



**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

**Informacja o realizacji**  
***Strategii rozwoju transportu***  
***do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)***  
**w roku 2013**

Zatwierdzenie:  
Minister Infrastruktury i Rozwoju:

  
Maria Wasiak

Opracowanie:

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

Tel.: +48 22 273 76 00

Fax.: +48 22 273 89 08

## **SPIS TREŚCI**

WPROWADZENIE.....	5
<b>I. NAJWAŻNIEJSZE TRENDY W TRANSPORCIE NA TLE SYTUACJI MAKROEKONOMICZNEJ W POLSCE W 2013 R.....</b>	<b>7</b>
<b>II. REALIZACJA CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030R.).....</b>	<b>15</b>
1. CEL SZCZEGÓŁOWY: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej.	15
2. CEL SZCZEGÓŁOWY: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym	28
3. CEL SZCZEGÓŁOWY: bezpieczeństwo i niezawodność.....	33
4. CEL SZCZEGÓŁOWY: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko .....	38
5. CEL SZCZEGÓŁOWY: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych .....	45
<b>III. FINANSOWANIE SRT2020 .....</b>	<b>48</b>
1. ŚRODKI FINANSOWE WYDATKOWANE W ROKU 2013 NA REALIZACJĘ SRT2020 W POSZCZEGÓLNYCH RODZAJACH TRANSPORTU:.....	48
2. PERSPEKTYWA FINANSOWA 2007-2013 na koniec 2013r. ....	50
<b>IV WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW SRT 2020: .....</b>	<b>59</b>
<b>V. ZAANGAŻOWANIE PODMIOTÓW ZEWNĘTRZNYCH W REALIZACJĘ CELÓW SRT 2020 .....</b>	<b>61</b>
1. ZAANGAŻOWANIE MINISTERSTW.....	61
2. ZAANGAŻOWANIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO.....	70
<b>VI. OCENA STANU REALIZACJI SRT2020 PO PIERWSZYM ROKU: .....</b>	<b>99</b>
ZAŁĄCZNIK: Działania legislacyjne podjęte w 2013r. w związku z realizacją SRT 2020 – oddzielny plik .....	<b>100</b>



## WPROWADZENIE

Przyjęcie w dniu 22 stycznia 2013 roku przez Radę Ministrów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030r.)* - zwanej dalej „SRT2020” - umożliwiło rozpoczęcie prac związanych z wdrażaniem działań przewidzianych w ramach ww. średniookresowego dokumentu strategicznego, powiązanego zarówno z nadrzędnymi krajowymi strategiami rozwoju kraju, jak i uwzględniającego wytyczne wynikające z unijnej polityki transportowej. Mając na uwadze powyższy kontekst, SRT2020 wyznacza najważniejsze cele i kierunki interwencji do podjęcia w perspektywie lat 2020/2030 niezbędne dla wzmocnienia systemu transportowego w Polsce w taki sposób, aby przyczyniał się do podniesienia konkurencyjności gospodarki naszego kraju.

Osiągnięcie głównego celu SRT2020 w postaci zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym, wymaga podejmowania działań horyzontalnych i wielopoziomowych, uwzględniających zaangażowanie decydentów na różnych szczeblach administracyjnych. Stąd też SRT2020 - oprócz działań będących w kompetencji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju - przewiduje także szereg zadań dla innych resortów i instytucji.

W związku z powyższym niniejsza Informacja uwzględnia również działania służące realizacji SRT2020 podjęte przez inne urzędy centralne i jednostki samorządowe w 2013r. w odniesieniu do zadań ujętych w rozdziale 9 przedmiotowej *Strategii* pt: *System wdrażania i monitoringu SRT2020*.

Wymóg opracowania *Informacji* wynika z zapisów SRT2020<sup>1</sup>. Coroczna cykliczność jej opracowania pozostaje w spójności z okresem sprawozdawczym „*Planu działań służących realizacji Strategii Rozwoju kraju 2020*”. Niniejsza informacja jest pierwszym ze sprawozdań, które minister właściwy ds. transportu – będący koordynatorem wdrażania SRT2020 – jest zobowiązany przygotować w celu monitorowania postępów realizacji ww. Strategii. Zostało ono opracowane na podstawie analiz własnych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, a także informacji przekazanych przez inne resorty zaangażowane w realizację celów SRT2020 oraz jednostki samorządu terytorialnego. *Informacja* podlega rozpatrzeniu i zaopiniowaniu przez Komitet Koordynacyjny ds. Polityki Rozwoju<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Stosownie do zapisów SRT 2020 pkt *Miejsce i rola Strategii Rozwoju Transportu*, jak i rozdziału 9 *System wdrażania i monitoringu SRT2020*[http://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony\\_transport/SRT/Documents/Strategia\\_Rozwoju\\_Transportu\\_do\\_2020\\_roku.pdf](http://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony_transport/SRT/Documents/Strategia_Rozwoju_Transportu_do_2020_roku.pdf)

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

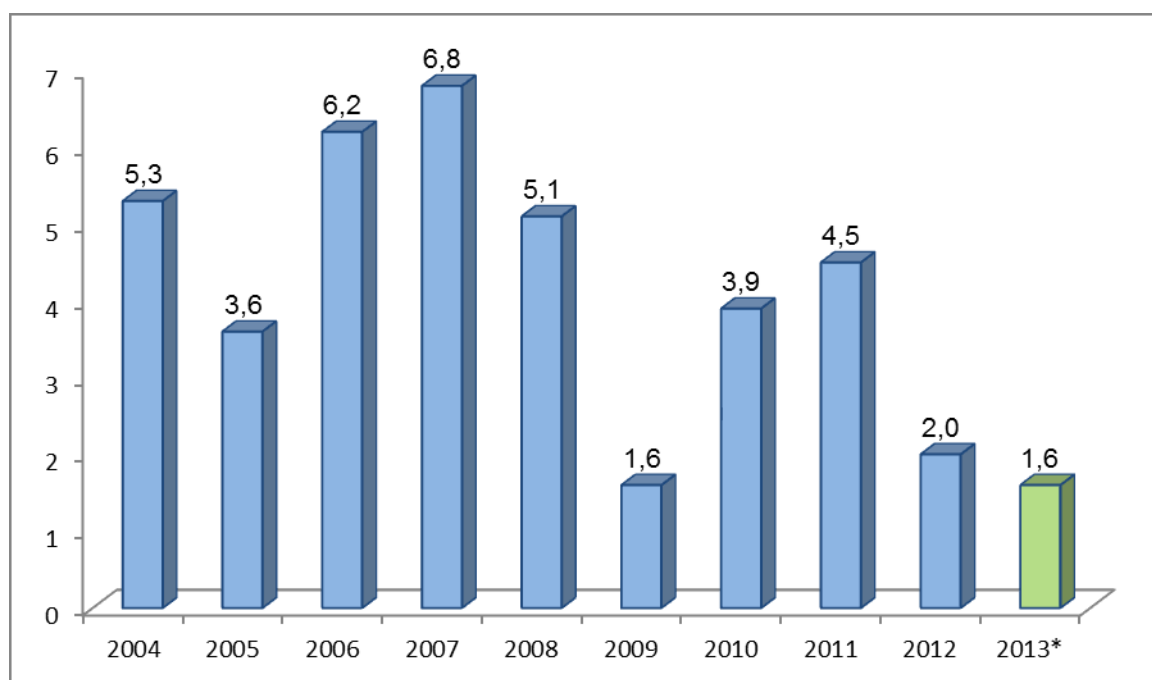


## I.NAJWAŻNIEJSZE TRENDY W TRANSPORCIE NA TLE SYTUACJI MAKROEKONOMICZNEJ W POLSCE W 2013 R.

Według wstępnych szacunków GUS, przy nadal utrzymujących się niekorzystnych uwarunkowaniach w gospodarce europejskiej, **produkt krajowy brutto w Polsce** w 2013 r. zwiększył się realnie o 1,6% w skali roku (w cenach stałych roku poprzedniego). Dla porównania wzrost ten w 2012 r. wynosił 2,0%.<sup>3</sup> Poniższy wykres obrazuje tempo wzrostu PKB w Polsce w latach 2004- 2013.

### Wykres 1

Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w Polsce w latach 2004-2013 (% , r/r, ceny stałe)



\* wstępne szacunki GUS dla 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne MIR na podstawie danych GUS

Według danych Eurostatu **produkt krajowy brutto w UE-28** ogółem w 2013 r. zwiększył się o 0,1 % w stosunku do poprzedniego roku (wobec zmniejszenia o 0,4% w 2012 r.).<sup>4</sup>

W latach 2004–2013 Polska, obok Słowacji, osiągnęła największy wzrost PKB wśród państw naszego regionu oraz w UE. Po wejściu do UE, polski PKB zwiększył się prawie o połowę (48,7%). Pozostałe państwa Europy Środkowo-Wschodniej rozwijały się wolniej – ze średnim wzrostem gospodarczym w tych latach na poziomie 27%. Średni wzrost w przypadku starych krajów Unii osiągnął w powyższym okresie 11%.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Informacja Głównego Urzędu Statystycznego w sprawie skorygowania szacunku wartości produktu krajowego brutto za lata 2012 i 2013, GUS, Warszawa, 04.04.2014r.

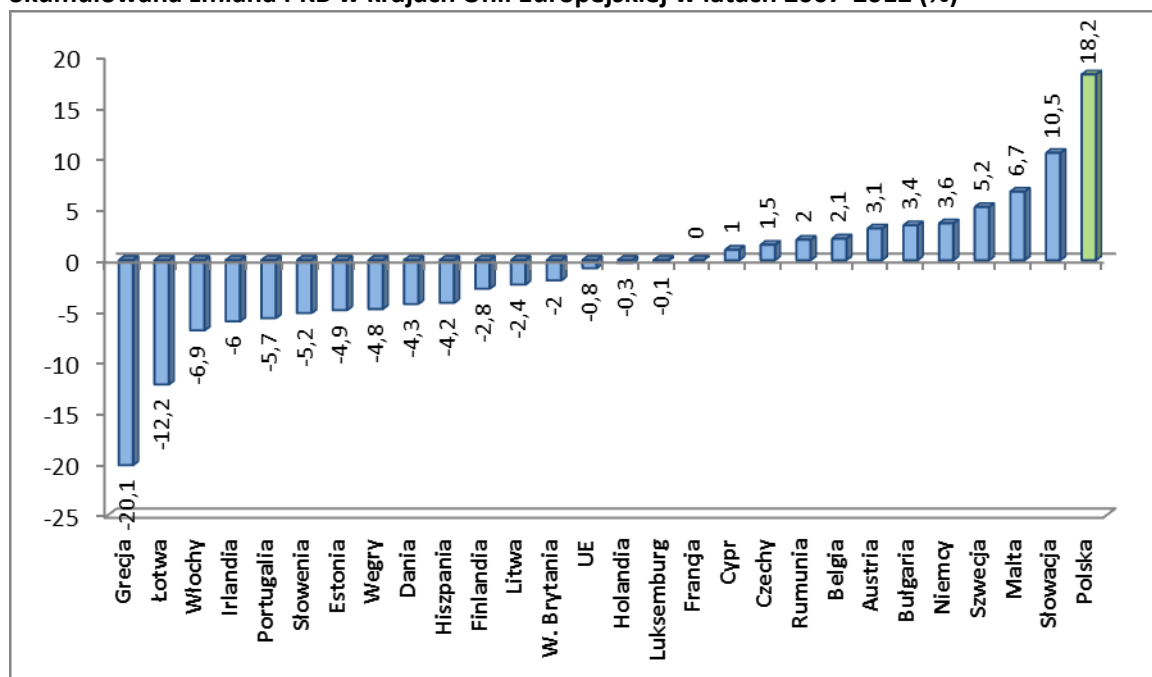
<sup>4</sup> Real GDP growth rate- volume, Eurostat (stan na 02.07.2014 r.)

<sup>5</sup> Polskie 10 lat w UE Raport MSZ, 2014

Skumulowaną zmianę PKB w krajach Unii Europejskiej w latach 2007-2012 oraz w latach 2004-2012 przedstawiają wykresy 2 i 3.

**Wykres 2**

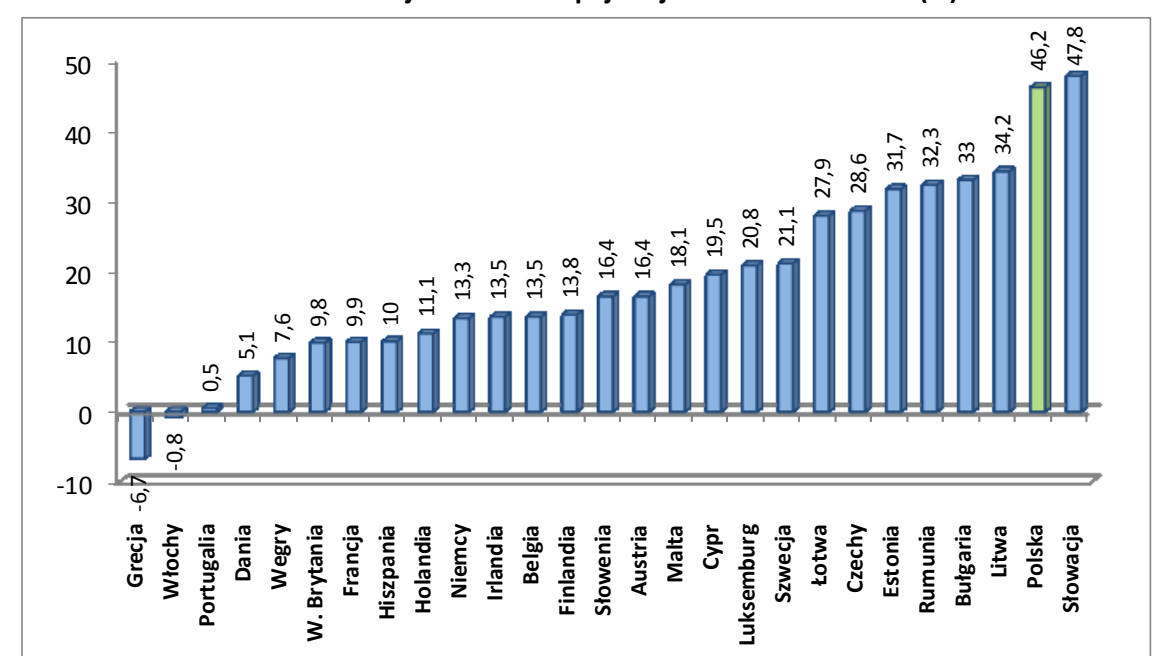
**Skumulowana zmiana PKB w krajach Unii Europejskiej w latach 2007-2012 (%)**



Źródło: Opracowanie własne MIR na podstawie danych GUS<sup>6</sup>

**Wykres 3**

**Skumulowana zmiana PKB w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2012 (%)**



Źródło: Opracowanie własne MIR na podstawie danych GUS<sup>7</sup>

<sup>6</sup> *Sytuacja makroekonomiczna w Polsce w 2012 roku na tle procesów w gospodarce światowej*, GUS, Warszawa 2013

<sup>7</sup> *Historia Polski w liczbach. Polska w Europie*, GUS, Warszawa 2014

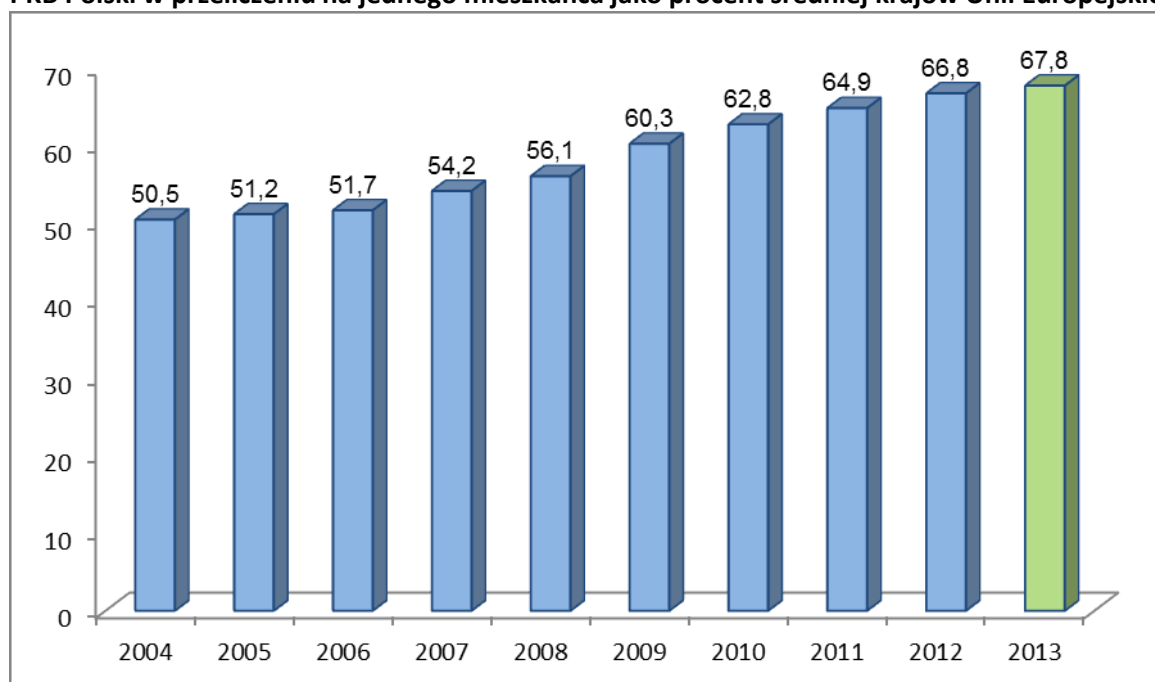


Światowy kryzys finansowy, który rozpoczął się w 2008 r., wpłynął na znaczne pogorszenie koniunktury. Polska gospodarka również odczuła jego skutki. W latach 2009–2013 nastąpiło spowolnienie wzrostu PKB, ale proces doganiania średniej UE nie wyhamował. Przez całą dekadę od wejścia do Unii wzrost gospodarczy w Polsce utrzymywał się powyżej średniej unijnej, a w latach 2008–2012 przekroczył nawet średnią państw członkowskich UE-9.<sup>8</sup>

Wg danych Eurostatu, w 2004 r. **PKB Polski w przeliczeniu na jednego mieszkańca** wynosił 50,5 % średniej krajów Unii Europejskiej, a w 2013 r. już 67,8 %.<sup>9</sup> Poniższy wykres przedstawia postęp, jaki dokonał się w tym zakresie w Polsce na przestrzeni lat 2004-2013.

#### Wykres 4

**PKB Polski w przeliczeniu na jednego mieszkańca jako procent średniej krajów Unii Europejskiej (%)**



Źródło: Opracowanie własne MIR na podstawie danych Eurostatu

Dużym wsparciem dla rozwoju kraju był i nadal jest napływ **funduszy strukturalnych** w ramach polityki spójności UE. W unijnym budżecie na lata 2007-2013 środki przewidziane dla Polski w ramach tej polityki wyniosły ponad 67 mld euro – najwięcej wśród unijnych beneficjentów. Napływ środków z UE do Polski zwiększył się jeszcze w latach 2014-2020. Parlament Europejski zatwierdził w listopadzie 2013 r. budżet UE na lata 2014-20, który przewiduje dla Polski ok. 120 mld euro, z czego 82 mld euro zostanie przeznaczonych na politykę spójności.<sup>10</sup>

Według danych GUS eksport towarów z Polski w 2013 r. wzrósł o 8,0% w stosunku do roku poprzedniego (tj. o ponad 11,5 mld EUR), osiągając wartość 155,0 mld EUR.<sup>11</sup> Natomiast import wyniósł 157,0 mld EUR i był o 1,9% (tj. o ponad 2,9 mld EUR) wyższy niż w 2012 r. Wyniki te

<sup>8</sup> *Polskie 10 lat w UE*, Raport MSZ, 2014; UE-9 odnosi się do krajów Europy środkowo-wschodniej, które weszły do UE w 2004r. i 2007r. (z wyłączeniem Cypru, Malty i Polski).

