Starachowice w gminie Mirzec o długości 2,0 km;

- DW nr 728 na odc. Łopuszno – Małogoszcz o długości 7,5 km;
- DW nr 767 Pińczów – Busko Zdrój, ul. Bohaterów Warszawy o długości 0,85 km;
- DW nr 756 Starachowice – Stopnica o długości 2,5 km;
- DW nr 752 na odc. Krajno Zagórze – Bodzentyn o długości 3,0 km;
- DW nr 755 w m. Ćmielów o długości 1,0 km.

W ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko POIiŚ 7.1. – 47 Zakup taboru kolejowego do połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie* oraz umowy zawartej z wykonawcą w sierpniu 2013 r., w 2015 r. zakupiono 3 trzyczłonowe elektryczne pojazdy szynowe typu 36WEA. Wartość zakupu wyniosła 44,2 mln zł. Zakupione pojazdy są nowoczesne, poprawiają komfort podróżowania, są w pełni dostępne dla osób niepełnosprawnych, zapewniają zwiększony poziom bezpieczeństwa, a ponadto pobierają mniejszą ilość energii, co wpływa na obniżenie kosztów eksploatacji, jak również są bardziej ekologiczne i przyjazne środowisku.

W 2015 r. trwały prace nad wdrażaniem przyjętego w 2014 r. *Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego*. Dokument powstał w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. 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. W związku z powyższym:

- Od 1 stycznia 2015 r. w strukturach Urzędu Marszałkowskiego funkcjonuje jednostka zarządzająca publicznym transportem zbiorowym w regionie pod nazwą Wojewódzki Zarząd Transportu.
- Na przełomie marca i kwietnia 2015 r. opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne, dotyczące umowy o świadczenie usług publicznych, w suplemencie Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej, Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz poprzez wywieszenie w siedzibie urzędu.
- Zlecono opracowanie analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób, celem dostosowania oferty przewozowej do potrzeb rynku. Ta część działań rozpoczęła się już na etapie opracowywania planu transportowego i jest kontynuowana w kolejnych latach.
- Zakończono badanie zmian w preferencjach przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim w 2015 r. Polegało ono na przeprowadzeniu ankiety wśród pasażerów korzystających z transportu zbiorowego za pośrednictwem gmin, starostw, instytucji użyteczności publicznej w województwie świętokrzyskim.
- Podjęto działania mające na celu zorganizowanie połączeń ujętych w planie transportowym wspólnie z województwami ościennymi. Prowadzono prace robocze nad kształtem porozumień o powierzeniu i przyjęciu zadań dot. organizacji publicznego transportu zbiorowego.

2.14 województwo warmińsko-mazurskie

Dokumentami programowymi realizowanymi w obszarze transportu w województwie warmińsko-mazurskim są *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025* oraz *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego*.

Wśród inwestycji najistotniejszych dla województwa wpisujących się w cele *SRT2020* zakończonych w 2015 r. należy wymienić:

- *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej Województwo Warmińsko-Mazurskie*
Budowa Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo realizowana była w ramach projektu *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej*, współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*, Oś priorytetowa V: *Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne*, Działanie V.2 *Trasy rowerowe*.

Łączna wartość całego projektu wyniosła około 274 mln zł, natomiast w województwie warmińsko-mazurskim – 78.865.042,98 zł. Długość trasy w woj. warmińsko-mazurskim wynosi ok. 420 km. Na tę

kwotę złożyły się wydatki związane z przygotowaniem dokumentacji, zarządzaniem projektem, opłatami, nadzorem, wykupem gruntów oraz robotami budowlano-montażowymi.

- *Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury*

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach zajmuje około 322 hektary. Jest to jedyny port lotniczy w województwie warmińsko-mazurskim. Obiekt powstał w miejscu byłego wojskowego lotniska w Szymanach.