<sup>9</sup> *GDP and main components*, Eurostat (stan na 02.07.2014 r.)

<sup>10</sup> Wyczerpanie własne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

<sup>11</sup> *Handel Zagraniczny. Styczeń-Grudzień 2013 R.*, GUS, Warszawa, sierpień 2014 r.

przełożyły się na znaczącą redukcję deficytu obrotów towarowych – o blisko 8,6 mld EUR, do poziomu 2,0 mld EUR.

W strukturze geograficznej obrotów towarowych w 2013 roku zwiększył się udział krajów rozwiniętych (w tym krajów UE). Wzrosło również znaczenie krajów rozwijających się, natomiast znaczenie krajów Europy Środkowo-Wschodniej zmniejszyło się.<sup>12</sup>

**Tabela 1**  
**Przewozy ładunków i pasażerów w 2013 r.**

Wyszczególnienie	2012	2013	zmiana (2012=100)
<b>PRZEWOZY ŁADUNKÓW (w tysiącach ton)</b>	<b>1 789 345</b>	<b>1 848 348</b>	<b>103,3</b>
Transport kolejowy	230 878	232 596	100,7
Transport samochodowy	1 493 386	1 553 050	104
w tym zarobkowy	808 297	857 959	106,1
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	620 199	652 862	105,3
Transport morski	7 476	6 965	93,2
Śródlądowy transport wodny	4 579	5 044	110,2
Transport lotniczy	41	37	90,1
<b>PRZEWOZY ŁADUNKÓW (w milionach tonokilometrów)</b>	<b>325 775</b>	<b>347 887</b>	<b>106,8</b>
Transport kolejowy	48 903	50 881	104
Transport samochodowy	233 310	259 708	111,3
w tym zarobkowy	193 860	216 155	111,5
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	165 504	184 511	111,5
Transport morski	20 299	16 299	80,3
Śródlądowy transport wodny	815	768	94,2
Transport lotniczy	123	119	96,6
<b>PRZEWOZY PASAŻERÓW (w tysiącach pasażerów)</b>	<b>779 797</b>	<b>739 556</b>	<b>94,8</b>
Transport kolejowy	273 182	269 815	98,8
Transport samochodowy	497 288	459 947	92,5
Transport morski	642	606	94,4
Śródlądowy transport wodny	1 515	1 540	101,7
Transport lotniczy	7 170	7 648	106,7
<b>PRZEWOZY PASAŻERÓW (w milionach pasażerokilometrów)</b>	<b>49 884</b>	<b>50 088</b>	<b>100,4</b>
Transport kolejowy	17 826	16 797	94,2
Transport samochodowy	20 012	20 039	100,1
Transport morski	158	148	93,5
Śródlądowy transport wodny	24	20	84,2
Transport lotniczy	11 864	13 084	110,3

Źródło: Opracowanie własne MIR na podstawie danych GUS<sup>13</sup>

<sup>12</sup> *Handel Zagraniczny. Styczeń-Grudzień 2013 R.*, GUS, Warszawa, sierpień 2014 r.

<sup>13</sup> *Transport – Wyniki działalności w 2013 R.*, GUS, Warszawa, sierpień.2014 r.

Wg szacunków GUS, w 2013 r. sprzedaż usług<sup>14</sup> w jednostkach transportu ogółem<sup>15</sup> zwiększyła się o ponad 3% w stosunku do roku poprzedniego (w 2012 r. odnotowano wzrost o 4,3%). W jednostkach transportu o liczbie pracujących powyżej 9 osób sprzedaż w cenach stałych w 2013 r. była o 4,8% wyższa niż przed rokiem (w 2012 r. odnotowano wzrost o 6,4%).<sup>16</sup>

W 2013 r. spośród grup o największym udziale w transporcie ogółem, wzrost sprzedaży usług obserwowano w magazynowaniu i działalności usługowej wspomagającej transport (7,0%) oraz w transporcie samochodowym (3,8%). Spadek sprzedaży, w skali podobnej do obserwowanej w 2012 r., odnotowano w transporcie kolejowym (o 4,7%).<sup>17</sup>

Tabela 1 przedstawia wstępne dane GUS dotyczące przewozów ładunków i pasażerów w 2013 r. W 2013 r. wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1848,3 mln ton ładunków, tj. o 3,3% więcej niż przed rokiem. Wykonana praca przewozowa wyniosła 347,9 mld tonokilometrów i była większa o 6,8% w porównaniu do 2012 r.

Wzrost przewozów ładunków odnotowano w transporcie samochodowym oraz w transporcie kolejowym i wodnym śródlądowym. W 2013 r. transportem samochodowym przewieziono 1553,1 mln ton, co stanowi wzrost o 4% w stosunku do poprzedniego roku (1493,4 mln ton w 2012 r.). W przypadku transportu kolejowego odnotowano wzrost o 0,7%. W 2013 r. za pomocą tej gałęzi transportu przewieziono 232,6 mln ton, w stosunku do 230,9 mln ton w 2012 r. Największy wzrost odnotowano w przypadku transportu wodnego śródlądowego, tj. o 10,2% (5 mln ton w 2013 r. w stosunku do 4,6 mln ton w 2012 r.).

W przypadku transportu morskiego i lotniczego w 2013 r. nastąpił spadek przewozów ładunków odpowiednio o 6,8 % (do poziomu 7 mln ton w 2013 r.) oraz o 9,9 % (do poziomu 0,04 mln ton w 2013 r.).

Z kolei wyrażona w tonokilometrach praca przewozowa w 2013 r. wzrosła w transporcie samochodowym (o 11,3%) oraz kolejowym (o 4%), natomiast w pozostałych rodzajach transportu zmniejszyła się (w przypadku transportu morskiego o 19,7%, transportu wodnego śródlądowego o 5,8%, natomiast lotniczego o 3,4%).

W portach morskich w 2013 r. przeładowano 64,1 mln ton ładunków, tj. o 9,0% więcej niż rok wcześniej.<sup>18</sup> Wpłynął na to wzrost w skali roku przeładunków kontenerów (o 21,0%), przeładunków w grupie ładunków masowych suchych (o 10,7%), przeładunków w grupie ładunków masowych ciekłych (o 3,1%) oraz ładunków tocznych (o 2,2%). Obniżyły się natomiast przeładunki pozostałych ładunków drobnicowych (o 4,0%).

W 2013 r. w porównaniu z poprzednim rokiem wzrosły przeładunki w portach: Gdynia (o 14,2% do 15,1 mln ton), Gdańsk (o 11,4% do 27,2 mln ton), Świnoujście (o 6,5% do 12,0 mln ton) oraz Szczecin (o 3,5% do 7,9 mln ton). Spadek odnotowano natomiast w Policach (o 14,8% do 1,5 mln ton). Przeładunki w polskich portach w 2013 r. ilustruje wykres 5.

<sup>14</sup> Obejmująca wpływy za przewozy ładunków, pasażerów, bagażu i poczty, przeładunki, spedycję, składowanie i magazynowanie ładunków oraz inne usługi związane z obsługą transportu.

<sup>15</sup> W cenach stałych; łącznie z przedsiębiorstwami transportowymi o liczbie pracujących do 9 osób.

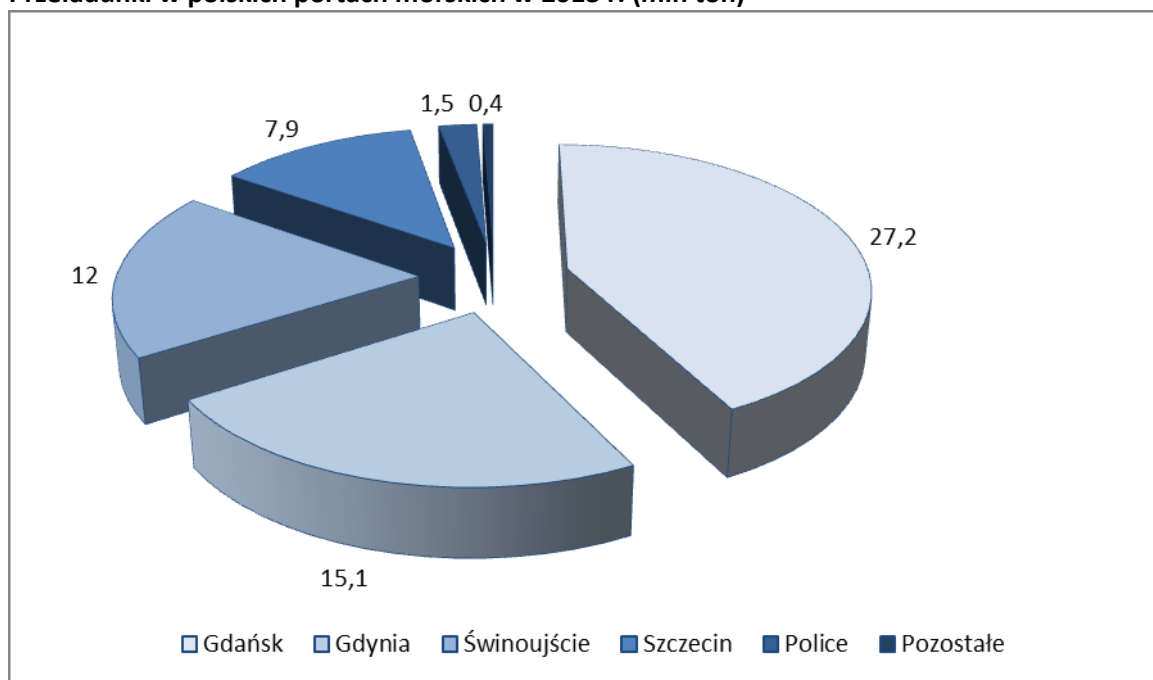
<sup>16</sup> Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju w 2013 r., GUS, Warszawa 2014

<sup>17</sup> j.w.

<sup>18</sup> J.w.

## Wykres 5

### Przeładunki w polskich portach morskich w 2013 r. (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne MIR na podstawie danych GUS

W 2013 r. **środkami transportu publicznego**<sup>19</sup> przewieziono 739,6 mln pasażerów, tj. o 5,2% mniej niż przed rokiem (779,8 mln pasażerów w 2012 r.).<sup>20</sup> Mniejsze o 7,5% były przewozy w transporcie samochodowym (459,9 mln pasażerów w stosunku do 497,3 mln pasażerów w 2012 r.). W przypadku transportu kolejowego odnotowano spadek przewozów o 1,2% (269,8 mln pasażerów w 2013 r. w stosunku do 273,2 mln pasażerów w 2012r.) W przypadku transportu morskiego spadek ten wyniósł odpowiednio 5,6%.

Praca przewozowa wykonana przy przewozie pasażerów w 2013 r. wyniosła 50,1 mld pasażerokilometrów i była o 0,4% większa niż przed rokiem (49,9 mld pasażerokilometrów w 2012 r.).

W 2013 r. wzrosły natomiast przewozy pasażerów transportem wodnym śródlądowym (wzrost o 1,7%, tj. do poziomu 1,5 mln pasażerów w 2013 r.) i transportem lotniczym.

Wg danych ULC polskie porty lotnicze obsłużyły w 2013 roku blisko 25 mln pasażerów, tj. o 2,2% więcej niż rok wcześniej.<sup>21</sup> Łączny wynik wszystkich polskich portów był nieznacznie gorszy w porównaniu do europejskich portów zrzeszonych w ACI<sup>22</sup>, które w roku 2013 zanotowały wzrost na poziomie 2,8%.

<sup>19</sup> Bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej

<sup>20</sup> Wszystkie dane dotyczące przewozu pasażerów pochodzą z publikacji: *Transport – Wyniki działalności w 2013 r.*, GUS, Warszawa, sierpień 2014 r.

<sup>21</sup> Wszystkie dane dotyczące portów lotniczych pochodzą z opracowania: *Analiza przewozów pasażerskich w polskich portach lotniczych w 2013 roku*, ULC, Warszawa, 27.03.2014

<sup>22</sup> ACI – ang. Airports Council International - Międzynarodowej Rada Lotnisk - jest jedynym globalnym, handlowym przedstawicielem portów lotniczych na świecie. Założona w 1991 roku, ACI reprezentuje interesy portów lotniczych w relacjach z rządami i organizacjami międzynarodowymi takimi jak ICAO. Ponadto, ACI rozwija normy, zasady i zalecenia w zakresie stosowania praktyk dla lotnisk, a także dostarcza informacji i oferuje portom lotniczym szkolenia w celu podniesienia poziomu standardów stosowanych na świecie.

Mimo wzrostu przewozów pasażerskich, polski rynek w 2013 roku odnotował spadek liczby operacji lotniczych o blisko 5%. Taki wynik był efektem znaczącego zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs.

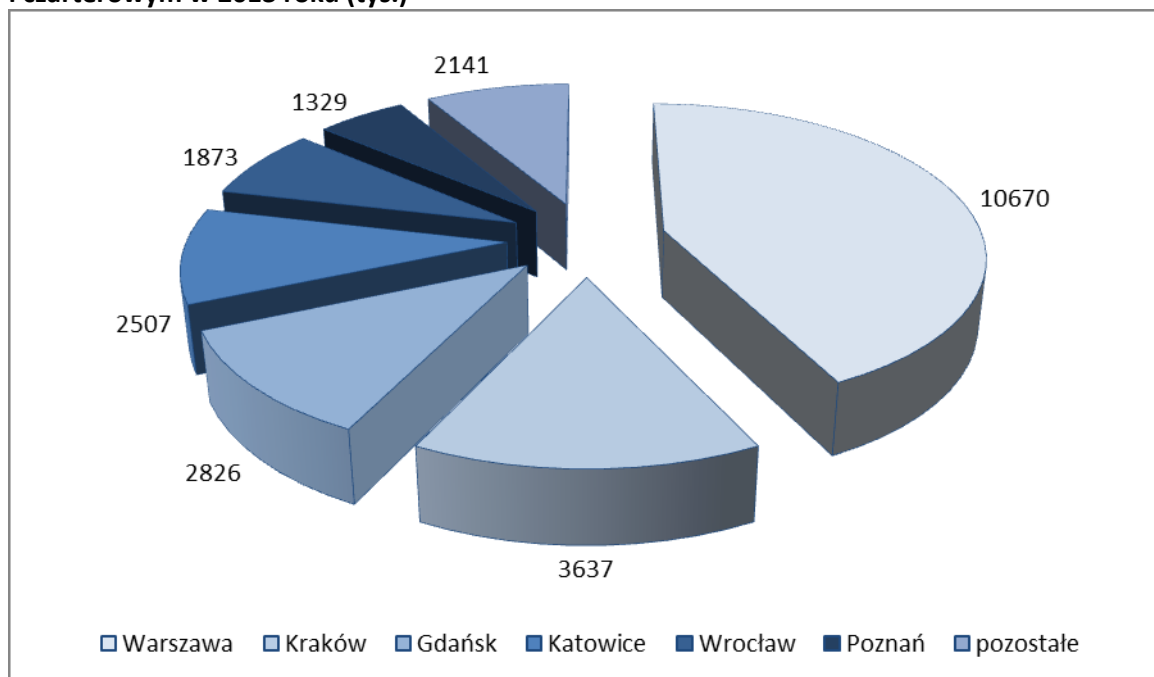
Liderem wzrostów przewozów pasażerskich był Port im. Fryderyka Chopina w Warszawie, który w 2013 roku zanotował niemal 6-krotnie wyższy wzrost liczby obsłużonych pasażerów w odniesieniu do porównywalnych portów ACI.

W przeciwieństwie do portów ACI porty regionalne w Polsce łącznie zanotowały spadek ruchu o blisko 4%. Zdecydowanym liderem był port w Krakowie, który zwiększył ruch o 7%. Dodatnią dynamikę ruchu zanotowały ponadto lotniska w Rzeszowie i Bydgoszczy.

Na wykresie 6 przedstawiono wielkości dotyczące obsłużonych pasażerów w ruchu lotniczym krajowym i międzynarodowym- regularnym i czarterowym w 2013 roku.

### Wykres 6

**Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu lotniczym krajowym i międzynarodowym- regularnym i czarterowym w 2013 roku (tys.)**



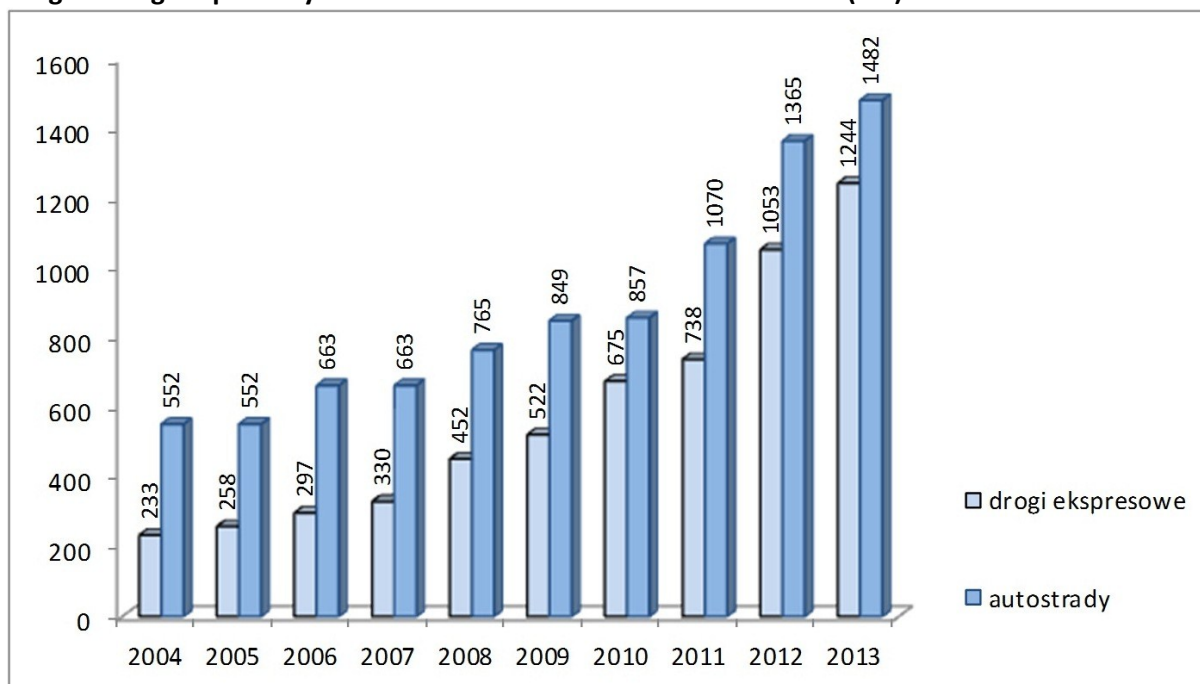
Źródło: Opracowanie własne MIR na podstawie danych ULC

Wg danych GDDKiA w 2013 r. **długość autostrad** zwiększyła się o 116,8 km (z poziomu 1365 km w 2012 r.) i w końcu roku wynosiła **1481,8 km**. W porównaniu do 2012 r. **długość dróg ekspresowych** wzrosła o 191,3 km (z poziomu 1053 km w 2012 r.) i w końcu 2013 r. wynosiła **1244,3 km**.

Wykres 7 przedstawia postępy w zakresie budowy dróg ekspresowych i autostrad w Polsce na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia.

### Wykres 7

#### Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2004-2013 (km)

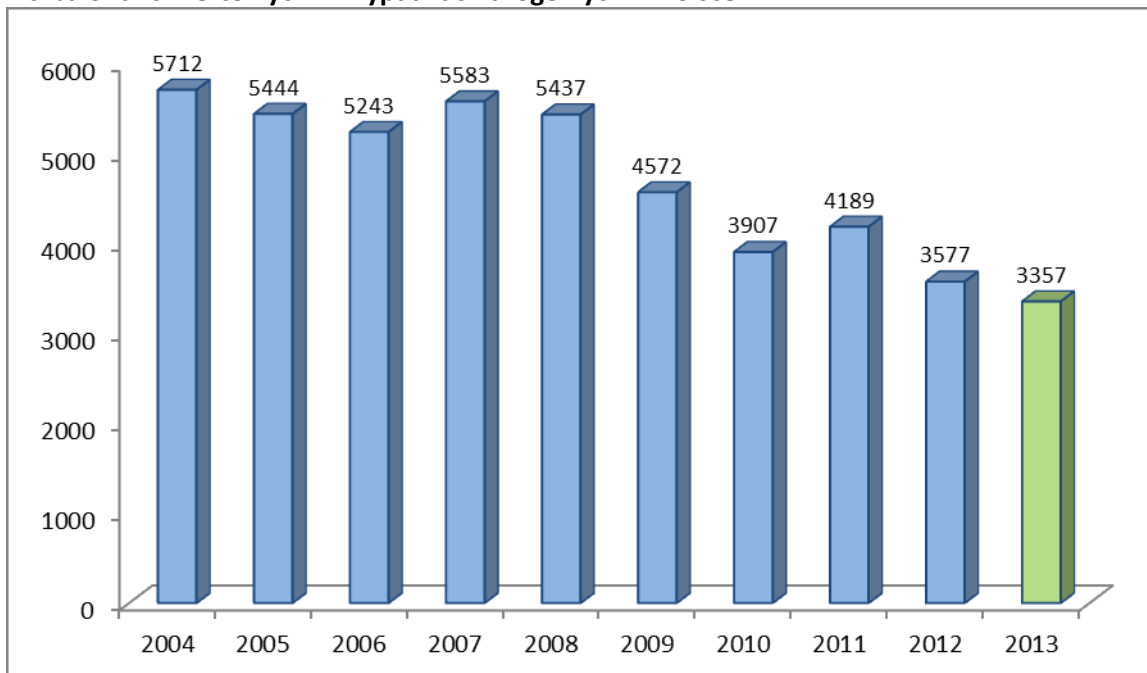


Źródło: Opracowanie własne MIR na podstawie danych GUS i GDDKiA

Dzięki prowadzonym działaniom konsekwentnie **spada liczba ofiar śmiertelnych** w wypadkach drogowych w Polsce, co przedstawia wykres 8. W 2013r. wskaźnik ten zmniejszył się do 3357 ofiar śmiertelnych, co stanowiło spadek o ponad 6 % w stosunku do roku poprzedniego oraz o 14 % w porównaniu z rokiem bazowym dla SRT2020, tj. 2010.

### Wykres 8

#### Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce



Źródło: Opracowanie własne MIR na podstawie danych GUS i Sekretariatu KRBRD

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

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

Istotą dobrze i efektywnie funkcjonującego systemu transportowego wychodzącego naprzeciw najważniejszym wyzwaniom i sprzyjającego rozwojowi gospodarczemu kraju oraz jego poszczególnych regionów jest rozwinięta, zintegrowana i nowoczesna infrastruktura transportowa. Strategiczne podejście do planowania rozwoju infrastruktury transportowej wymaga przygotowania realistycznych ram realizacyjnych, z uwzględnieniem harmonogramu budżetowego biorącego pod uwagę źródła finansowania poszczególnych projektów inwestycyjnych. Rolę taką w odniesieniu do sektora transportu spełnia *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. 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. W 2013r. powstał pierwszy projekt *Dokumentu Implementacyjnego do SRT2020*, który w dalszej kolejności będzie podlegał strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko oraz uzgodnieniom międzyresortowym i społecznym w kraju, a także z KE. Ww. dokument ma na celu wdrażanie założeń SRT2020 poprzez m.in. opracowanie priorytetów inwestycji transportowych w poszczególnych sektorach wraz z harmonogramem ich realizacji. Ocena inwestycji została dokonana poprzez zastosowanie obiektywnych i mierzalnych kryteriów przyczyniających się do realizacji celów SRT2020.

Osiągnięcie celu szczegółowego 1 SRT2020 wiązało się z podjęciem następujących działań w 2013r. w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu:

#### 1.1. TRANSPORT DROGOWY

##### a. działania programowe:

W 2013 r. Ministerstwo<sup>23</sup> prowadziło prace nowelizacyjne *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*. Przeprowadzono 3 nowelizacje:

- 4 czerwca 2013 r. - wprowadzenie Załącznika nr 5 – *Lista inwestycji realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014-2020*, dla których postępowania przetargowe na wybór wykonawców robót zostały uruchomione w 2013r.;
- 1 października 2013 r. - wprowadzenie Załącznika nr 6 - który zawiera listę niektórych inwestycji polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych realizowanych w nowej perspektywie UE 2014-2020, dla których postępowania przetargowe na wybór wykonawców robót zostały uruchomione w 2013 r.;
- 10 grudnia 2013 r. zmiany Załącznika nr 5, które wiązały się z ograniczeniami wynikającymi z zaawansowania przygotowań nowej perspektywy unijnej 2014-2020 oraz chęcią utrzymania płynnego procesu inwestycyjnego w sektorze drogowym. Powyższe zmiany pozwoliły na rozpoczęcie realizacji:
  - ❖ w ramach Załącznika 5 - 12 ciągów drogowych o łącznej wartości 37,63 mld zł i o łącznej długości 680 km. Do końca 2013 r. ogłoszono 46 z 49 postępowań przetargowych;

<sup>23</sup> Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej do dnia 27 listopada 2013r., następnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju utworzone na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz zniesienia Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. poz. 1390).

- ❖ w ramach Załącznika 6 - 12 zadań obwodnicowych o łącznej wartości 4,92 mld zł i o łącznej długości 150 km. Do końca 2013 r. ogłoszono postępowania przetargowe na 11 z 12 obwodnic.

W ramach nowelizacji programu wprowadzono zadania priorytetowe, zgodne z projektem *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

Ponadto, prowadzone były prace analityczne o charakterze programowym, związane z przygotowaniem programu drogowego na okres do 2020 r. Jego opracowanie warunkowane jest doprecyzowaniem wielkości środków UE przeznaczonych na drogi krajowe w podziale na poszczególne osie priorytetowe oraz określeniem limitu środków na inwestycje przez resort finansów. Zakończenie uzgodnień na poziomie KE przewidziane jest do końca 2014r. Będący w trakcie przygotowania *Program* ustali szczegółowe priorytety oraz przypisze harmonogramy finansowe do poszczególnych zadań, porządkując powyższe w okresie do 2020 roku. Inwestycje planowane do realizacji w ramach ww. *Programu* będą wpisywały się w koncepcję stworzenia spójnego systemu transportowego w skali europejskiej, krajowej jak i regionalnej oraz przyczynią się do zwiększenia dostępności transportowej poprzez skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju.

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

Działania podejmowane w zakresie transportu drogowego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w 2013r. koncentrowały się przede wszystkim na realizacji zadań wynikających z *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* oraz na działaniach mających na celu poprawę stanu dróg i budowę dróg szybkiego ruchu. W wyniku przeprowadzonych prac wdrożeniowo-inwestycyjnych, w okresie od 1 stycznia – 31 grudnia 2013 r.:

- oddano do ruchu 342,13 km dróg krajowych, w tym: 128,85 km autostrad, 175,45 km dróg ekspresowych, 17,73 km obwodnic w ciągu dróg krajowych, a na odcinkach o łącznej długości 20,1 km dokonano ważniejszych przebudów i wzmocnień;
- podpisano umowy na budowę i przebudowę 157,6 km dróg krajowych, w tym: 111,1 km autostrad (umowy na kontynuację robót na zadaniach, na których umowy z pierwotnymi wykonawcami zostały rozwiązane), 27,7 km dróg ekspresowych, 15,7 km obwodnic w ciągu dróg krajowych oraz 3,1 km przebudów i wzmocnień.

W efekcie skumulowanym, **na koniec 2013 r. na polską sieć drogową składało się w sumie 1481,8 km autostrad oraz 1244,3 km dróg ekspresowych oddanych do ruchu**<sup>24</sup>.

Realizacja ww. połączeń transportowych przyczynia się do sukcesywnego tworzenia spójnej sieci dróg o najwyższych standardach (A i S), wpływa pozytywnie na efektywność przewozów towarów i osób, dynamikę wymiany gospodarczej oraz na rozwój nowych obszarów inwestycyjnych<sup>25</sup>.

W 2013 r. kontynuowane były prace mające na celu:

- umożliwienie kierowcom pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej mniejszej bądź równej 3,5 tony, korzystanie z Elektronicznego Systemu Poboru Opłat (KSPO), co pozwala na uiszczanie opłaty w sposób

<sup>24</sup> Dane przekazane przez GDDKiA do GUS za 2013r.

<sup>25</sup> Szczegółowe dane zostały zawarte w *Informacji dotyczącej stanu realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 – raport na 2013 rok*, która dostępna jest pod linkiem:  
[http://www.mir.gov.pl/Transport/Infrastruktura\\_drogowa/Program\\_Budowy\\_Drog\\_Krajowych/Documents/informacja\\_o\\_pbdk\\_za\\_2013](http://www.mir.gov.pl/Transport/Infrastruktura_drogowa/Program_Budowy_Drog_Krajowych/Documents/informacja_o_pbdk_za_2013)



elektroniczny zgodnie z zasadą „slow & go”, na autostradach płatnych zarządzanych przez GDDKiA;

- rozbudowę elektronicznego systemu poboru opłat (ViaToll) za przejazd pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Podstawowa sieć w chwili uruchomienia KSPO stanowiła 1565 km dróg. Pierwsza rozbudowa systemu odbyła się w lipcu 2012 r., a kolejne sukcesywnie, stosownie do oddawania do użytkowania nowo wybudowanych odcinków dróg. W 2013 r. miały miejsce 3 rozszerzenia programu:  
III rozszerzenie – 30 marca 2013 r. – 160 km dróg  
IV rozszerzenie – 31 października 2013 r. – 343 km dróg  
V rozszerzenie – 1 grudnia 2013 r. – 121 km dróg<sup>26</sup>

Aktualna sieć dróg objętych KSPO stanowi ponad 2 650 km.

W 2013 r. zostały zrealizowane i oddane do ruchu poniższe projekty w zakresie obwodnic:

- budowa obwodnicy Olecka na drodze Nr 65 – (7,625 km)w - dnia 21.02.2013 r. oddano do ruchu;
- budowa obwodnicy Żyrardowa na drodze Nr 50 – (0,321 km) - w dniu 27.11.2012 r. oddano do ruchu odcinek 14,779 km, na odcinku 0,321 km prowadzone były prace wykończeniowe;
- budowa obwodnicy Stawisk na drodze Nr 61- (6,489 km)- dnia 19.12.2013 r. oddano do ruchu;
- budowa obwodnicy m. Leżajsk w ciągu dk 77 I etap (4,099 km) - dnia 25.09.2013 r. oddano do ruchu.
- Ogłoszono postępowania przetargowe na 11 z 12 obwodnic:
  - obwodnica Brodnicy – 20 grudnia;
  - obwodnica Inowrocławia – 4 grudnia;
  - obwodnica Wielunia – 12 października;
  - obwodnica Bełchatowa – 20 grudnia;
  - obwodnica Ostrowa Wielkopolskiego –7 października;
  - obwodnica Jarocina – 7 października;
  - obwodnica Góry Kalwarii – 20 listopada;
  - obwodnica Olsztyna – 11 grudnia;
  - obwodnica Kłodzka – 20 grudnia;
  - obwodnica Nysy – 20 grudnia;
  - obwodnica Kościerzyny – 16 października.

## **1.2 TRANSPORT KOLEJOWY:**

Strategicznym zadaniem państwa w odniesieniu do transportu kolejowego jest wzmocnienie jego roli w zintegrowanym systemie transportowym poprzez podniesienie jego konkurencyjności wobec innych gałęzi transportu. Przedsięwzięcia rozwojowe realizowane dla osiągnięcia pierwszego celu szczegółowego SRT2020 w tym segmencie koncentrują się przede wszystkim na zapewnieniu wydajnej i efektywnej infrastruktury, charakteryzującej się odpowiednią do potrzeb przewozów towarowych oraz pasażerskich zdolnością przepustową, prędkością maksymalną, dopuszczalnym

<sup>26</sup> Źródło: Sprawozdanie Rzeczypospolitej Polskiej dotyczące postępów w realizacji działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych zgodnie z Dyrektywą 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 w latach 2011-2014 (projekt).

naciskiem osi, skrajnią ładunkową, a także długością torów. Biorąc pod uwagę powyższe priorytety, w 2013r. zostały podjęte następujące działania w obszarze transportu kolejowego:

#### *a. działania programowe:*

- zaktualizowano **Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015** (WPIK), przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 5 listopada 2013r. Dokonano aktualizacji WPIK wynikającej ze zmian poziomu dostępnych środków finansowych oraz z powstałych ograniczeń dla realizacji niektórych zadań inwestycyjnych. Wykaz zadań poszerzono o projekty przygotowawcze dla zadań przewidywanych do realizacji w przyszłej perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020;
- opracowano konspekt zintegrowanego i zaktualizowanego **Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku**;
- zrealizowano zamówienie pt.: *Analiza i rekomendacje ujęcia w zintegrowanym Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku postulatów zgłoszonych przez środowisko eksperckie oraz komentarzy Komisji Europejskiej*. Jego celem było m.in. uzyskanie rekomendacji w zakresie optymalizacji liczby obowiązujących resortowych dokumentów planistycznych dotyczących transportu kolejowego oraz opracowanie konspektu zintegrowanego i zaktualizowanego *Master Planu*;
- kontynuowano prace nad studiami wykonalności dla budowy kolei dużych prędkości (KDP);
- kontynuowano realizację projektu współfinansowanego ze środków POIiŚ pn.: *Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych*, w ramach którego:
  - opracowano analizy uwarunkowań społecznych rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce w perspektywie do 2050 r. oraz studium wykonalności dla budowy linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław;
  - rozpoczęto realizację studiów wykonalności dla przystosowania węzłów: łódzkiego, poznańskiego i wrocławskiego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia ich intermodalności z innymi środkami transportu, a także wstępnego studium wykonalności dla przedłużenia linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław do granicy z Niemcami w kierunku Berlina oraz do granicy z Republiką Czeską w kierunku Pragi.

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

- kontynuowano realizację *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015*, w ramach którego prowadzono prace w zakresie budowy, modernizacji, odtworzenia lub rewitalizacji<sup>27</sup>:
  - linii kolejowych na długości 796 km (w tym 725 km linii kolejowych o znaczeniu państwowym);
  - 390 skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi (w tym 103 skrzyżowań dwupoziomowych);
  - 171 krawędzi peronowych na stacjach kolejowych (w tym 161 na liniach kolejowych o znaczeniu państwowym);
- prowadzono działania w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej;
- prowadzono działania modernizacyjne dworców kolejowych;

<sup>27</sup> Dane nt. wartości wskaźników rzeczowych pochodzą ze *Sprawozdania za 2013 r. z realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013*”, MliR, maj 2014r.

- kontynuowano proces zakupu nowoczesnego taboru kolejowego;
- wyemitowano obligacje PLK S.A. celem sfinansowania inwestycji ujętych w WPIK.

W 2013 roku PLK S.A. realizowała działania inwestycyjne na 119 projektach, w tym 18 projektach przygotowawczych i 101 projektach z realizacją robót budowlanych, z czego zakończonych zostało 13 projektów, w tym 2 projekty z grupy POIŚ, 4 projekty z grupy RPO, 6 projektów z grupy Fundusz Kolejowy i 1 projekt z grupy TEN-T. Łączna wartość projektów zakończonych wyniosła 140 mln zł, z czego 61 mln zł wykonane zostało w 2013 r. łącznie od początku realizacji obu programów zakończonych zostało 41 projektów o wartości 1,7 mld zł.

### **1.3 TRANSPORT INTERMODALNY**

W świetle zapisów zawartych w Strategii rozwoju transportu do 2020r. (w perspektywie do 2030r.) segment intermodalny stanowi perspektywiczną gałąź transportową, która biorąc pod uwagę najnowsze trendy przewozowe, powinna również dynamicznie rozwijać się w Polsce. Zgodnie z kierunkami określonymi w SRT2020, interwencje państwa powinny przede wszystkim koncentrować się na dostosowywaniu sieci kolejowej AGTC do przewozów intermodalnych, poprawie parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych celem włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuch dostaw w ramach transportu intermodalnego, rozwoju platform multimodalnych na sieci TEN-T oraz na wykształcaniu funkcji multimodalnych portów morskich i lotniczych w sieci TEN-T poprzez ich łączenie z transportem drogowym i kolejowym. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, oprócz odpowiednich działań wymienionych w punktach dotyczących poszczególnych rodzajów transportu niniejszej Informacji, w 2013 roku zostały podjęte następujące działania przez ministra właściwego ds. transportu:

#### ***a. działania programowe:***

W dniu 19 listopada 2013 r. został zakończony proces legislacyjny dotyczący opracowania nowego dokumentu, regulującego funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej i stwarzającego podstawy do efektywnego rozwoju transportu intermodalnego. Opublikowane w grudniu 2013 r. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE ws. unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (Rozporządzenie PE i Rady UE 1315/2013) stanowi jeden z najważniejszych dokumentów wspólnotowych określających sposób tworzenia nowoczesnego systemu transportowego Unii Europejskiej, opartego o dwupoziomą sieć TEN-T i przy wykorzystaniu instrumentu korytarzy sieci bazowej.

Przyjęty dokument odzwierciedla wiele korzystnych zapisów, które wynegocjowane zostały przez stronę polską w trakcie wcześniejszych prac nad rozporządzeniem. Osiągnięto między innymi:

- pożądaną przez Polskę kształt map sieci TEN-T (ostateczny kształt sieci TEN-T na terytorium Polski w podziale na poszczególne rodzaje transportu znajduje się w załączniku nr 1 Rozporządzenia);
- stosunkowo elastyczne terminy realizacji sieci bazowej (rok 2030) i kompleksowej (rok 2050);
- utrzymanie ważnych dla Polski zapisów dotyczących odstępstw od wymogów technicznych dla infrastruktury sieci bazowej TEN-T<sup>28</sup>.

#### ***b. działania inwestycyjno-wdrożeniowe:***

<sup>28</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

Prowadzone działania inwestycyjne w 2013r. przez ministra właściwego ds. transportu koncentrowały się przede wszystkim na realizacji drogowych i kolejowych projektów około portowych, poprawiających dostępność transportową zarówno portów lotniczych, jak i portów morskich, które stanowią nie tylko ważne elementy integrujące system transportowy, ale istotne ogniwa w łańcuchu logistycznym.