Prace modernizacyjne trwały od 2014 r., w ramach których m.in. wydłużono istniejącą drogę startową, wybudowano drogi kołowania i płyty postoju samolotów, zamontowano system radionawigacyjny oraz wybudowano terminal, parkingi, trasę łączącą drogę wojewódzką nr 57 z terminalem. Ponadto zmodernizowana została linia kolejowa Olsztyn– Szczytno– Szymany, której przystanek końcowy wybudowano tuż przy terminalu. Zakończenie budowy Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury nastąpiło pod koniec 2015r. 20 stycznia 2016r. odbyło się oficjalne otwarcie Portu.

Rozbudowa lotniska w Szymanach kosztowała ok. 204 mln zł. Inwestycja została dofinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2007-2013* kwotą 121.163.992,43 zł.

- Planowane projekty drogowe

W 2015 r. zostały przyjęte przez Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego pre-uchwały określające zasady przygotowania do realizacji następujących projektów:

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 545 z przebudową dwóch skrzyżowań w m. Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi 604;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 519 na odcinku Małdyty – Morağ;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Pogrodzie – Braniewo;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – granica województwa; Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 512 na odcinku Pieniężno – Bartoszyce;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Braniewo – Pieniężno.

Do końca 2015 r. nie zostały podpisane umowy uwzględniające kwoty dofinansowania w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko- Mazurskiego na lata 2014-2010* i nie zostały poniesione żadne koszty związane z w/w inwestycjami.

2.15 województwo wielkopolskie

26 października 2015 r. Sejmik Województwa Wielkopolskiego uchwalił *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* – zgodnie z obowiązkiem wynikającym z ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W 2015 r. przygotowywano projekt *Planu Transportowego dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku* - dokumentu mającego stanowić wypełnienie warunków ex-ante na poziomie regionalnym w zakresie transportu, sformułowanych przez Komisję Europejską dla okresu programowania 2014-2020.

Przedsięwzięcia realizowane na drogach wojewódzkich były finansowane z funduszy unijnych w ramach *WRPO 2007-2014* oraz ze środków Samorządu Województwa Wielkopolskiego:

- Zakończona została budowa obwodnicy miasta Czarnków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Trzcianka – Czarnków – Oborniki obejmująca wykonanie nowej trasy o długości 6,575 km. Wykonano m.in.: 2 skrzyżowania typu rondo, chodniki i ścieżki rowerowe, 4 obiekty inżynierskie (przejście podziemne i 3 wiadukty), ekrany akustyczne, oświetlenie skrzyżowań. Nowa droga w znacznym stopniu odciążała miasto Czarnków, w którym ruch tranzytowy przebiegał przez centrum oraz umożliwiła rozwój gminy Czarnków poprzez podłączenie nowych terenów inwestycyjnych do układu drogowego. Obwodnica zwiększyła bezpieczeństwo i płynność ruchu oraz znacząco zmniejszyła uciążliwość ruchu dla ludzi i środowiska. Cała wartość projektu 88,6 mln zł. Dofinansowanie ze środków UE 69,7 mln zł.
- Zakończona została budowa obwodnicy m. Wągrowiec w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241 wraz z remontem istniejących odcinków obwodnicy Wągrowca. W ramach inwestycji wybudowano odcinek drogi o długości 1,56 km, wyremontowano odcinek o dł. 6,2 km, wybudowano skrzyżowanie typu rondo na końcu obwodnicy, wybudowano ciąg pieszo- rowerowy, wybudowano drogę serwisową, wybudowano most 4- przęsłowy nad rzeką Wełną długości 164 m, wybudowano kanalizację

deszczową wzdłuż całej obwodnicy, zainstalowano oświetlenie wzdłuż całej obwodnicy. Całkowita wartość projektu: 40,9 mln zł, w tym 31,1 mln zł udział UE.