Inwestycje zrealizowane w obszarze *Programu Budowy Dróg Krajowych* przyczyniają się do poprawy ww. połączeń. W szczególności kolejne oddane odcinki ciągu autostrady A1 oraz dróg ekspresowych: S3 oraz S7 poprawiły parametry opisujące jakość połączeń z portami morskimi, w tym szczególnie:

- autostrada A1 Toruń – Stryków odcinek Toruń – Włocławek (oddany do użytkowania 21.12.2013);
- droga ekspresowa S-3 odcinek Międzyrzecz – Jordanowo (oddany do użytkowania 21-08-2013);
- droga ekspresowa S-3 odcinek Jordanowo – Świebodzin (oddany do użytkowania 27-05-2013);
- droga ekspresowa S-3 odcinek Sulechów – Świebodzin Płd. (oddany do użytkowania 18-06-2013);
- droga ekspresowa S-3 odcinek Świebodzin Płn. - Świebodzin Płd. (obwodnica) (oddany do użytkowania 11-07-2013);
- droga ekspresowa S-7 odcinek Kielce – Chęciny (oddany do użytkowania 29-08-2013);

Podobnie, w sposób pośredni, poprawie uległy połączenia z portami lotniczymi przy okazji oddawania do użytkowania kolejnych odcinków autostrady A4, dróg ekspresowych: S2, S3 (odcinków wymienionych powyżej), S5, S7 (odcinek wymieniony powyżej) oraz S8, w tym szczególnie:

- autostrada A4: odcinek Rzeszów Zachód - Rzeszów Północ (oddany do użytkowania 30-10-2013);
- autostrada A4 odcinek Dębica Wschód - Rzeszów Wschód (oddany do użytkowania 30-10-2013);
- autostrady A4 odcinek Jarosław – Radymno Jarosław Wschód - Radymno (w. Przemyśl) (oddany do użytkowania 27-05-2013);
- autostrada A4 Rzeszów – Korczowa odcinek Jarosław Zachód - Jarosław Wschód (oddany do użytkowania 20.12.2013);
- autostrada A4 Rzeszów - Korczowa odcinek Radymno - Korczowa (oddany do użytkowania 23.12.2013);
- droga ekspresowa S-2 Konotopa - Lotnisko odcinek trasa N-S MPL – Marynarska (oddany do użytkowania 14-06-2013);
- droga ekspresowa S-2 Konotopa - Lotnisko odcinek al. Krakowska – Marynarska (oddany do użytkowania 06.09.2013);
- droga ekspresowa S-2 Konotopa - Lotnisko odcinek Konotopa – al. Krakowska (oddany do użytkowania 31-07-2013);
- droga ekspresowa S-2 odcinek w. Lotnisko - w. Puławska (oddany do użytkowania 18-09-2013), droga ekspresowa S-8 odcinek Syców - Kępno - Wieruszów – Walichnowy (oddany do użytkowania 23.12.2013).

Jednocześnie, w ramach *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015* zrealizowano następujące inwestycje bezpośrednio wpływające na poprawę dostępności do portów lotniczych:

- modernizacja części infrastruktury technicznej linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk w obrębie przystanku osobowego Lublin Północny oraz stacji Świdnik dla sprawnego skomunikowania aglomeracji;
- rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn – Szczytno – Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap I;

- modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin/Goleniów.

Ponadto, celem zwiększenia znaczenia udziału transportu intermodalnego w Polsce, realizowano zadania w ramach procedury konkursowej POIŚ, Działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego. W roku 2013 r. zakończono rzeczowo zadanie pn: *Budowa i wyposażenie kolejowego terminala intermodalnego na stacji Poznań Franowo – Etap IA*.

### *c. inne działania:*

Stosownie do upoważnienia zawartego w art. 7 ust. 4 pkt 5 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o *Radzie Ministrów* (Dz. U. z 2012 r. poz. 392, z późn. zm.) powołana została *Rada do spraw transportu intermodalnego*, jako organ pomocniczy przy Ministrze Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Zarządzenie Nr 66 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie powołania Rady do spraw transportu intermodalnego, (Dz. Urz. MTBiGM poz. 84).

W skład *Rady ds. transportu intermodalnego* wchodzi przedstawiciele branży transportowej świadczący usługi w powyższym zakresie. Głównym celem Rady jest wypracowanie kierunków działań dla poprawy warunków funkcjonowania transportu intermodalnego w Polsce m. in. poprzez likwidację istniejących barier prawnych i organizacyjnych. W 2013 roku odbyły się 2 spotkania przedmiotowego gremium. Jednocześnie w trakcie drugiego posiedzenia *Rady ds. transportu intermodalnego* podjęto decyzję o utworzeniu dwóch zespołów roboczych, które prowadziły niezależnie prace w zakresie tematyki będącej przedmiotem najpilniejszego zainteresowania. Prace ww. zespołów koncentrowały się na wypracowaniu rozwiązań w zakresie:

- istniejących i niezbędnych do przyjęcia regulacji w zakresie opłat za wykonywanie na sieci PKP PLK S.A. przewozów intermodalnych;
- wprowadzeniu lub zmianie regulacji o charakterze technicznym i operacyjnym.

Ponadto, w celu podniesienia konkurencyjności przewozów intermodalnych wykonywanych w transporcie kolejowym, w okresie od 15 grudnia 2013 r. do 13 grudnia 2014 r., umożliwiono PKP PLK S.A. udzielanie ulgi w wysokości 25% opłaty podstawowej za przejazdy pociągów zestawionych z wagonów z jednostkami transportu intermodalnego i/lub wagonów próżnych przystosowanych do przewozu jednostek intermodalnych. Wartość udzielonej ulgi, która jest finansowana zarządcy ze środków publicznych wynosi około 24,5 mln zł. Ulga nie jest udzielana przez zarządcę w przypadku, gdy w składzie pociągu znajduje się co najmniej jeden wagon nieprzystosowany do przewozu jednostek intermodalnych lub co najmniej jeden wagon z ładunkiem nie będącym jednostką intermodalną.

W 2013 r. miało miejsce również aktywne uczestnictwo portów morskich w rozwoju przewozów intermodalnych oraz współpraca podmiotów zarządzających portami z operatorami terminali intermodalnych. W ramach działania 7.4 POIŚ na lata 2007-2013, realizowane są projekty w zakresie transportu intermodalnego. Beneficjentami są zarówno operatorzy terminali intermodalnych, w tym kontenerowych w portach morskich, jak i podmioty zarządzające portami. W roku 2013 r. podpisano 3 umowy z operatorami terminali kontenerowych w portach morskich (BCT, GCT i DCT) oraz 1 z ZMP Gdynia S.A. na realizację 4 projektów intermodalnych o wartości ogółem 360,2 mln zł, w tym współfinansowanie z UE o wartości 131,4 mln zł.

Ponadto, prowadzone były prace mające na celu stworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju żeglugi promowej, w tym jej uczestnictwa w przewozach intermodalnych. Rozbudowa infrastruktury portowej, w tym realizacja w Terminalu Promowym w Świnoujściu projektu pn. „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu” oraz wpisanie na listę projektów morskich w *Dokumencie Implementacyjnym do SRT2020* projektu pn. „Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego” stworzy sprzyjające warunki dla rozwoju żeglugi promowej i przewozów intermodalnych.

W 2013 r. przedstawiciele MliR oraz Zarządu Portu Morskiego w Gdyni uczestniczyli w inicjatywach UE nakierowanych na przejmowanie ładunków z lądu na morze, a także - w ramach projektu autostrady morskiej - przygotowano program inwestycji transportowych i przedsięwzięć logistycznych służących wsparciu i rozwojowi połączenia promowego Karlskrona – Gdynia z wykorzystaniem technologii multimodalnych. W ramach projektu prowadzone były inwestycje infrastrukturalne w porcie Gdynia ze środków POIiŚ: "Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia".

#### **1.4 TRANSPORT MORSKI:**

*Strategia rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)* szczególną rolę w zintegrowanym systemie transportowym przypisuje portom morskim, które stanowią naturalne platformy logistyczne o multimodalnym charakterze. W SRT2020 kładzie się w tym zakresie nacisk na poprawę dostępności transportowej portów morskich, zarówno od strony morza, jak i od strony lądu oraz na inwestycje w infrastrukturę portową, dostosowujące ją do świadczenia usług odpowiadających najnowszym trendom rozwojowym. Sukcesywna realizacja tak określonych działań pozwala na podnoszenie konkurencyjności polskich portów nadbałtyckich, a także stworzy przesłanki do przyciągnięcia przedsiębiorców prywatnych, także zagranicznych, którzy będą inwestowali w modernizację istniejących i budowę nowych terminali.

W celu realizacji 1. celu szczegółowego SRT2020 w odniesieniu do transportu morskiego w 2013r. zostały podjęte następujące działania:

##### **a. działania programowe:**

Działania związane z projektami inwestycji dotyczącymi poprawy dostępu do portów morskich od strony morza i od strony lądu oraz projekty inwestycji w infrastrukturę portową umieszczone zostały m.in. w projekcie ***Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)***. Dokument ten stanowi program o charakterze operacyjno – wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w *Strategii Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo* oraz *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich.

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

W 2013 r. prowadzono prace związane z dostosowaniem parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza do obsługi większych, niż dotychczas obsługiwane, statków. Jest to związane ze zmianami, jakie następują w strukturze wielkościowej statków, w tym statków pływających w relacjach z portami bałtyckimi. W marcu 2013 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. i DCT Gdańsk S.A. (Deepwater Container Terminal) podpisały umowę

dotyczącą realizacji największej inwestycji w infrastrukturę portową w polskich portach morskich, tj. budowy drugiego terminala kontenerowego DCT Gdańsk S.A.

W 2013 r. zakończono główne zadania inwestycyjne Urzędu Morskiego w Szczecinie jako Inwestora, w zakresie budowy falochronu osłonowego wraz z ostrogą zachodnią, nowym torem podejściowym do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu oraz obrotnicą statków. W dniu 24 kwietnia 2013 r. uzyskano pozwolenie na użytkowanie wykonanych obiektów infrastruktury.

Inne zadania inwestycyjne podejmowane w roku sprawozdawczym w polskich portach morskich oraz poprawiające dostęp do nich od strony morza (które będą kontynuowane w kolejnych latach) obejmowały przede wszystkim:

- pogłębienie torów wodnych (infrastruktury dostępu do portów od strony morza), zmianę pozostałych parametrów takich jak: szerokość, promienie łuków itp.;
- budowę i modernizację urządzeń hydrotechnicznych (budowę nowych umocnień brzegowych i budowli regulacyjnych);
- pogłębienie kanałów i basenów portowych;
- przebudowę obrotnic;
- przebudowę istniejących nabrzeży do nowych parametrów;
- budowę nowych nabrzeży wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną (media), infrastrukturą drogową i kolejową komunikującą je z zapleczem oraz przygotowaniem terenów stanowiących bezpośrednie zaplecze tych nabrzeży;
- budowę lub przebudowę falochronów oraz budowli lądowych wpływających na żeglugę na torach dojezdniowych do portów;
- montaż nowoczesnego oznakowania nawigacyjnego;
- przygotowanie pól refulacyjnych na urobek pogłębienia.

Rozbudowa infrastruktury portowej oraz poprawa dostępu do portów od strony lądu była realizowana w 2013r. i jest wdrażana na bieżąco ze środków własnych podmiotów zarządzających portami, ze środków inwestorów zewnętrznych, środków budżetowych i samorządowych oraz środków UE. Kluczowe znaczenie dla rozwoju polskich portów morskich ma ich skomunikowanie z południem Polski i Europy. Towary, które wpływają do polskich portów, muszą mieć sprawne i drożne szlaki dalszej dystrybucji drogami i koleją. Dlatego duża część środków przeznaczonych na rozwój transportu wykorzystywana jest na budowę i przebudowę dróg oraz szlaków kolejowych wiodących do portów i położonych wewnątrz portów. Przykłady projektów:

- połączenie portu lotniczego z portem morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego;
- inwestycja pn. „Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego”;
- modernizacja torów podejściowych do portów Szczecin – Świnoujście i Gdańsk;
- realizacja II etapu modernizacji toru wodnego Świnoujście- Szczecin (Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin Kanał Piastowski i Mieliński - strona wschodnia i zachodnia), *przebudowa umocnień brzegów Kanału Piastowskiego i Kanału Mielińskiego* - dostosowanie ich do przyszłej głębokości technicznej toru wodnego wynoszącej 12,5 m.

### **1.5 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY:**

Z punktu widzenia celów SRT2020 w perspektywie średniookresowej istotne jest częściowe osiągnięcie i utrzymanie warunków nawigacyjnych na drogach wodnych śródlądowych (proces długotrwały), zgodnie z parametrami określonymi w europejskiej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. W tym kontekście szczególne znaczenie zostało przypisane działaniom podejmowanym na najważniejszych polskich rzekach, które powinny odgrywać większe znaczenie w transporcie

towarów niż miało to miejsce dotychczas. Dla realizacji 1. celu szczegółowego SRT2020 w odniesieniu do transportu wodnego śródlądowego w 2013r. zostały podjęte następujące działania:

*a. działania programowe:*

- koordynowane były przez MliR prace nad Programem Wieloletnim dotyczącym przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, zgodnie z obowiązującą klasyfikacją, którego pierwsza część będzie dotyczyć Odrzańskiej Drogi Wodnej;
- odbyło się spotkanie Prezydentów Polski i Czech, na którym dyskutowana była kwestia ewentualnej budowy połączenia wodnego śródlądowego Dunaj – Odra – Łąba (DOL). Strona polska oczekuje od strony czeskiej (zgodnie z ustaleniami), jako koordynatora i inicjatora przedsięwzięcia, przygotowania Studium Wykonalności dla projektu połączenia, niezbędnego do podjęcia dalszych decyzji w tej sprawie;
- prowadzone były we współpracy z KZGW<sup>29</sup> prace nad listą projektów śródlądowych w *Dokumencie Implementacyjnym do SRT2020*, zawierającą planowane inwestycje na śródlądowych drogach wodnych na lata 2014 -2020.

*b. działania wdrożeniowo-inwestycyjne:*

- na śródlądowych drogach wodnych, dla których klasyfikacja europejska odpowiada polskim klasom Ib- Vb, prowadzone były prace utrzymaniowe, remonty oraz modernizacje, przekładające się na poprawę warunków nawigacyjnych. Na ogół tych prac wydano łącznie blisko 270 mln zł. Prowadzone były prace modernizacyjne na obiektach hydrotechnicznych służących żegludze, w szczególności na: jazach Opatowice, Janowice i Brzeg Dolny, stopniu wodnym Chróścice, śluzie Różanka i Miejskiej, kontynuowana była budowa stopnia wodnego Malczyce (na rz. Odrze), śluzach Kanału Gliwickiego, śluzach Kanału Ślesińskiego, prowadzona była modernizacja i remont stopnia wodnego Włocławek. Prace utrzymaniowe z zakresu odbudowy budowli regulacyjnych, udroźnienia szlaku czy ubezpieczenia brzegów, przekładające się na utrzymanie parametrów eksploatacyjnych na drodze wodnej, ograniczone były wysokością środków budżetowych, którymi dysponowały poszczególne RZGW<sup>30</sup> Prace te były kontynuacją projektów, rozpoczętych przed 2013 r., realizowanych w ramach POiŚ 2007-2013 w ramach osi VII, działanie 7.5 oraz w ramach osi III. Były także realizowane w ramach „Programu dla Odry-2006” i Modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego, przy udziale środków z Banku Światowego;
- na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym, tj. posiadających klasę Ia, prowadzone były działania inwestycyjne i utrzymaniowe na łączną kwotę 46 mln zł. Realizowane były przede wszystkim prace na pochylniach i śluzach Kanału Elbląskiego w ramach projektu ujętego w programie *Innowacyjna Gospodarka*. Prace na śluzach i jazach w Tartaku i Borkach na Kanale Augustowskim, wraz z odcinkowym ubezpieczeniem brzegów tego kanału, były kontynuowane i finansowane ze środków NFOŚiGW. Realizowane były również prace na wykorzystywanym turystycznie Kanale Ślesińskim (II klasa drogi wodnej) polegające na remoncie śluz i robotach pogłębiarsko-udroźnieniowych. Podjęty został również remont śluz żeglugowych Czyżkówko i Okole na Kanale Bydgoskim, który pod względem parametrów eksploatacyjnych jest zaliczony do II klasy drogi wodnej. Zakres prac utrzymaniowych na

<sup>29</sup> KZGW – Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej

<sup>30</sup> RZGW – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej



większości śródlądowych dróg wodnych ograniczony był środkami finansowymi, będącymi w dyspozycji dyrektorów RZGW;

- KZGW i Ministerstwo Środowiska prowadziło rozmowy ze stroną niemiecką w sprawie umowy o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim w zakresie ochrony przeciwpowodziowej oraz warunków przepływu i żeglugi, dotyczącej modernizacji Odry granicznej;
- w ramach poprawy dostępu do portów morskich kontynuowana była budowa stopnia wodnego Malczyce oraz prowadzone były prace z zakresu odbudowy zabudowy regulacyjnej na Odrze swobodnie płynącej (zadanie realizowane ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007- 2013);
- prowadzono prace wdrażające RIS (systemu informacji rzecznej) na 100 kilometrowym odcinku dolnej Odry, mającym na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej oraz pomoc w planowaniu i realizacji przewozów;
- prowadzono prace nad podjęciem przywrócenia parametrów eksploatacyjnych, na śródlądowych drogach wodnych o funkcji transportowej, skuteczność tych działań jest jednak uzależniona w głównej mierze od wdrożenia i finansowania projektów zapisanych w *Dokumencie Implementacyjnym do SRT2020*.

Zgodnie z przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 2 lipca 2013 r. Planem działania strategicznego w gospodarce wodnej (Action Plan), wstrzymano prace nad aktualizacją „Programu dla Odry 2006”. W dniu 26 sierpnia 2014 r. Rada Ministrów podjęła uchwały w sprawie przyjęcia przejściowych dokumentów strategicznych – Masterplanów dla obszarów dorzecza Wisły i Odry. Masterplany uwzględniają nadrzędne cele strategiczne polityki wodnej Unii Europejskiej. Zatwierdzenie Masterplanów oznacza rezygnację z „Programu dla Odry 2006” i „Programu ochrony przed powodzią w dorzeczu górnej Wisły”. Rząd zdecydował, że od 1 stycznia 2015 r. nie będzie realizowany „Program dla Odry 2006”. Przepisy przejściowe umożliwią kontynuowanie programu do końca 2015 r.

## **1.6 TRANSPORT LOTNICZY:**

W zakresie transportu lotniczego strategicznym zadaniem w zakresie 1 celu szczegółowego *Strategii rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)* jest realizacja działań mających na celu zapewnienie dostępności do istniejącej sieci portów lotniczych, poprzez rozbudowę drogowych i kolejowych połączeń transportowych, w szczególności w regionach nie dysponujących infrastrukturą lotniskową. Działania inwestycyjne podjęte na rzecz realizacji tak określonego celu zostały opisane w podpunkcie dotyczącym transportu intermodalnego niniejszej *Informacji*.