- W 2015 r. zrealizowano także szereg mniejszych zadań na drogach wojewódzkich, również istotnych dla sieci drogowej Wielkopolski, takich jak modernizacja drogi wojewódzkiej nr 185 Piotrowo – Zielonagóra wraz z mostem przez rzekę Wartę w mieście Zielonagóra (koszt realizacji inwestycji 5.262.400 zł w tym dofinansowanie UE 4.473.040 zł), wzmocnienie drogi wojewódzkiej nr 241 na odcinku Morakowo- Wągrowiec (koszt realizacji inwestycji 5.103.696,74 zł, w tym dofinansowanie UE 4 338.142,22 zł), modernizacja kilku odcinków drogi nr 308 (koszt realizacji trzech odcinków 9.679.631 zł, w tym dofinansowanie UE 7.377.686 zł), czy wykonanie wzmocnienia drogi wojewódzkiej nr 473 Koło- Dąbie- Łask na odcinkach Przybyłów – Chełmno i Chełmno- Dąbie (łącznie koszt wykonanego zadania to 4,6 mln zł, w tym środki pochodzące z UE to 3,9 mln zł), rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła w m. Klukowo (koszt realizacji inwestycji 1.681.473,53 zł, w tym dofinansowanie UE 1.060.166,27 zł).

W 2015 r. nie wydatkowano żadnych środków na zakup taboru kolejowego.

Wśród projektów realizowanych przez Port Lotniczy im. Henryka Wieniawskiego Poznań- Ławica w 2015 r. współfinansowanych ze środków unijnych należy wymienić:

- budowę równoległej drogi kołowania (RDK), która umożliwiła zwiększenie przepustowości drogi startowej (DS) z 14 do 30 operacji na godzinę w zależności od separacji między wykonywanymi operacjami; Całkowita wartość projektu: 46,9 mln zł, w tym 22,5 mln zł udział UE (POLiŚ 6.3);
- budowę terminala pasażerskiego wraz z infrastrukturą, która spowodowała podniesienie przepustowości z około 1,5 mln do blisko 3 mln pasażerów rocznie, dodatkowo obsługę 1100 odlatujących pasażerów w ciągu godziny oraz przyjęcie 1900 przylatujących pasażerów w ciągu godziny; Całkowita wartość projektu: 121,9 mln zł, w tym 49,4 mln zł udział UE (POLiŚ 6.3);
- rozbudowę PPS (płyty postojowej samolotów), co pozwoliło na uzyskanie 6 dodatkowych miejsc do parkowania samolotów kodu C (lub 3 dla kodu C i 2 dla kodu E) – po rozbudowie liczba stanowisk wzrosła z 17 do 23; Całkowita wartość projektu: 20,1 mln zł, w tym 9,4 mln zł udział UE (POLiŚ 6.3);
- modernizację drogi startowej (DS), co umożliwiło przyjmowanie statków powietrznych o większej masie przy zwiększonej ilości startów i lądowań; Dodatkowo rozbudowano oświetlenie nawigacyjne; etap ten stanowi przygotowanie do podniesienia kategorii systemu ILS z I do II, co pozwoli na wykonywanie operacji lotniczych w ograniczonych warunkach meteorologicznych; Całkowita wartość projektu: 53,3 mln zł, w tym 27,9 mln zł udział UE (WRPO).

2.16 województwo zachodniopomorskie

Obecnie obowiązującymi regionalnymi dokumentami strategicznymi w województwie zachodniopomorskim z zakresu transportu są: *Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*, *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego* oraz *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*.

W 2015 r. na drogach wojewódzkich zrealizowano zadania z zakresu BRD na kwotę 2.959.090 zł. Zadania te obejmowały wykonanie m. in.:

- 2,617 km nowych ciągów pieszych;
- 0,705 km ciągów pieszo- rowerowych;
- 1 nową zatokę postojową;
- 1 nową sygnalizację świetlną na przejściu dla pieszych.

Ponadto przebudowano:

- 2,210 km ciągów pieszych;
- 0,145 km ciągów pieszo- rowerowych;
- 8 zatok autobusowych.