Ponadto, w kontekście transportu lotniczego kierunki interwencji SRT2020 koncentrują się na inwestycjach związanych ze zwiększeniem przepustowości zarówno przestrzeni powietrznej, jak i infrastruktury istniejących portów lotniczych do poziomu zapewniającego efektywne świadczenie usług przez poszczególnych uczestników rynku lotniczego. Mając na uwadze powyższe, w portach lotniczych realizowane były następujące zadania dla osiągnięcia pierwszego celu szczegółowego SRT2020:

### **a. działania programowe:**

- zarządzający lotniskami i PAŻP<sup>31</sup> opracowali wieloletnie plany inwestycyjne dotyczące rozwoju lotnisk;

<sup>31</sup> PAŻP – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

- Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju prowadziło prace nad dokumentami strategicznymi w ramach nowej perspektywy finansowej oraz przygotowania do **Aktualizacji Programu Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urzędzeń Naziemnych** wraz z opracowaniem prognoz ruchu lotniczego;
- MliR realizował prace związane z koncepcją, założeniami oraz opracowaniem dokumentacji w ramach kontynuacji Projektu 6.3-14 POiŚ *Prace analityczne związane z przygotowaniem lotniska centralnego dla Polski jako elementu systemu transportowego*;
- przedstawiciele MliR aktywnie uczestniczyli w pracach na poziomie UE na rzecz wypracowania metodologii i zmierzenia dostępności transportowej transportu lotniczego w krajach Europy Centralnej, Wschodniej i Południowo – Wschodniej. Wdrażano **Krajowy Plan Skuteczności Działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012 - 2014**, w ramach którego monitorowane jest realizowanie celów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w zakresie operacyjnym oraz efektywności kosztowej. Monitoring wykonania planu prowadzi na poziomie krajowym Urząd Lotnictwa Cywilnego, natomiast na poziomie ogólnounijnym Performance Review Body- organ doradczy Komisji Europejskiej. Aktualnie prowadzone są prace nad nowym planem na lata 2015 – 2019.

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

W 2013r. trwała realizacja projektów przez zarządzających lotniskami i PAŻP, współfinansowanych m.in. w ramach POiŚ na lata 2007 -2013 oraz z innych źródeł budżetu państwa, przyczyniających się do **zwiększenia przepustowości infrastruktury istniejących portów lotniczych**. Wśród nich należy wymienić następujące projekty:

- w ramach POiŚ 2007 – 2013, Priorytet VI: *Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, Działanie 6.3: Rozwój sieci lotniczej TEN-T* realizowano projekt pn.: "Port Lotniczy Warszawa – Budowa nawierzchni lotniskowych i drogowych" (poprawa przepustowości lotniska i zmniejszenie opóźnień operacyjnych);
- modernizacja strefy T1 portu lotniczego **im. Fryderyka Chopina w Warszawie** wraz z jej integracją ze strefą T2 - (budowa nowego zadaszania i elewacji, budowa podziemnego przejścia z terminala do stacji kolejowej, budowa połączenia bagażowni w obu terminalach oraz połączenia systemów technicznych w obu częściach terminala) – projekt w trakcie realizacji;
- rozbudowa infrastruktury technicznej i lotniskowej **portu lotniczego w Rzeszowie** – przebudowa pasa startowego, budowa hangarów dla statków powietrznych oraz helikopterów, budowa płyt przedhangarowych, modernizacja oświetlenia nawigacyjnego, rozbudowa i modernizacja równoległej drogi kołowania i dróg szybkiego zejścia;
- w porcie lotniczym Kraków Balice – prowadzono modernizację oraz ujednoczenie sieci infrastruktury transportu lotniczego;
- w porcie lotniczym **Warszawa Modlin** – prowadzono prace związane ze zwiększeniem możliwości przepustowych MPL<sup>32</sup> poprzez budowę i uruchomienie systemu ILS<sup>33</sup> kat I (pozwalającego na prowadzenie operacji lotniczych w ograniczonej widoczności), budowę systemu rękawów, zadasznień na dojeździach od terminala pasażerskiego do stanowisk postojowych statków powietrznych w celu zwiększenia i usprawnienia procesu odprawy pasażerów;

<sup>32</sup> MPL - Międzynarodowy Port Lotniczy

<sup>33</sup> ISL - Instrument Landing System, - radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności

- w ramach POIiŚ 2007 – 2013, Priorytet VI: *Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, Działanie 6.3: Rozwój sieci lotniczej TEN-T* realizowano projekt pn.: *Port Lotniczy Poznań – Ławica – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej*, w obrębie którego zrealizowano następujące zadanie inwestycyjne: *Rozbudowa i Modernizacja budynku terminala pasażerskiego Portu Lotniczego Poznań-Ławica*. W efekcie rozbudowy i przeprowadzonej modernizacji przepustowość godzinowa terminala pasażerskiego wynosi 1 900 osób na przylotach i 1 100 na odlotach. Rzeczowa realizacja inwestycji związana z rozbudową i modernizacją terminala pasażerskiego Portu Lotniczego Poznań-Ławica na koniec 2013 r. ukończona została w 100%;
- modernizacja i rozbudowa Portu Lotniczego **Zielona Góra Babimost** wraz z wyposażeniem – w trakcie realizacji;
- w porcie lotniczym **Bydgoszcz** – prowadzono remont systemu elektro-światłowego oraz uruchomiono drogę kołowania Echo wraz z 23 stanowiskami postojowymi dla samolotów o literze kodu B;
- w porcie lotniczym **Katowice** – realizowano rozbudowę i modernizację, w tym budowę nowej drogi startowej – w 2013 r. rozpoczęto prace budowlane oraz rozbudowę płyty postojowej PPS-1 wraz z modernizacją dróg kołowania – w 2013 r. oddano do użytku.

Ponadto, prowadzono prace związane z wejściem w fazę rozmieszczenia (deployment) programu SESAR. Oczekuje się opublikowania rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej w sprawie Pilot Common Project (PCP). Polska wdraża elementy projektu SESAR zgodnie z dokumentem planistyczno-sprawozdawczym ESSIP/ LSSIP.

W zakresie **zwiększenia udziału transportu lotniczego w transporcie intermodalnym** w 2013r. realizowane były poniżej przedstawione projekty:

- budowa dróg stanowiących poprawę dostępności komunikacyjnej Portu Lotniczego w **Rzeszowie**;
- w porcie lotniczym **Kraków - Balice** – prowadzono skoordynowane działania portu lotniczego z PKP PLK S.A.- w ramach realizacji linii kolejowej z Dworca Kraków-Główny na lotnisko Kraków-Balice, a także z Zarządem Dróg Wojewódzkich – w ramach przebudowy skrzyżowań w ciągu Drogi Wojewódzkiej nr 774 na skrzyżowania typu rondo;
- w 2013 r. port lotniczy **Kraków - Balice** rozpoczął procedurę przetargową na wybór wykonawcy robót budowlanych dla przystanku kolejowego, który zlokalizowany będzie pomiędzy istniejącym parkingiem wielopoziomowym oraz nowopowstałym hotelem; w trakcie realizacji jest również przebudowa Wewnętrznego Układu Komunikacyjnego. Inwestycje w obrębie portu konsultowane i uzgadniane są na bieżąco z użytkownikami i zarządcami infrastruktury, do których należą: Jednostka Wojskowa 1155, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, czy też Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- w porcie lotniczym **Warszawa Modlin** – prowadzone były działania zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej w obszarze regionalnym i krajowym, polegające na rozbudowie sieci połączeń w szczególności autobusowych i kolejowych, które poprawiają dostępność portu dla mieszkańców szeregu ośrodków i aglomeracji miejskich rejonu Mazowsza oraz ościennych województw;
- w dniu 9 czerwca 2013 r. uruchomione zostało połączenie kolejowe łączące Port lotniczy **Szczecin Goleniów**, ze Szczecinem i Kołobrzegiem;
- w ramach realizowanego przez port lotniczy **Poznań-Ławica** projektu CHAMPIONS stworzony został Mobilny System Informacji Pasażerskiej, który za pomocą aplikacji mobilnej „Poznań Airport Guide” przeznaczonej na urządzenia z systemem Android dostarcza użytkownikom

kompleksowych i aktualnych informacji dotyczących transportu na terenie aglomeracji poznańskiej. Aplikacja udostępniona użytkownikom w lutym 2013 r.

Z kolei w celu **zapewnienia warunków dla efektywnego rozwoju lotnictwa w regionalnych portach lotniczych**, w szczególności w regionie Polski wschodniej i północno-zachodniej w 2013r. realizowane były następujące inwestycje:

- budowa cywilnego portu lotniczego w **Radomiu** i przygotowanie do uruchomienia cywilnego lotniska;
- rozbudowa i modernizacja regionalnego portu lotniczego **Zielona Góra w Babimoście** wraz z infrastrukturą lotniskową;
- w porcie lotniczym **Bydgoszcz** - realizacja działań związanych z projektem Baltic Bird: City Air Terminal (dostępność do lotniska w regionie);
- w porcie lotniczym **Warszawa Modlin** - na poziomie europejskim prowadzono prace mające na celu stałe dążenie portu lotniczego do zwiększenia liczby połączeń lotniczych z poszczególnymi krajami;
- uruchomienie portu lotniczego **Lublin – Świdnik**.

### *c. inne działania:*

Przedstawiciele MII R uczestniczyli w prowadzonych na poziomie UE pracach legislacyjnych nad:

- pakietem lotniskowym, projektem rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 219/2007 w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR);
- projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozbudowy transeuropejskiej sieci transportowej (w Polsce dwa dodatkowe lotniska w Bydgoszczy oraz w Łodzi zostały włączone do sieci TEN-T);
- projektem rozporządzenia w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym. Ponadto przedstawiciele resortu są reprezentantami Polski w Komitecie Jednolitej Przestrzeni Powietrznej (Single Sky Committee) przy KE i brali aktywny udział w pracach nad wszelkimi rozporządzeniami KE w zakresie Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

Ponadto, ratyfikowano Umowę pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej. W listopadzie 2013 r. odbyło się pierwsze spotkanie Rady FAB. Obecnie trwają m.in. prace nad planem skuteczności działania Bałtyckiego FAB na lata 2015 – 2019.

Uzyskano oświadczenia o wzajemności od wybranych władz lotniczych państw członkowskich UE i państw trzecich, gwarantujące przyznawanie praw 5/7 wolności lotniczej polskim przewoźnikom lotniczym.

## **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 celu szczegółowego 2 SRT2020 wiązało się z podjęciem następujących działań w 2013r. w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu.

## **2.1 TRANSPORT DROGOWY:**

### *a. działania programowe:*

Uwzględniając stan wdrożenia oraz zmiany w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 rozpoczęto prace analityczne nad projektem tego programu na lata 2014-2020.

### *b. działania wdrożeniowe:*

Resort prowadził ciągły nadzór w imieniu ministra właściwego ds. transportu nad GDDKiA. Nadzór ten był sprawowany w 2013 r. w sposób kompleksowy i zgodny z prawem, efektywny, oszczędny, terminowy oraz dotyczył realizacji celów i zadań GDDKiA. W szczególności, nadzór ten obejmował i nadal obejmuje kwestie:

- rozwoju sieci dróg krajowych;
- utrzymania we właściwym stanie istniejącej sieci drogowej dróg krajowych;
- kontroli wydatkowania środków w sposób celowy i oszczędny;
- kontroli prawidłowości działania.

W celu sprawowania nadzoru wykorzystywana była cykliczna sprawozdawczość GDDKiA oraz innych podmiotów (np. BGK). Oprócz usystematyzowanego monitoringu podejmowane były także działania doraźne/jednostkowe w przypadku identyfikacji bądź podejrzenia podejmowania działań niezgodnych z prawem bądź niecelowych, zmierzające do wyjaśnienia sytuacji lub przekazania zaleceń.

Dla usprawnienia zarządzania infrastrukturą drogową, na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 listopada 2013 r. w sprawie ustanowienia Pełnomocnika Rządu do spraw Zarządzania Infrastrukturą Drogową (Dz. U. poz. 1402) powołano Pełnomocnika Rządu ds. zarządzania infrastrukturą drogową, do zadań którego należy przede wszystkim:

- przygotowywanie koncepcji ekonomicznych, prawnych i organizacyjnych w zakresie zarządzania siecią dróg publicznych, w tym w zakresie ich planowania i budowy;
- proponowanie, monitorowanie i analizowanie działań organów administracji rządowej w zakresie zarządzania siecią dróg publicznych, w tym w zakresie ich planowania i budowy;
- kierowanie w porozumieniu z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju rekomendacji i opinii związanych z zarządzaniem siecią dróg publicznych, w tym w zakresie ich planowania i budowy, do organów administracji rządowej;
- współpraca międzynarodowa, w szczególności wymiana informacji, z organami państw członkowskich Unii Europejskiej, innych państw oraz właściwych organizacji międzynarodowych, w zakresie zarządzania siecią dróg publicznych, w tym w zakresie ich planowania i budowy;

- opiniowanie projektów aktów prawnych oraz innych dokumentów rządowych mających wpływ na realizację zadań związanych z zarządzaniem siecią dróg publicznych, w tym w zakresie ich planowania i budowy.

Dodatkowo, GDDKiA opracowywała wraz z wykonawcami standardy specyfikacji projektów. Na podstawie rozmów z branżą budowlaną oraz celem usprawnienia płynności procesu inwestycyjnego, wprowadzone zostały m.in. następujące zmiany:

- płatność zaliczkowa;
- skrócenie terminów płatności;
- waloryzacja cen;
- zmienione zostały zapisy w specyfikacjach przetargowych, tak, by do udziału w postępowaniach o udzielenie zamówień mogło przystępować np. ponad 130, a nie zaledwie 28 firm. W tym celu m.in. większe zadania inwestycyjne dzielone są na (krótsze odcinki, których zakres rzeczowy i wielkość niezbędnego zaangażowania finansowego, umożliwiają udział większej liczby podmiotów (wykonawców). Niezależnie od powyższego, GDDKiA wprowadziła również zmiany do procesu wyboru wykonawców oraz sprawowania nadzoru.

Innym działaniem podjętym w 2013r. przyczyniającym się do realizacji celu 2 SRT2020 było wprowadzenie elementów elektronicznego zarządzania siecią dróg krajowych, w tym szczególnie dróg ekspresowych i autostrad. W ramach budowanych odcinków infrastruktura drogowa została wyposażana w urządzenia i technologie ITS<sup>34</sup> (np. tablice zmiennej treści), systemy bezpieczeństwa oraz wymiany informacji. Budowane były też nowoczesne centra zarządzania ruchem. Ponadto, w 2013r. prowadzone były prace na rzecz wdrożenia krajowego systemu zarządzania ruchem (KSZR).

## **2.2 TRANSPORT KOLEJOWY:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego SRT2020 w zakresie transportu kolejowego zostały podjęte następujące działania:

### ***a. działania programowe:***

W opracowywanym w 2013r. w ramach MliR projekcie *Dokumentu Implementacyjnego do SRT2020* określono zasady i procedury nadzoru nad terminowością, jakością i odbiorami zleconych dokumentacji projektowych oraz zakresu zadań i odpowiedzialności w ramach struktur zarządcy infrastruktury. Są one ukierunkowane na usprawnienie funkcjonowania systemu instytucjonalnego w sektorze kolejowym w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji.

### ***b. działania wdrożeniowe:***

- kontynuowano realizację ***Planu Transportowego ministra właściwego ds. transportu*** ustalonego Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w *sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego*

---

<sup>34</sup> ITS – inteligentne systemy transportowe

*transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U.poz.1151);*

- prowadzono rozwiązania systemowe w spółkach Grupy PKP, celem usprawnienia realizacji wyznaczonych jej zadań. Dotyczyły one m.in. wzmocnienia kompetencji zespołów bezpośrednio odpowiedzialnych za realizację inwestycji przez zarządcę infrastruktury;
- wprowadzono obowiązek umieszczania w dokumentach przetargowych na prace projektowe kryteriów wyboru ofert o charakterze jakościowym.

## **2.3 TRANSPORT MORSKI**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego SRT2020 w portach morskich zostały podjęte następujące działania:

### *a. działania programowe:*

Trwały prace nad projektem ustawy o ułatwieniu warunków wykonywania działalności gospodarczej (tzw. IV pakiet deregulacyjny). Projekt IV pakietu deregulacyjnego zawiera tzw. „pakiet morski” i jest kontynuacją wcześniejszych inicjatyw Ministerstwa Gospodarki zmieniających przepisy związane z prowadzeniem działalności gospodarczej. Jednym z najważniejszych celów projektu ustawy jest zwiększenie konkurencyjności polskich portów i terminali przeładunkowych przez ograniczenie barier dla przewozu towarów przez polskie porty morskie oraz skrócenie czasu kontroli towarów do 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej. Dzięki wprowadzonym zmianom ustawowym zwiększą się obroty towarowe w portach morskich, przyspieszy również obrót importowanymi towarami, a czas ich składowania skróci się do niezbędnego minimum. Proponowane rozwiązania obniżą koszty transportu towarów importowanych do miejsc docelowych, przyspieszą rozwój otoczenia okołoportowego oraz zwiększą aktywność polskich portów w systemie sieci logistycznej Europy i Azji. Istotną propozycją jest również wydłużenie terminu na rozliczenie VAT w imporcie dla podmiotów, które posiadają status upoważnionego przedsiębiorcy (AEO<sup>35</sup>) przyznany na podstawie art. 5a Wspólnotowego Kodeksu Celnego lub dokonują zgłoszeń celnych za ich pośrednictwem.

### *b. działania wdrożeniowe:*

- prowadzono prace nad uproszczeniem procedur administracyjnych i wprowadzeniu e-usług („jedno okienko”);
- gruntownie usprawniono funkcjonowanie systemu monitoringu i nadzoru MliR nad działalnością urzędów morskich, w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich w celu prawidłowej realizacji działań w tym zakresie, wynikających z przepisów krajowych i unijnych.

## **2.4 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY:**

W celu realizacji drugiego celu szczegółowego w odniesieniu do obszaru transportu wodnego śródlądowego w 2013r. podjęto następujące działania:

### *a. działania programowe:*

---

<sup>35</sup> Authorized Economic Operator

W 2013 r. prowadzone były przez Ministra Środowiska prace nad założeniami projektu ustawy – Prawo wodne, której zmiany mają na celu m.in. usprawnienie systemu zarządzania drogami wodnymi śródlądowymi. W założeniach do ustawy - *Prawo wodne* - należy wyróżnić następujące podstawowe obszary projektowanych modyfikacji:

- zmiana struktury prawno-organizacyjnej organów administracji publicznej właściwych w sprawach gospodarowania wodami, ze szczególnym uwzględnieniem rozdzielenia kompetencji w zakresie inwestycji i utrzymania mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną od funkcji administracyjnych i planistycznych;
- systemowe rozwiązanie problemu niedofinansowania zadań z zakresu gospodarki wodnej;
- zapewnienie komplementarności polityce opłat za wodę, z uwzględnieniem zasady „zwrotu kosztów za usługi wodne”, zapewnienie skutecznego i efektywnego nadzoru ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej nad gospodarką wodną.

Wśród zmian ustrojowych wpływających na model zarządzania drogami wodnymi śródlądowymi oraz sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem uprawiania żeglugi zaplanowano między innymi:

- zniesienie 8 urzędów żeglugi śródlądowej jako organów administracji rządowej niezespólonej – terenowych organów administracji żeglugi śródlądowej;
- utworzenie Zarządu Dorzecza Wisły oraz Zarządu Dorzecza Odry jako dwóch państwowych osób prawnych w rozumieniu art. 9 pkt 14 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. *o finansach publicznych* (Dz.U.poz.1240), tworzonych na podstawie odrębnych ustaw w celu wykonywania zadań publicznych.

#### *b. działania wdrożeniowe:*

W 2013r. prowadzone były działania mające na celu usprawnienie współpracy między Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju a Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej w związku z prowadzonymi pracami nad *Programem Wieloletnim, dotyczącym przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, zgodnie z obowiązującą klasyfikacją*. Ponadto, prowadzono współpracę Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej z administracją wodną (RZGW) w celu wypracowania racjonalnych metod współpracy i wspólnych działań na śródlądowych drogach wodnych. Podobne spotkania odbywały się również z przedstawicielami samorządów lokalnych.