Przykłady zrealizowanych zadań:

- budowa nowych chodników w m. Dygowo i Bolkowo w ciągu drogi woj. nr 163;
- budowa nowych chodników w m. Tychowo w ciągu drogi woj. nr 169;
- budowa zatoki autobusowej w m. Syrkowice w ciągu drogi woj. nr 163;
- budowa ciągu pieszo-rowerowego w m. Kołobrzeg w ciągu drogi woj. nr 163;

- przebudowa wysp kierujących w obrębie ronda na skrzyżowaniu dróg woj. nr 152 i 162 w m. Świdwin;
- przebudowa chodnika w m. Dębostrów w ciągu drogi woj. nr 114.

W ramach przebudowy dróg wojewódzkich o długości 35,9 km - wydatkowano kwotę w wysokości 21.279.323 zł, np. wykonano przebudowy:

- drogi nr 172 na odc. Połczyn Zdrój – Kołacz;
- drogi nr 120 w m. Stare Czarnowo - ul. Gryfińska;
- drogi nr 122 w m. Banie - ul. Baniewicka;
- drogi nr 125 na odc. Cedynia – Golice, drogi nr 126 - przejście przez m. Mieszkowice;
- ulicy Polnej i Szczecineckiej wraz z chodnikami w m. Czaplinek w ciągu drogi woj. nr 163;
- drogi nr 151 na odc. Ińsko – Ciemnik;
- drogi nr 103 na odc. Cerkwica – Czaplin.

W ramach środków *RPO* na lata 2014-2020 wydatkowano kwotę w wysokości 44.815.000 zł (brutto) na zakup i modernizację elektrycznego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym (5 pojazdów), natomiast w ramach *POIiŚ 2007-2013* wydatkowano kwotę w wysokości 128.412.000 zł (brutto) na zakup pasażerskiego taboru kolejowego (6 pojazdów).

VI. OCENA STANU REALIZACJI SRT2020 PO TRZECIM ROKU OBOWIĄZYWANIA

2015 r. był trzecim rokiem wdrażania SRT2020, a interwencje w niej przewidziane zostały zaplanowane do implementacji w wieloletnim 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.

W 2015 r. w odniesieniu do poszczególnych segmentów transportowych opracowano następujące dokumenty:

- *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK)* przyjęty przez Radę Ministrów w dn. 15.09.2015 r.;
- *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.)* przyjęty przez Radę Ministrów w dn. 08.09.2015 r.;
- *Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019* przyjęty przez Radę Ministrów w dn. 08.09.2015 r.;
- *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* przyjęta przez Radę Ministrów w dn. 17.03.2015 r.;
- *Program Realizacyjny na lata 2015-2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dn. 06.05.2015 r.,

a także:

- kontynuowano prace nad przygotowaniem programu wieloletniego pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023*;
- kontynuowano prace nad studiami wykonalności dla budowy kolei dużych prędkości (KDP), zapewniającymi możliwość wypracowania decyzji dotyczącej rozpoczęcia realizacji projektu KDP;
- rozpoczęto prace nad opracowaniem programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych;
- kontynuowano prace nad *Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*;
- rozpoczęto prace nad aktualizacją *Programu Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urzędzeń 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 2015 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 2015 r. dzięki dostępności środków z budżetu UE, kontynuowana była realizacja strategicznych projektów inwestycyjnych mających na celu stworzenie spójnej sieci transportowej i usprawnienie funkcjonowania systemu, zwiększenie wydajności oraz bezpieczeństwa już istniejącej infrastruktury i podniesienie jakości świadczonych usług w zakresie przewozów osób i rzeczy. Podstawowe wskaźniki w tym zakresie kształtują się następująco.

W 2015 r. oddano do ruchu 25,9 km dróg szybkiego ruchu, w tym 19,9 km dróg ekspresowych oraz 6 km autostrad. Na koniec 2015 r. kierowcy mieli do dyspozycji trasy szybkiego ruchu o łącznej długości ponad 3051 km, w tym ponad 1559 km autostrad i ponad 1492 km dróg ekspresowych.

Jednocześnie liczba miast wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi lub autostradami pozostała w 2015 r. na niezmiennym poziomie (12/18).

W wyniku prowadzonych prac inwestycyjnych na 89,6 km linii kolejowych umożliwiony został ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h (wobec 87 km w 2014 r.). Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h pozostała w 2015 r. na niezmiennym poziomie (10/18), natomiast wzrósł udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym (z 4,2 % w 2014 r. do 4,6 % w 2015 r.).

W 2015 r. o 12,3 %, tj. do poziomu 30,4 mln, wzrosła liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych. Dla porównania wskaźnik ten w 2014 r. wyniósł 27,07 mln.

W porównaniu z rokiem ubiegłym, w 2015 r. o 1,4 % wzrosły przeładunki w portach morskich do 69,7 mln ton. Jednocześnie zanotowano 2,2 % wzrostu potencjału przeładunkowego portów morskich z poziomu 134,7 mln ton w 2014 r. do 137,7 mln ton w 2015 r.

Zmniejszyła się liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Wskaźnik ten zmniejszył się o 8,2 % z poziomu 3202 ofiar śmiertelnych w 2014 r. do poziomu 2938 w 2015 r.

Z kolei liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich w Polsce spadła z poziomu 159,7 w 2014 r. do 158,3 w 2015 r.

W 2015 r. ustanowiony został *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, który określa priorytety inwestycyjne służące osiągnięciu celów *SRT2020*. Realizacja zaplanowanych w nim przedsięwzięć umożliwi dokończenie budowy głównych ciągów komunikacyjnych, a tym samym zapewni integrację z europejską siecią transportową oraz umożliwi zwiększenie spójności terytorialnej Polski. Budowa obwodnic miast oraz dróg o wysokich parametrach technicznych poprawi bezpieczeństwo ruchu. Dodatkowo w tym zakresie wyodrębniony został specjalny komponent *Programu* zawierający plany licznych drobnych inwestycji poprawiających bezpieczeństwo na drogach krajowych w miejscach o największym ryzyku wypadków. Jednakże ze względu na termin ustanowienia *Programu* (koniec trzeciego kwartału 2015 r.) jego wpływ na realizację *SRT2020* ocenić będzie można w kolejnym roku.

Kluczowe znaczenie dla realizacji planów inwestycyjnych ujętych w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* mają dostępne na ten cel środki finansowe. Budżet *Programu* przeznaczony na realizację nowych przedsięwzięć ustanowiony został na poziomie 107 mld zł, zaś szacowany koszt realizacji tych inwestycji wynosi 198 mld zł. W związku z tym, konieczne będzie podjęcie działań służących pozyskaniu nowych źródeł finansowania oraz dostosowaniu zakresu rzeczowego dokumentu do realnych możliwości inwestycyjnych. Ponadto, w zakresie nowelizacji *Programu*, uwzględnione zostaną wnioski wynikające z *Generalnego Pomiaru Ruchu 2015* prezentującego najbardziej aktualny obraz obciążenia ruchem pojazdów poszczególnych odcinków dróg krajowych. Dane te pozwolą m.in. wskazać najbardziej pilne inwestycje.

Pod koniec 2015 r. Sekretariat Krajowej Rady BRD rozpoczął proces ewaluacji polityki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w Polsce w latach 2011-2015. W wyniku ewaluacji uzyska się precyzyjną ocenę wpływu realizowanych działań w ostatnim okresie na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych.

W 2015 r. opracowany został *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK)* przyjęty przez Radę Ministrów w dn. 15.09.2015 r., w celu wzmocnienia efektywności transportu kolejowego, zwiększenia bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego oraz poprawy jakości przewozów pasażerskich i towarowych. *KPK* określa zadania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i zakłada maksymalne wykorzystanie środków UE na sfinansowanie projektów w ramach: *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*, instrumentu *Łącząc Europę*, *Programu Polska Wschodnia na lata 2014-2020* oraz *Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014-2020*.