## **2.5 TRANSPORT LOTNICZY:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego SRT2020 zostały podjęte następujące działania w 2013r.:

#### *a. działania programowe:*

- przygotowano wstępny projekt ustawy *o komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze”*, jako podstawy prawnej procesu komercjalizacji PPL;
- uczestniczono w procesie ustanowienia ogólnounijnych celów skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na drugi okres odniesienia (2015-2019);
- współpracowano na poziomie UE w zakresie przygotowania planu skuteczności działania na drugi okres odniesienia – lata 2015-2019. Zawarcie w planie odpowiednich celów w poszczególnych obszarach skuteczności działania – przepustowość przestrzeni powietrznej, bezpieczeństwo, ochrona środowiska, efektywność kosztowa.



#### *b. działania wdrożeniowe:*

- prowadzono współpracę pomiędzy organami administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w celu zapewnienia efektywnych i bezpiecznych przewozów transportowych oraz oddziaływania na popyt na usługi transportowe;
- wdrażano nowoczesne rozwiązania technologiczne;
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zakończyła wdrażanie i uruchomiła operacyjnie nowy system zarządzania ruchem lotniczym – *Pegasus\_21*;
- zrealizowano zadania związane z administracją i organizacją Departamentu Lotnictwa MliR i jednostek podległych i nadzorowanych (m.in. kontrola zarządcza).

Jednocześnie w poniżej przedstawionych portach lotniczych przeprowadzono zmiany wpływające na podniesienie ich konkurencyjności, zarówno dla pasażerów, jak i przewoźników korzystających z usług transportu lotniczego. I tak:

- w wyniku kontynuacji działań w zakresie aktywizacji ruchu lotniczego w porcie lotniczym w **Warszawie** rozpoczęło wykonywanie regularnych połączeń lotniczych 5 nowych przewoźników. Siatka połączeń wzbogaciła się o 18 nowych kierunków, w tym o długodystansowe połączenie pozaeuropejskie o znaczeniu strategicznym dla portu lotniczego im. Fryderyka Chopina do Dubaju. Kierunek ten umożliwia pasażerom Lotniska im. Fryderyka Chopina dogodne przesiadki do Azji południowo - wschodniej oraz Australii i Oceanii. Na ponad 30 kierunkach nastąpiło zwiększenie częstotliwości operacji w porównaniu do poprzedniego analogicznego sezonu rozkładowego. O blisko 3% wzrosły również przewozy cargo; wprowadzono zniżki w opłatach lotniskowych w porcie lotniczym w Warszawie. Dodatkowo, w porcie tym wprowadzono nowe opłaty, w oparciu o główne założenia strategii PPL, uwzględniającej rozwój przewozów lotniczych i poprawę konkurencyjnej pozycji Lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie;
- w porcie lotniczym **Kraków** wprowadzono 8 nowych destynacji w porównaniu do roku 2012;
- w porcie lotniczym **Bydgoszcz** wprowadzono nową taryfę opłat lotniskowych.

#### *c. inne działania:*

- rozwijano relacje z państwami Partnerstwa Wschodniego w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną;
- wspierano Komisję Europejską w działaniach ukierunkowanych na budowanie dobrych relacji z Federacją Rosyjską w zakresie stosunków lotniczych;
- współpracowano z portami lotniczymi w zakresie Planów Generalnych;
- kontynuowano współpracę w ramach Grupy Wyszehradzkiej (V4) – negocjacje (2013) wspólnego stanowiska V4 w odniesieniu do propozycji legislacyjnej KE – SES2+.

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

*Strategia rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)* wpisując się w założenia europejskiej polityki transportowej wśród priorytetów na najbliższe lata przewiduje osiągnięcie poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu, przewożonych towarów oraz otoczenia transportowego, a także zwiększenie jego niezawodności. Wyżej wymienione kwestie stanowią istotne elementy osiągnięcia celu głównego SRT2020, bez których trudno byłoby mówić o wzroście tego segmentu gospodarki w wytwarzaniu produktu krajowego brutto. Odnosi się to do wszystkich

gałęzi transportu, jednak ze względu na poziom zagrożenia w pierwszej kolejności dotyczy to przede wszystkim bezpieczeństwa ruchu drogowego, w którym intensywność przewozów pasażerskich oraz skala wypadków są największe.

W SRT 2020 zakłada się podjęcie szeregu kierunków interwencji w poszczególnych podsystemach transportowych, które pozwolą na osiągnięcie ww. celu szczegółowego.

### **3.1. TRANSPORT DROGOWY:**

#### *a. działania programowe:*

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) w dniu 20.06.2013 r. przyjęła **Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (NPBRD)**, natomiast w dniu 02.07.2013 r. Rada Ministrów przyjęła informację o przyjęciu NPBRD przez KRBRD. NPBRD określa nowe cele w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) w Polsce w horyzoncie czasowym do 2020 r. i uwzględnia w swoich założeniach dokumenty programowe UE oraz ONZ, a także odnosi się od innych strategii krajowych, w tym SRT2020.

W dn. 20.08.2013 r. został przyjęty przez KRBRD **Program Realizacyjny na rok 2013** (PR 2013) - dokument wyznaczający konkretne działania dla instytucji zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jego głównym zadaniem była realizacja celów zawartych w NPBRD. PR 2013 określał czas wykonania poszczególnych zadań oraz wskazywał liderów odpowiedzialnych za ich wdrożenie. PR 2013 był programem jednorocznym i zawierał 56 szczegółowych działań w zakresie poprawy brd w obszarze inżynierii, nadzoru, ratownictwa i opieki powypadkowej oraz edukacji, a także legislacji i badań naukowych. Zrealizowano w całości 34 działania, 13 częściowo (tzn. nie osiągnięto zakładanych wartości wskaźników / trwały zaawansowane prace / zrealizowano część elementów składających się na działanie), a 9 nie zostało zrealizowanych (tzn. nie podjęto realizacji w 2013 r. lub prace w 2013 r. były w niskiej fazie zaawansowania). Szczegółowe informacje nt. przyczyn takiej sytuacji znajdują się w rocznym sprawozdaniu KRBRD za 2013 r. pt. *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2013 r.*<sup>36</sup> Sekretariat KRBRD prowadził regularny, kompleksowy monitoring stopnia zaawansowania realizacji poszczególnych działań.

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

W ramach środków z budżetu państwa i KFD realizowane były przez GDDKiA zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego tj. realizowano przedsięwzięcia inwestycyjne wpływające na poprawę stanu istniejącej sieci drogowej, likwidację miejsc niebezpiecznych, a także prowadzenie kampanii społecznych promujących bezpieczne zachowania.

W 2013 r., realizowano 19 zadań inwestycyjnych związanych z poprawą bezpieczeństwa na drogach krajowych, z których do końca grudnia 2013r. zostało zakończonych 11. Przeprowadzone inwestycje i remonty dróg krajowych przyczyniły się do poprawy jakości dróg krajowych i spadku odsetka dróg krajowych w złym stanie do 12,7.% (co jest wynikiem lepszym od zakładanego na poziomie 24,1 %). Łączna liczba wydanych certyfikatów audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego na dzień 31 grudnia 2013 r. wynosi 239 szt., o których mowa w art. 24n ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 260 z późn. zm.)

<sup>36</sup> (<http://www.krbrd.gov.pl/index.php/program-brd/program-realizacyjny-2013/36-artykuly/80-sprawozdania>).

Ponadto:

- przeprowadzono kampanię społeczną na rzecz podniesienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego;
- przeprowadzono badania w zakresie stosowania pasów bezpieczeństwa, dotyczące postaw i zachowań w odniesieniu do przekraczania dozwolonej prędkości, a także na temat wysokości społeczno-ekonomicznych kosztów wypadków drogowych w Polsce w 2012 r. na podstawie rozszerzonej metodologii;
- zorganizowano szkolenia z zasad uspokajania ruchu drogowego dla projektantów i samorządowych zarządców dróg;
- opracowano i poddano konsultacjom projekt instrukcji racjonalnego stosowania lokalnych ograniczeń prędkości na drogach samorządowych. Analiza nadesłanych uwag wykazała konieczność prowadzenia dalszych prac nad tym projektem;
- opracowano analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2012 r.;
- opracowano kwartalne monitoringi stanu brd w Polsce;
- prowadzono prace nad opracowaniem metodologii oceny kosztów/korzyści podejmowanych działań brd; - działanie zrealizowane częściowo i będzie dalej kontynuowane.

### **3.2 TRANSPORT KOLEJOWY:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego SRT2020, w 2013r. podejmowane były poniższe działania:

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

- kontynuowano realizację *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015*, w ramach którego wybudowano 103 bezkolizyjnych skrzyżowań dróg z torami kolejowymi;
- prowadzono działania modernizacyjne dworców kolejowych - w latach 2012-2013 zakończono rzeczowo modernizację 42 dworców kolejowych;
- eliminowano przejazdy kolejowe z zawieszoną obsługą;
- modernizowano i rewitalizowano linie kolejowe na rzecz poprawy stanu technicznego infrastruktury i wyposażenia;
- kontynuowano proces zakupu nowoczesnego taboru kolejowego;
- prowadzono działania zaradcze celem zapewnienia bezpieczeństwa na kolei;
- prowadzono działania we współpracy z organami i służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo na terenie kraju; w ramach współdziałania realizowane były różnego rodzaju inicjatywy zapobiegawcze oraz skoordynowane działania prowadzone jednocześnie na terenie całego kraju, które polegały m.in. na przeciwdziałaniu zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury.

### **3.3. TRANSPORT MORSKI ORAZ TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego SRT2020, w 2013r. realizowano poniższe działania:

#### ***a. działania programowe:***

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wraz z jednostką podległą – Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (Służbą SAR) – przygotowało projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn: **„Wzmocnienie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w zakresie zdolności reagowania na zagrożenia życia ludzkiego i środowiska naturalnego na morzu na lata 2015 – 2019”**. Program ma znaczenie priorytetowe ze względu na charakter Służby SAR, jej zadania

oraz fakt, że wykonuje standardy wynikające z umów międzynarodowych i konieczności współdziałania w ramach morskich służb ratowniczych. Ustanowienie programu wieloletniego gwarantuje ciągłość finansową, umożliwiając Służbie SAR utrzymanie właściwego poziomu gotowości do wykonywania nałożonych na nią zadań poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu, przeciwdziałania zagrożeniom i zwalczania zanieczyszczeń środowiska morskiego.

Ponadto, MliR wraz z Urzędem Morskim w Szczecinie przygotowało projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego na lata 2014-2026 pn.: „*Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026*”. Program obejmuje zadania, których celem jest przywrócenie, a następnie utrzymywanie do roku 2026 parametrów torów wodnych prowadzących do Świnoujścia i Szczecina oraz do małych portów w rejonie ujścia Odry, niezbędnych do prowadzenia po tych torach bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi i wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów.

#### *b. działania wdrożeniowe-inwestycyjne:*

- zrealizowano inwestycję pn: „*Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie*”, będącą pierwszą kompleksową inwestycją na terenie kraju umożliwiającą Polsce realizację międzynarodowych i wspólnotowych wymagań w zakresie edukacji morskiej oraz nauczania ustawicznego przygotowującego do pracy w sektorze gospodarki morskiej, w tym w obszarze ochrony środowiska, bezpieczeństwa, ratownictwa, zarządzania kryzysowego itp.;
- kontynuowana była realizacja programu wieloletniego na lata 2008-2014 pn „*Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu*” – jako inwestycji towarzyszącej budowie Terminalu LNG w Świnoujściu;
- zweryfikowano i zatwierdzono 32 oceny stanu ochrony obiektów portowych, 1 ocenę stanu ochrony portu i 1 plan ochrony portu;
- uczestniczono w posiedzeniach Komitetu regulacyjnego ds. ochrony żeglugi przy KE (systematyczne);
- dokonano gruntownego usprawnienia funkcjonowania systemu monitoringu i nadzoru MliR nad działalnością urzędów morskich, w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich w celu prawidłowej realizacji działań w tym zakresie, wynikających z przepisów krajowych i unijnych;
- otwarto Morską Stację Ratowniczą w Tolkmicku;
- zakończono I etap realizacji projektu pn. „Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry”.

Ponadto, uczestniczono w poniższych przedsięwzięciach związanych z poprawą bezpieczeństwa:

- prace na forum UE i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);
- BSMIR (*Baltic Sea Maritime Incident Response*) – projekt międzynarodowy, dotyczący lądowych grup wsparcia akcji ratowniczych na morzu;
- międzynarodowe ćwiczenia ratownicze *Baltic Sarex 2013* i NATO DYNAMIC MERCY 2013;
- międzynarodowe ćwiczenia przeciwrozlewowe HELCOM BALEX DELTA 2013;
- ćwiczenia „Bałtyk 2013” (MSPiR, Marynarka Wojenna, Policja, Straż Pożarna, Pomorski Dywizjon Straży Granicznej, OSP Tryton, WOPR Kołobrzeg, Stowarzyszenie Paramedic, Ratownictwo Medyczne i Straż Miejska Miasta Kołobrzeg);
- polsko - rosyjsko - litewskie ćwiczenia ratownicze i w zakresie zwalczania zanieczyszczeń „ZATOKA”;
- dwustronne, polsko-niemieckie ćwiczenia dotyczące zwalczania zanieczyszczeń POLGER 2013.

Dodatkowo jednostki służby SAR wykonały 301 ćwiczeń ratowniczych i 40 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).

### **3.4 TRANSPORT LOTNICZY:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego SRT2020, w 2013r. prowadzone były następujące działania:

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

- wprowadzenie systemu opartego na zarządzaniu ryzykiem - przewidywanie potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i wdrażania takich rozwiązań, które będą służyć całemu systemowi, a nie wyłącznie wybranym jego elementom;
- stworzenie Zespołu do spraw opracowania metod działania Prezesa ULC w celu realizacji zobowiązań wynikających z Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz opracowanie wstępnego projektu założeń do zmiany przepisów krajowych w tym zakresie. Podjęcie działań legislacyjnych w przedmiotowym obszarze będzie miało wpływ na poprawę bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych drogą powietrzną, w tym również w zakresie przewozu ładunków (cargo). Konieczność uregulowania ww. problematyki wyniknęła z potrzeby przyjęcia kompleksowych unormowań prawnych w zakresie obowiązków Prezesa ULC wynikających z przepisów Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.). Opracowanie ustawy dedykowanej wyłącznie transportowi towarów niebezpiecznych drogą powietrzną, pozwoli przede wszystkim na skupienie w jednym akcie prawnym całej ww. problematyki oraz osiągnięcie spójności ww. regulacji z ustawami dotyczącymi towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym i kolejowym;
- podjęcie działań instytucjonalnych obejmujących zmiany w regulaminie organizacyjnym ULC skutkujące powstaniem Wydziału do spraw Zarządzania Bezpieczeństwem w ramach Biura Prezesa Urzędu w grudniu 2012 roku. Prace zapoczątkowane w 2012 r. doprowadziły do zmiany w statucie Urzędu Lotnictwa Cywilnego (wprowadzonej na podstawie Zarządzenia Nr 58 Prezesa Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 2013 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania statutu *Urzędowi Lotnictwa Cywilnego*, na mocy której powstała specjalna, dedykowana kwestiom zarządzania bezpieczeństwem komórka organizacyjna – Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym. Prowadzone działania wynikały głównie z wniosków płynących z udziału w pracach nad zmianami w regulacjach międzynarodowych i europejskich oraz konieczności ich uwzględnienia w pracach nad projektem dokumentu opisującym Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym: prace wdrożeniowe wynikające z faktu wejścia w życie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie *procedury konkursowej określającej szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 16). Zapisy rozporządzenia wprowadzają regulacje umożliwiające dystrybucję ograniczonych praw przewozowych występujących na określonych trasach lub obszarach, zgodnie z postanowieniami odpowiednich umów międzynarodowych;
- przeprowadzenie w 2013 r. przez Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie trzech edycji kursów doskonalących dla funkcjonariuszy i żołnierzy zawodowych uprawniających do wnoszenia broni palnej, gazowej oraz materiałów wybuchowych na pokład statku

powietrznego. Łącznie przeszkolono 47 funkcjonariuszy Biura Ochrony Rządu. Zorganizowanie i przeprowadzenie szkoleń wynikało z uchwalenia, wymienionego w załączniku „Działania legislacyjne podejmowane w 2013 roku przyczyniające się do realizacji celów Strategii rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030 r.)” - Lp. 72, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie wnoszenia broni oraz materiałów wybuchowych na pokład statku powietrznego przez uprawnionych żołnierzy i funkcjonariuszy.

Ponadto, w poszczególnych portach lotniczych zostały zrealizowane poniższe inwestycje, wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu:

- W porcie lotniczym **Warszawa Modlin** - wybudowano i uruchomiono system ILS cat. I;
- W porcie lotniczym **im Fryderyka Chopina w Warszawie** w ramach POIiŚ zrealizowano działanie 8.4-21 pn. „Zakup sprzętu operacyjnego dla Lotniskowej Straży Pożarnej Portu Lotniczego w Warszawie” oraz działanie 8.4-18 pn. „Zakup urządzeń do zimowego utrzymania Portu Lotniczego w Warszawie”;
- w porcie lotniczym **w Rzeszowie** zakupiono system kontroli osób, bagażu oraz towarów, wyposażono punkty kontroli bezpieczeństwa oraz zakupiono system szkoleniowy operatorów urządzeń RTG w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa;
- W lutym 2013 r. w porcie lotniczym **we Wrocławiu** oddane zostało do użytkowania jedno stanowisko (płasczyzna) do odladzania, a na przełomie października i listopada 2013 r. zamontowane zostały elementy systemu ICE-ALERT (w ramach rozbudowy systemu). Obydwa te przedsięwzięcia były realizowane ze środków własnych Portu Lotniczego;
- Wybudowano system ILS/DME i systemu AWOS oraz drogi patrolowej wokół ogrodzenia lotniska **Zielona Góra Babimost**.

#### *b. inne działania:*

Procedowano Umowy Wysokiego Szczebła pomiędzy Unią Europejską a Europejską Organizacją ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL).

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

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowana do *Strategii rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)* wskazała, że rezygnacja z wdrażania SRT2020 spowoduje szereg skutków negatywnych, polegających m.in. na dalszym wzroście presji na środowisko, wywołanych 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 *Strategii* i określonych w nich kierunków interwencji przyczynia się do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Ponadto, prowadzone prace związane z modernizacją i rozbudową infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) były realizowane z uwzględnieniem obowiązujących krajowych i unijnych przepisów dotyczących ochrony środowiska (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego).

Niezależnie od powyższego, w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu podejmowano następujące działania dla osiągnięcia celu szczegółowego 4 SRT2020:

#### **4.1. TRANSPORT DROGOWY:**

Prowadzone działania inwestycyjne w zakresie budowy dróg szybkiego ruchu oraz obwodnic uwzględniały wykorzystanie nowoczesnych technologii w zakresie zarządzania ruchem oraz w obszarze ochrony środowiska. Każdorazowo przy opracowywaniu projektu drogowego brano pod uwagę wybór wariantu optymalnego, z uwzględnieniem jego jak najmniejszej kolizyjności dla środowiska. Realizacja działań inwestycyjnych w sektorze transportu drogowego przyczyniła się do optymalizacji wykorzystania infrastruktury transportowej oraz do zmniejszenia kongestii na drogach, ograniczenia hałasu i zanieczyszczenia środowiska, co z kolei wpłynęło pozytywnie na zmniejszenie obciążeń środowiska. Dla realizacji 4-go celu szczegółowego SRT 2020 podjęte zostały poniższe działania:

##### *a. działania programowe:*

W dniu 1 października 2013 r. Rada Ministrów uchwaliła załącznik nr 6 do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*. Załącznik wskazał listę 12 nowych inwestycji polegających na budowie obwodnic.