Ponadto, w 2015 r. kontynuowano prace nad przygotowaniem programu wieloletniego pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023*. Program ma na celu zapewnienie efektywnej kontroli wydatkowania środków publicznych oraz pełne wdrożenie postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21.11.2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Realizowano działania legislacyjne i finansowe pozwalające na osiągnięcie w 2020 r. poziomu około 6% udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym.

W ramach POIiŚ 2007-2013 w zakresie działania 7.4 *Rozwój transportu intermodalnego* realizowanych jest 21 projektów dotyczących infrastruktury i taboru kolejowego do wykonywania przewozów intermodalnych na kwotę około 470 mln zł (współfinansowanie ze środków UE).

W 2015 r. przyjęto w ramach POIiŚ 2014-2020 kryteria wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.2 *Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych*, w zakresie transportu intermodalnego, w tym dla infrastruktury terminali intermodalnych wraz z infrastrukturą dostępową, urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, systemów telematycznych i satelitarnych, a także taboru kolejowego służącego do przewozów intermodalnych.

W 2015 r. trwały prace nad rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie pomocy na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ na lata 2014 – 2020.

Działając na podstawie wniosków sformułowanych w *Informacji o realizacji Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030) za rok 2014* Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podjęło prace nad opracowaniem programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Konieczne wydaje się kontynuowanie konsultacji z Komisją Europejską w zakresie dostępnych środków z budżetu UE przeznaczonych na przygotowanie i realizację inwestycji dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Całość tych zadań jest elementem przygotowania do rewizji europejskiej sieci transportowej TEN-T w 2023 r. Obecnie poza drobnymi fragmentami w dolnych odcinkach rzek Wisły i Odry polskie śródlądowe drogi wodne zostały pominięte w europejskiej sieci transportowej TEN-T. W związku z powyższym, przy następnej rewizji konieczne jest posiadanie gotowych i przyjętych programów dotyczących przebudowy dróg wodnych.

W zakresie transportu lotniczego sugerowane jest położenie większego nacisku na kwestie multimodalności i rozwoju tego obszaru, poprzez realizację inwestycji pozwalających na bezpośrednie skomunikowanie portów lotniczych z centrami miast połączeniami kolejowymi i drogowymi. Skomunikowanie portów lotniczych połączeniami kolejowymi, w szczególności lotnisk oddalonych od centrum miasta, przekłada się bezpośrednio na korzyści dla pasażerów, a także przyczynia się do aktywizacji terenów wokół portów lotniczych, będąc stymulatorem rozwoju gospodarczego regionu oraz powstawania nowych miejsc pracy.

Dla właściwej realizacji celów *SRT2020* niezbędne jest zapewnienie odpowiedniej koordynacji działań podejmowanych zarówno na szczeblu krajowym, jak i regionalnym. W obszarze programowania inwestycji transportowych, spójność ta została osiągnięta dzięki stworzonemu na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2016 r. poz. 383) systemowi powiązań dokumentów planistycznych, opracowywanych na poszczególnych poziomach administracji. W tym kontekście na uwagę zasługuje szereg działań podjętych przez 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 ramach nowej perspektywy finansowej 2014-2020. Budżet UE na lata 2014-2020 przewiduje dla Polski ok. 105,8 mld euro, z czego 82,2 mld euro zostanie przeznaczonych na politykę spójności. Uzyskując taki poziom alokacji w ramach polityki spójności, Polska stanie się największym jej beneficjentem w okresie programowania 2014-2020.

ZAŁĄCZNIK 1: Działania legislacyjne podjęte w 2015 r. przyczyniające się do realizacji celów *SRT2020*

ZAŁĄCZNIK 2: Działania Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego podjęte w 2015 r. przyczyniające się do realizacji celów *SRT2020*