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

W 2013 r. nastąpiło podpisanie pierwszych umów z wykonawcami planowane jest w II połowie 2014r.

- Kontynuowano rozszerzanie sieci dróg płatnych z preferencją opłat dla pojazdów najmniej oddziaływujących na środowisko (najniższe stawki za przejazd dla pojazdów powyżej EURO4).

#### **4.2. TRANSPORT KOLEJOWY:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego w 2013r. w obszarze transportu kolejowego prowadzone były następujące działania:

##### *a) działania programowe:*

Uczestniczono w tworzeniu koncepcji nowych, szczegółowych instrumentów wdrażania i upowszechniania czystych ekologicznie środków transportu na rzecz poszanowania środowiska.

##### *b) działania wdrożeniowo-inwestycyjne:*

- kontynuowano realizację *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015* - poprzez modernizację infrastruktury liniowej, punktowej dążono do przejścia części udziału transportu drogowego na rzecz transportu kolejowego, powszechnie postrzeganego jako bardziej ekologicznego środka transportu;
- kontynuowano proces zakupu nowoczesnego taboru kolejowego;
- wdrażano *Plan Transportowy* Ministra Transportu ustalony Rozporządzeniem 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). Liczba pasażerów przewiezionych w przewozach międzynarodowych wyniosła 1 821 tys., a międzywojewódzkich – 22 522 tys.

### *c. inne działania:*

Uczestniczono w prowadzeniu przygotowań sektora kolejowego do możliwości korzystania ze środków finansowych dedykowanych działalności badawczo – rozwojowej w ramach projektu *Strategii rozwoju przemysłu i transportu szynowego w oparciu o innowacje oraz badania naukowe w Polsce do 2030 roku* opracowanego przez Polską Platformę Technologiczną Transportu Szynowego, w ramach której:

- organizowano spotkania poświęcone kwestiom współpracy i koordynacji oraz ukierunkowywania działań podejmowanych przez poszczególne podmioty zainteresowane udziałem w inicjatywie SHIFT2RAIL;
- podejmowano działania na rzecz koordynacji wymiany informacji na temat działalności poszczególnych podmiotów branży kolejowej zainteresowanych pozyskaniem środków finansowych na działalność badawczo-rozwojową (z udziałem Krajowego Punktu Kontaktowego PKP SA, Instytutu Kolejnictwa, Polskiej Platformy Technologicznej Transportu Szynowego, Konsorcjum: Koleje Zwiększonych Prędkości. Badania-Rozwój-Kształcenie, Klastra: Interdyscyplinarne Partnerstwo na rzecz innowacyjnego Rozwoju Transportu i Infrastruktury, Klastra Logistyczno-Transportowego: „Północ-Południe”.

### **4.3. TRANSPORT MORSKI:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego SRT2020, w 2013r. w odniesieniu do transportu morskiego podejmowane były poniższe działania:

#### *a. działania programowe:*

- prowadzono prace analityczne dotyczące zasadności realizacji programu budowy drogi wodnej Zalew Wiślany – Zatoka Gdańska;
- prowadzono dostosowywanie transportu morskiego do przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz przepisów UE w celu spełnienia zaostrzonych wymogów ochrony środowiska w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (m.in. dyrektywa 2012/33/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1);
- prowadzono prace nad przygotowaniem planów ochrony obszarów Natura 2000. Za „morskie obszary Natura 2000” przyjmuje się obszary, które przynajmniej częściowo położone są na wodach morskich. Na podstawie powyższego kryterium wydzielono 17 morskich obszarów Natura 2000, dla których trwają prace nad opracowaniem indywidualnych planów ochrony;
- opracowano projekt utworzenia Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie jako pierwszej kompleksowej inwestycji na terenie kraju, umożliwiającej Polsce realizację międzynarodowych i wspólnotowych wymagań w zakresie edukacji morskiej oraz nauczania przygotowującego do pracy w sektorze gospodarki morskiej, w tym w obszarze ochrony środowiska, bezpieczeństwa, ratownictwa, zarządzania kryzysowego. Ośrodek będzie realizował szkolenia dla kadry morskiej, w tym również dla pracowników lądowych przedsiębiorstw gospodarki morskiej, pracowników instytucji nadzoru morskiego, służb ratowniczych oraz firm zajmujących się eksploracją zasobów morskich. Ośrodek będzie prowadził szkolenia kadry obsługującej w przyszłości Terminal LNG w Świnoujściu, stacje



bunkrowe LNG i statki bunkrujące paliwo gazowe oraz szkolenia dla firm redystrybucyjnych LNG. Zagrożenia pojawiające się podczas eksploatacji takich obiektów, jak terminal gazowy wymagają największej klasy specjalistów, zarówno w obsłudze urządzeń i instalacji w części morskiej, jak i lądowej. Dlatego w związku z powstającym gazoportem szkolenia będą priorytetem w działalności ośrodka, co jest żywotnym interesem polityki morskiej RP;

- opracowano i przyjęto Uchwałę nr 207/2013 z dnia 12 listopada 2013r., która przedłuża realizację Programu wieloletniego pn *Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu* do 2014 r. (Program na lata 2008-2014);
- prowadzono prace nad strategią rozwoju polskich przedsiębiorstw żeglugi liniowej, poprzez dostosowanie ich oferty do potrzeb rynku europejskiej żeglugi liniowej, a zwłaszcza potrzeb żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.

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

- kontynuowano realizację inwestycji mających na celu poprawę dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Kwestię dostępności do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków reguluje ustawa z dnia 12 września 2002 r. *o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków* (Dz. U. Nr 166 poz. 1361, z późn. zm.). Przepisy tej ustawy są zgodne z Dyrektywą 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. *w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku* (Dz. Urz. WE L 332 z 28.12.2000 r., str. 81). Opracowane, zgodnie z wymogami ustawy, portowe plany gospodarowania odpadami funkcjonują we wszystkich portach morskich i aktualizowane są co 3 lata. Obecnie, porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej analizują możliwość zwiększenia zdolności do odbioru ścieków ze statków pasażerskich, w związku z wyznaczeniem Morza Bałtyckiego obszarem specjalnym w ramach Załącznika IV Konwencji MARPOL (ścieki ze statków);
- uczestniczono w działaniach na arenie międzynarodowej na rzecz poprawy jakości i efektywności środowiskowej transportu morskiego w skali globalnej (Międzynarodowa Organizacja Morska), regionalnej (HELCOM) i krajowej, wprowadzając m.in. przepisy mające na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza z transportu morskiego, ograniczenia zrzutów substancji szkodliwych do wód morskich itp.;
- w ramach *Programu ochrony brzegów morskich* zrealizowano projekty, które obejmowały: sztuczne zasilanie plaż, budowę, remont i utrzymanie trwałych umocnień brzegu, monitoring oraz badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegów morskich. Powyższe zadania zostały zrealizowane w 98% kwoty zaplanowanych w 2013 r. środków budżetowych. W 2013 r. Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie realizowały inwestycje na 11 projektach, w tym na 4 zadaniach przygotowawczych i na 7 zadaniach z realizacją robót budowlanych, z czego zakończonych zostało 7 inwestycji.

#### **4.4. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego, w 2013r. w odniesieniu do transportu wodnego śródlądowego podejmowane były poniższe działania:

##### *a. działania programowe:*

Ministerstwo wraz z Urzędem Morskim w Gdyni rozpoczęło przygotowania do opracowania nowego projektu programu wieloletniego pn. **Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską** z uwzględnieniem uwag zgłoszonych przez Komisję Europejską i zgromadzonej w latach 2007-2013 wiedzy na temat zasadności realizacji tej inwestycji. Powstałe opracowania (Studium Wykonalności, Aktualizacji Studium, 3-letnie badania przyrodnicze, Prognoza Oddziaływania na Środowisko, Koreferat do POŚ, Test IROPI) wskazują, że pomimo wysokich nakładów finansowych na realizację programu (646 mln zł w wariantcie *Nowy Świat*) suma oszczędności (w kosztach transportu, kosztach ochrony środowiska, zmniejszenia zasiłków społecznych i zasiłków dla bezrobotnych) w perspektywie długoletniej przeważa nad nakładami finansowymi. Projekt zawiera nowy harmonogram realizacji inwestycji i finansowanie ze środków budżetu państwa w latach 2015 - 2020.

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

W 2013 r. realizowane było wsparcie dla armatorów żeglugi śródlądowej w postaci kredytów preferencyjnych na zakup lub remont jednostek transportowych. Modernizacja jednostek w istotny sposób wpływała na osiągnięcie tzw. efektu ekologicznego. W tym okresie udzielono 5 kredytów na łączną kwotę ok. 4,351 mln zł. (wszystkie inwestycje na śródlądowych drogach wodnych muszą spełniać normy środowiskowe, wynikające z obowiązujących przepisów - Raporty oddziaływania na środowisko).

#### **4.5. TRANSPORT MIEJSKI:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego, w 2013r. w odniesieniu do transportu w miastach podejmowane były poniższe **działania:**

##### ***a. działania programowe:***

Rozpoczęte zostały prace nad projektem dokumentu **Krajowej Polityki Miejskiej (KPM)**, której Założenia zostały przyjęte przez Rząd RP 16 lipca 2013 roku. W pracach nad ww. dokumentem w obszarze transportu i mobilności miejskiej są uwzględniane m.in. cele odnoszące się do transportu miejskiego zawarte w SRT2020. W dokumencie **Krajowej Polityki Miejskiej** wskazywane będą działania, jakie powinny być podejmowane dla realizacji określonych celów. Będą one leżały zarówno po stronie władz samorządowych, jak i rządowych (właściwych resortów). Prace nad wyżej wymienionym dokumentem połączone były z szeregiem konferencji i seminariów tematycznych. W odniesieniu do problematyki transportu i mobilności miejskiej podejmowano prace mające na celu zwrócenie szczególnej uwagi na potrzebę oddziaływania na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców obszarów miejskich oraz na rzecz osiągnięcia zrównoważonej mobilności miejskiej. W pracach nad projektem KPM wskazywano m.in. na następujące kwestie:

- potrzebę zmian przepisów odnośnie obowiązywania stref płatnego parkowania w miastach i zasad wyznaczania opłat ponoszonych przez kierowców z tego tytułu;
- konieczność przedstawienia mieszkańcom miasta i jego obszaru funkcjonalnego atrakcyjnej oferty w zakresie transportu publicznego. Potrzebę doprecyzowania przepisów wiążących planowanie przestrzenne z planowaniem transportu, w tym m.in. w zakresie poprzedzania opracowania dokumentów planistycznych obowiązkiem przygotowywania studiów transportowych obejmujących m.in. pomiary i badania ruchu drogowego i pasażerskiego oraz modelowanie i prognozowanie ruchu pojazdów i pasażerów dla rozpatrywanych opcji

zagospodarowania, lokalizacji i zasad obsługi transportowej obiektów będących silnymi generatorami ruchu, zasad powiązania dokumentów planistycznych z planami transportowymi;

- potrzebę priorytetyzacji inwestycji w system transportu publicznego, wskazując jednocześnie, że w przypadku dużych miast i ich obszarów funkcjonalnych celowe jest przeanalizowanie potrzeb i możliwości w zakresie wykorzystania do obsługi tych obszarów istniejącej infrastruktury kolejowej.

Dodatkowo, opracowany został poradnik pn: *Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich*, mający na celu wsparcie władz miast w identyfikacji i stosowaniu rozwiązań w zakresie zrównoważonej polityki transportowej wpływającej pozytywnie na jakość życia mieszkańców. Rozwiązania przedstawione w poradniku powinny służyć podejmowaniu działań w zakresie systemu transportowego, ale też urbanistyczno-planistycznych, których celem jest uporządkowanie przestrzeni miejskich i uczynienie ich bardziej bezpiecznymi, funkcjonalnymi i dostosowanymi do wymagań wynikających z przyjętych strategii transportowych.

Rada Ministrów przyjęła w dniu 29 października 2013r., „*Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030*”, opracowany przez Ministerstwo Środowiska. Przewiduje on dla sektora transportu dwa kierunki działań: wypracowanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu oraz zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu.

#### **4.6. TRANSPORT LOTNICZY:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego SRT2020, w 2013r. podejmowane były poniższe działania, zapewniające zrównoważony dla środowiska rozwój polskiego rynku lotniczego:

##### *a. działania programowe:*

- prowadzono prace nad nowelizacją Dyrektywy 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 085, 28.03.2002, str. 40). Celem nowelizacji była m.in. zmiana definicji „samolotu marginalnie zgodnego” zwiększająca nadwyżkę jakości akustycznej ponad wymagany standardem certyfikacyjnym dopuszczalny poziom dźwięku wyrażony w EPNdB. Do innych głównych celów nowelizacji było doprecyzowanie procedur wprowadzania ograniczeń operacyjnych na lotniskach UE. Nowelizacja dyrektywy odbywała się w ramach tzw. pakietu lotniskowego. W 2013 roku rozpoczęto etap negocjacji między PE, Radą UE oraz KE, który zakończył się w pierwszych miesiącach 2014 roku. Publikacja rozporządzenia planowana jest w 2014 roku, a wejście w życie rozporządzenia w połowie 2016 roku.

##### *b. działania inwestycyjno - wdrożeniowe:*

- w porcie lotniczym **Rzeszów Jasionka** – trwała realizacja projektów, których głównym zadaniem jest zwiększenie ilości energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, poprawa efektywności energii elektrycznej i ciepłej, redukcja emisji zanieczyszczeń do atmosfery, wykorzystanie potencjału alternatywnych źródeł energii w regionie oraz obniżenie kosztów

zużycia energii. Ponadto, w porcie tym dokonano zakupu pojazdu specjalistycznego z przeznaczeniem do płoszenia i niepokojenia ptactwa za pomocą aparatury biosonicznej;

- port lotniczy **Kraków Balice** – port zdecydował o wprowadzeniu monitoringu hałasu lotniczego, który pozwoli na pogłębienie analizy i oceny stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie lotniska. Ponadto, wdrażano system CDA (Continuous Descent Approach) - nową procedurę lądowania statków powietrznych, polegającą na jak najmniejszej liczbie etapów podejścia do lądowania oraz na jak największej wysokości lotu nad terenami miejskimi. W dniu 4 lipca 2013 roku port podpisał umowę z certyfikowaną firmą na usługę prowadzenia ciągłego monitoringu hałasu lotniczego dla lotniska Kraków-Balice, służącą projektowaniu działań prewencyjnych dla ograniczania hałasu lotniczego;
- w porcie lotniczym **Warszawa Modlin** – na terenie lotniska prowadzona była sukcesywna wymiana samochodów na samochody o napędzie elektrycznym MELEXY. Dodatkowo ModlinBus pokonywał trasę do Warszawy z częstotliwością – ok. 8 razy dziennie;
- port lotniczy **im. Fryderyka Chopina w Warszawie** współpracował z PAŻP w zakresie optymalizacji procedur lotniczych w celu zapewnienia utrzymania oddziaływania hałasu lotniczego w granicach obowiązującego obszaru ograniczonego użytkowania (OOU). Przeprowadzono modernizację procedur SID EPWA RWY11/15/29, wykonane analizy wskazują na potrzebę kontynuacji prac w tym zakresie. Ponadto, uczestniczono w inicjatywie międzynarodowej Airport Carbon Accreditation i prowadzi prace nad obliczeniem tzw. śladu węglowego na lotnisku za rok poprzedni w celu identyfikacji i ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza i wpływu Lotniska na środowiska. Dodatkowo, opracowano i wdrożono System Quota Count do planowania rozkładów lotów w porze nocy w celu zwiększenia przepustowości środowiskowej lotniska w porze nocy i zapobiegania występowaniu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu poza OOU. System Quota Count wdrożono począwszy od sezonu Zima 2013/14. Wstępne analizy wykazały, że w tym czasie spełnione zostały przyjęte założenia środowiskowe. Kolejne analizy wykonane zostaną dla sezonu Lato 2014 i będą podstawą do podjęcia decyzji odnośnie dalszych działań; prowadzona była również rozbudowa systemu monitorowania hałasu – kontrola zgodności z wymaganiami prawnymi w zakresie ochrony przed hałasem oraz badanie efektów wdrażanych działań służących ograniczaniu emisji hałasu do środowiska. Zainstalowano i uruchomiono nowy punkt pomiarowy systemu monitorowania hałasu na terenie Piastowa. Obecnie system monitorowania hałasu składa się z 10 stałych punktów pomiarowych;
- wprowadzana została koordynacja rozkładów lotów w porcie lotniczym **Poznań – Ławica**, służąca przeciwdziałaniu wykraczania emisji hałasu poza granice wskazane w obszarze ograniczonego użytkowania;
- w porcie lotniczym **Bydgoszcz** - wprowadzono pomoc DVOR/DME oraz zmiany w kształcie i strukturze przestrzeni powietrznej umożliwiające szybsze lądowanie, co zmniejsza emisje spalin i hałasu oraz umożliwia planowanie inwestycji dot. wdrożenia standardów europejskich związanych z ochroną środowiska;
- prowadzono prace nad globalnym mechanizmem redukcji emisji CO<sub>2</sub> z lotnictwa międzynarodowego (Global Market-based Measures) odbywające się na forum ICAO oraz ECAC. Celem jest ustanowienie tzw. linii bazowej odnoszącej się do całkowitej emisji CO<sub>2</sub>. Etap prac należy uznać za wstępny. Planuje się wypracowanie globalnego porozumienia do roku 2016, tak aby od 2020 roku mechanizm mógł zacząć funkcjonować. Obecnie trudno jest rokować przebieg dalszych prac, ze względu na duże rozbieżności stanowisk stron Konwencji.

### *c. inne działania:*

- wspierano rozwiązania organizacyjne transportu najmniej zanieczyszczających środowisko koncentrując się na odpowiednim zarządzaniu popytem na ruch transportowy;
- powołano Komitet Konsultacyjny ds. Ochrony Środowiska przy Lotnisku im Fryderyka Chopina w Warszawie, którego zadaniem jest poprawa komunikacji z otoczeniem zewnętrznym poprzez stworzenie stałego forum wymiany informacji i wypracowywania rozwiązań mających na celu ograniczenie negatywnego wpływu lotniska na środowisko. W skład Komitetu weszli przedstawiciele MIR, Ministerstwa Środowiska, Urzędu m.st. Warszawy, dzielnic i gmin sąsiadujących z lotniskiem, wojska, jednostek naukowo-badawczych, organizacji społecznych, PAŻP i PPL;
- wdrażano innowacyjne systemy zarządzania ruchem w transporcie lotniczym, przyczyniające się do zmniejszenia presji środowiskowych generowanych przez transport;
- kontynuowano prace nad zaostreniem certyfikacyjnych norm hałasu dla statków powietrznych – nowelizacja Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Prace odbywały się na forum Komitetu ds. ochrony środowiska (CAEP) w ICAO.

### **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 zapewniłby środki na wieloletnie programy sprzyjające nadrobieniu podstawowych zaległości infrastrukturalnych oraz podnoszeniu dostępności transportowej kraju i regionów, zaś z drugiej strony pozwalałby na stopniowe zwiększanie rentowności sektora oraz ograniczenie udziału środków publicznych w finansowaniu inwestycji w infrastrukturę transportową i tabor. Istota tego zagadnienia została dostrzeżona w *Planie Działań służących realizacji Strategii Rozwoju Kraju 2020*, który zakłada powołanie m.in. Zespołu ds. zapewnienia finansowania działań rozwojowych. W dniu 20 grudnia 2013r. odbyło się pierwsze spotkanie ww. Zespołu, w ramach którego m.in. podjęto decyzję o konieczności utworzenia odrębnego podzespołu roboczego do spraw zwiększenia efektywności zarządzania procesami inwestycyjnymi, w szczególności w sektorze transportowym. Koordynację prac tego podzespołu powierzono Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju. Do najważniejszych zadań ww. gremium należy przede wszystkim wypracowanie rekomendacji dla zmian instytucjonalnych, rozwiązań legislacyjnych, modelu finansowania nowych inwestycji i utrzymania już istniejących, w celu zoptymalizowania finansowania procesów rozwojowych, w tym prowadzonych w obszarze transportu.

Dodatkowo, ze strony MliR w ramach rozwoju Platformy PPP, w 2013r. prowadzone były działania dotyczące:

- zarządzania siecią współpracy między Członkami Platformy PPP w celu zapewnienia wymiany wiedzy, dobrych praktyk i sprawdzonych rozwiązań dotyczących przygotowania i realizacji przedsięwzięć publiczno-prywatnych, identyfikacji barier przy ich przygotowaniu oraz tworzenia rozwiązań przyczyniających się do rozwoju ppp, w tym standardów dokumentacji oraz procedur przygotowania takich projektów;
- inicjowania i wsparcia przygotowania pilotażowych projektów ppp, w szczególności w sektorze dróg samorządowych, ochrony zdrowia oraz efektywności energetycznej, służących zdobyciu doświadczeń oraz identyfikacji barier w procesie wdrażania podobnych przedsięwzięć;
- wsparcia merytorycznego dla podmiotów publicznych realizujących projekty ppp;

- zapewnienia podmiotom publicznym szerokiego dostępu do opinii, ekspertyz, analiz, raportów z audytów, wzorów umów, dokumentacji projektowych oraz innych dokumentów dotyczących ppp,
- promocji ppp jako instrumentu efektywnej realizacji zadań publicznych.

Jednocześnie, mając na uwadze zapisy *Strategii rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)*, w 2013r. prowadzone były poniższe działania w odniesieniu do poszczególnych segmentów transportu w celu realizacji 5 celu szczegółowego SRT2020.

### **5.1. TRANSPORT DROGOWY:**

Podstawy spójnego systemu finansowania inwestycji drogowych zostały zbudowane w latach 2008-2009. Aktualnie duże inwestycje drogowe finansowane są z KFD, który przeznaczają na ten cel środki własne oraz zaciągają dług. W początkowych latach przy obecnie realizowanych dużych programach infrastrukturalnych w strukturze finansowania znaczną rolę odgrywać będzie finansowanie dłużne. Jednakże z biegiem lat, w związku z oddawanymi do użytkowania nowych dróg i obejmowaniem ich opłatą elektroniczną w strukturze finansowania zaczną dominować środki własne pochodzące właśnie z opłat za przejazd drogami oraz z opłaty paliwowej. Z kolei bieżące utrzymanie sieci dróg krajowych finansowane jest z budżetu państwa oraz w przypadku dróg krajowych zrealizowanych w systemie PPP ze środków koncesjonariusza.

Realizując cel szczegółowy SRT2020, w 2013r. podejmowane były przede wszystkim działania legislacyjne, które szczegółowo zostały przedstawione w załączniku do niniejszej Informacji. Dotyczyły one przede wszystkim ustalenia dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, wprowadzeniu możliwości restrukturyzacji Krajowego Funduszu Drogowego w postaci m.in. emisji obligacji na spłatę wcześniej zaciągniętych zobowiązań, zmian w zakresie ustawy Prawo zamówień publicznych.

### **5.2 TRANSPORT KOLEJOWY:**

W celu realizacji ww. celu szczegółowego w zakresie transportu kolejowego opracowano modele finansowania inwestycji infrastrukturalnych i ujęto je w: *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015* (w zakresie linii kolejowych) oraz w umowie z PKP S.A. (w zakresie dworców kolejowych).

Modele te zakładają wdrażanie projektów modernizacyjnych oraz projektów budowy nowej infrastruktury kolejowej z wykorzystaniem środków pochodzących z budżetu UE (Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Fundusz TEN-T), a także środków krajowych (budżet państwa, Fundusz Kolejowy, środki własne zarządcy). Z uwagi na skalę przewidzianych do realizacji projektów, poza ww. źródłami finansowania niezbędne będzie również pozyskanie pożyczek z międzynarodowych instytucji finansowych dla zbilansowania działalności inwestycyjnej w obszarze transportu kolejowego. Założenia ww. *Programu...* opierają się na maksymalnym wykorzystaniu środków UE na sfinansowanie projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Regionalnych Programów Operacyjnych, które będzie możliwe przy pełnym zabezpieczeniu odpowiedniego wkładu krajowego. W tym celu podjęto również decyzję o opracowaniu średniookresowego dokumentu planistycznego pn.: ***Krajowy Program Kolejowy 2014-2023***, którego zamierzeniem jest zapewnienie krajowego wkładu finansowego na inwestycje kolejowe realizowane w perspektywie 2014-2020.

### 5.3 TRANSPORT MORSKI:

W celu realizacji ww. celu szczegółowego SRT2020 w ramach transportu morskiego, podejmowane były poniższe działania w 2013r.:

- zapewnienie współfinansowania (w realizowanych programach operacyjnych inwestycji morskich i wodnych śródlądowych) ze środków krajowych i UE z wykorzystaniem środków budżetowych, prywatnych i samorządowych, w zależności od rodzaju inwestycji oraz typu beneficjenta (urzędy morskie, zarządy portów morskich, gminy miast portowych, PKP PLK);
- dostosowanie portów morskich do potrzeb rynkowych (m.in. budowa do 2020 r. głębokowodnych nabrzeży dedykowanych do obsługi drobnicy konteneryzowanej i ro-ro). W 2013 r. na listę projektów morskich w DI wpisano projekty obejmujące pogłębienie portów w Gdyni, Gdańsku (port wewnętrzny) i Szczecinie oraz w zakresie pogłębienia torów wodnych i podejściowych projekt pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”;
- wzmocnienie funkcji gospodarczej portów poprzez dywersyfikację oferty usługowej oraz dostosowanie jej do potrzeb rynkowych. W 2013 r. w porcie Gdańsk, dzięki realizacji projektów rozwojowych został uruchomiony Terminal Przeładunkowy Towarów Masowych Sypkich - Sea-Invest — nowy terminal w Porcie Zewnętrznym Portu Gdańsk umożliwiający rozładunek nawet największych masowców, jakie mogą wpłynąć na Bałtyk w relacji importowej.

### 5.4. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY:

Finansowanie inwestycji na śródlądowych drogach wodnych znajduje się w kompetencji Ministra Środowiska, który wdrażając je ma możliwość wykorzystywania różnych źródeł, w tym Funduszu Spójności, z priorytetu *transport przyjazny środowisku*, jak również środków NFOŚiGW, budżetu państwa, pożyczki Banku Światowego. Dysponentem środków jest Ministerstwo Środowiska i KZGW. Należy podkreślić, że prowadzone w 2013r. prace przez Ministra Środowiska nad założeniami ustawy *Prawo wodne* przewidują stworzenie nowego systemu finansowania zadań gospodarki wodnej dla rozwiązania problemu niedofinansowania ich realizacji.

### 5.5. TRANSPORT LOTNICZY:

Dążąc do osiągnięcia celu szczegółowego SRT 2020 w obszarze transportu lotniczego, w 2013r. prowadzone były przede wszystkim działania polegające na monitorowaniu projektów inwestycyjnych realizowanych przez zarządzających portami lotniczymi i państwowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną, przewidzianymi do finansowania ze środków publicznych. Prowadząc powyższy monitoring brano pod uwagę bieżące zasady finansowania inwestycji związanych z rozwojem transportu lotniczego, które opierają się na trzech poniższych założeniach:

- Porty, które znajdują się w sieci TEN-T realizują inwestycje współfinansowane z budżetu Unii Europejskiej zgodnie z:
  - Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (POIiŚ):  
Priorytet VI – Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, Działanie 6.3.: Rozwój sieci lotniczej TEN-T;  
Priorytet VIII – Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, Działanie 8.4.:  
Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego;
  - Programem Wspólnotowym TEN-T;
  - Regionalnymi Programami Operacyjnymi na lata 2007-2013.

Priorytetowymi przedsięwzięciami w portach lotniczych z zakresu TEN-T są: bezpieczeństwo portów lotniczych, rozbudowa lotnisk, w tym terminali i pasów startowych, połączenie portów lotniczych z infrastrukturą kolejową, infrastruktura dostępu do portów i projekty z zakresu ochrony środowiska;

- Inwestycje w portach lotniczych, które nie są częścią sieci TEN-T są finansowane z: Regionalnych Programów Operacyjnych, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (Priorytet VIII – Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, Działanie 8.4.: Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego), budżetów samorządów (dokapitalizowania) i dochodów z działalności lotniczej i pozalotniczej;
- Inwestycje są realizowane w sposób zapewniający również ich późniejsze utrzymanie uwzględniając m.in. zasadę „użytkownik płaci”.

Ponadto, trwały prace nad dokumentami strategicznymi w ramach nowej perspektywy finansowej, celem zapewnienia współfinansowania zadań w zakresie transportu lotniczego ze środków UE.

### III. FINANSOWANIE SRT2020

#### 1. ŚRODKI FINANSOWE WYDATKOWANE W ROKU 2013 NA REALIZACJĘ SRT2020 W POSZCZEGÓLNYCH RODZAJACH TRANSPORTU:

##### 1.1 TRANSPORT DROGOWY I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO:

LP.	Działanie	Źródła finansowania (w mln zł)	Wysokość wydatków (brutto w mln zł)
1.	Rozbudowa, utrzymanie i zarządzanie siecią dróg krajowych	budżet państwa – 2 850,00 KFD – 10 500 ,00	13 350,00
2.	Przeprowadzenie kampanii społecznej na rzecz podniesienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.	środki europejskie 4 ,46 budżet państwa 3, 47	7,93
3.	Przeprowadzenie badań stosowania pasów bezpieczeństwa <sup>37</sup>	budżet państwa	0,26
4.	Przeprowadzenie badań postaw i zachowań dot. przekraczania dozwolonej prędkości	budżet państwa	0,03
5.	Przeprowadzenie badań wysokości społeczno-ekonomicznych kosztów wypadków drogowych w Polsce w 2012 r. na podstawie rozszerzonej metodologii	budżet państwa	0,09
6.	Przeprowadzenie szkolenia z zasad uspokajania ruchu drogowego dla projektantów i samorządowych zarządców dróg	budżet państwa	0,23
7.	Opracowanie analizy stanu brd w Polsce w 2012 r.	budżet państwa	0,02

<sup>37</sup> w ramach kompleksowego badania zachowań uczestników ruchu (przekraczanie prędkości, stosowanie fotelików dla dzieci, pasów bezpieczeństwa i kasków); podana kwota obejmuje koszt całego badania



8.	Opracowanie kwartalnych monitoringów stanu brd w Polsce	budżet państwa	0,01
<b>SUMA</b>			<b>13 358,57</b>

Źródło: Dane MIIR

### 1.2 TRANSPORT KOLEJOWY:

LP	Działanie	Źródła finansowania	Wysokość wydatków ( w mln zł)
1.	Inwestycje w linie kolejowe	budżet państwa, Fundusz Kolejowy, środki UE, środki PKP PLK SA, kredyty EBI	3 199,00
2.	Utrzymanie linii kolejowych	budżet państwa, Fundusz Kolejowy, środki PKP PLK SA	1 199, <sup>38</sup>
3.	Przebudowa dworców kolejowych	budżet państwa, środki UE, środki PKP SA	134,00
4.	Dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Minister Infrastruktury i Rozwoju	budżet państwa	409,00
5.	Zakup taboru kolejowego	Fundusz Kolejowy, rezerwa celowa	203,00
<b>SUMA</b>			<b>5 144,00</b>

Źródło: Dane MIIR

### 1.3 TRANSPORT MORSKI:

LP.	Działanie	Źródła finansowania	Wysokość wydatków (w mln zł) <sup>39</sup>
1.	Program Wieloletni na lata 2008 – 2014 pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu	budżet państwa	1 016,75 <sup>40</sup>
2.	Program Wieloletni na lata 2008 – 2013 pn. „Budowa drogi łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” <sup>41</sup>	budżet państwa	417,20 <sup>42</sup>
3.	Program ochrony brzegów morskich	budżet państwa	1 101,40 <sup>43</sup>
<b>SUMA</b>			<b>2 535,35</b>

Źródło: Dane MIIR

<sup>38</sup> Wydatki budżetu państwa w roku 2013.

<sup>39</sup> W celu ujednoczenia zapisane zostały nakłady poniesione globalnie za cały okres trwania poszczególnych działań.

<sup>40</sup> Kwota całkowita, w tym w roku 2013 – 127,89 mln zł

<sup>41</sup> Program Wieloletni na lata 2008 – 2013 pn. „Budowa drogi łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” wygaś. Od 2014 r. procedowany jest nowy program. Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego na lata 2015-2020 pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” dopisany do wykazu prac RM decyzją z dnia 3 lipca 2014 r. (Nr ID195).

<sup>42</sup> Kwota całkowita, w tym w roku 2013 - 0,07 mln zł

<sup>43</sup> Kwota całkowita, w tym w roku 2013 – 44,7 ml zł

#### 1.4 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY:

L.p.	Działanie	Źródło finansowania	Wysokość wydatków (w mln zł) <sup>44</sup>
1.	Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych, w tym:		
	– zadania realizowane w ramach POIŚ 2007- 2014	środki UE, budżet państwa	93,87
	– kontynuacja budowy stopnia wodnego Malczyce	NFOŚiGW, budżet państwa	54,26
	– inne zadania, o znaczeniu dla transportu wodnego (bez inwestycji na drogach wodnych dla turystyki wodnej)	budżet państwa, BŚ, BRRE	126,08
2.	Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej – RIS	środki UE, budżet państwa	11,80
<b>SUMA</b>			<b>286,01</b>

#### 1.5 TRANSPORT LOTNICZY:

LP.	Działanie	Źródła finansowania	Wysokość wydatków (w mln zł)
1.	Realizacja inwestycji na lotniskach należących do sieci TEN-T do 2015 r.	ok. 1 800 mln zł – środki UE (z czego ok. 1 500 mln zł - POIiŚ, ok. 300 mln zł - RPO), środki własne portów lotniczych	ok. 4,500

Źródło: Dane MliR

#### 2. PERSPEKTYWA FINANSOWA 2007-2013 na koniec 2013r.

Projekty inwestycyjne realizujące cele *Strategii rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)* są w przeważającej mierze finansowane ze środków POIiŚ. W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko realizowane są inwestycje, które wpisują się przede wszystkim w następujące cele: poprawa dostępności komunikacyjnej Polski w ramach sieci TEN-T poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, połączenie ze stolicą kraju największych ośrodków miejskich, rozwój gałęzi transportu stanowiących alternatywę dla transportu drogowego, poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie i stanu połączeń międzyregionalnych.

Na realizację ww. celów w 2013 r. w sektorze transportu zaplanowano do poświadczenia na wszystkie priorytety (VI, VII, VIII) kwotę 22,04 mld PLN wydatków kwalifikowanych. Poświadczono

<sup>44</sup> Źródło: L.p. nr 1 - dane KZGW, L.p. nr 2- dane MIR.

22,27 mld PLN, tj. plan zrealizowano w 101,03%. W ramach poświadczonych 22,27 mld PLN, wkład UE stanowił 17,25 mld PLN. Na podstawie poświadczonych wydatków kwalifikowanych, po przeliczeniu ich przez Instytucję Certyfikującą dla poszczególnych osi, do KE została poświadczona kwota wkładu UE 17,45 mld PLN i wg stanu na 21.05.2014 r., cała kwota została zrefundowana przez KE do budżetu państwa.

Skutecznej realizacji polityki rozwoju w sektorze transportu, a jednocześnie wdrażaniu SRT2020 sprzyja funkcjonowanie CUPT<sup>45</sup>, utworzone na mocy Zarządzenia Nr 5 Ministra Transportu z dnia 29 marca 2007 roku. Celem CUPT jest racjonalne i efektywne wykorzystanie do 2022 roku wszystkich środków Unii Europejskiej przeznaczonych na dofinansowanie projektów transportowych.

Zarówno POIiŚ 2007-2013, jak i POIiŚ 2014-2020 oraz Dokument Implementacyjny do SRT2020 mają na uwadze dokonanie podziału dostępnych środków w zakresie alokacji funduszy UE na działania z uwzględnieniem potrzeb poszczególnych gałęzi transportu, jak również poprzez wskazanie najodpowiedniejszego źródła finansowania spośród funduszy UE dla danych działań czy danego projektu/typu projektów. Dokumenty powyższe uwzględniają również niezbędny wkład krajowy w realizację zaplanowanych inwestycji. Przewidziano również różne mechanizmy zapewniające elastyczność w wydatkowaniu dostępnych środków, jak również dwa tryby wyboru projektów (konkursowy i pozakonkursowy). Wybór odpowiedniego trybu odbywa się z uwzględnieniem charakteru projektów.

W 2013r. prowadzone były intensywne prace nad opracowaniem projektu POIiŚ 2014-2020, stanowiącego program inwestycyjny w obszarze transportu i zawierającego listę projektów planowanych do realizacji w okresie do 2020 r. W projekcie POIiŚ zawarto wykaz dużych projektów zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 oraz listę inwestycji dot. obwodnic na drogach krajowych.

W ramach aktualizacji harmonogramów inwestycji infrastrukturalnych w ślad za istotnymi zmianami uwarunkowań ich realizacji, IZ POIiŚ w 2013r. prowadziła bieżący monitoring projektów w trybie comiesięcznym (SMIP). W okresie sprawozdawczym prowadzony był również monitoring projektów kolejowych w ramach cyklicznych spotkań z udziałem wszystkich instytucji zaangażowanych we wdrażanie projektów, w tym przedstawiciele KE (**tzw. Task Force**). W 2013 r. spotkania Task Force odbyły się czterokrotnie. W trakcie tych spotkań szczegółowo omawiano harmonogramy realizacji inwestycji kolejowych, m.in. w kontekście ich wykonalności w okresie kwalifikowalności POIiŚ.

W ramach pełnienia funkcji instytucji pośredniczącej w procesie pozyskiwania i wykorzystywania środków z Unii Europejskiej na rozbudowę i rozwój infrastruktury transportowej, do listopada 2013 r. MTBiGM, na mocy porozumienia z dn. 11 kwietnia 2007 r. zawartego z IZ, pełniło funkcję instytucji pośredniczącej (IP) w ramach systemu realizacji POIiŚ 2007-2013. IP realizowała swoje zadania zgodnie z obowiązującymi aktami prawa krajowego i prawa UE (w szczególności zgodnie z ustawą z dn. 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*). W związku z utworzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. *w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz zniesienia Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej* (Dz. U. poz. 1390) zlikwidowano IP. Rolę IZ dla POIiŚ 2007-2013 pełnił Departament Programów Infrastrukturalnych i Departament Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych w MliR. W dn. 8 stycznia 2014 r. IZ zawarła porozumienie z dotychczasową instytucją wdrażającą (IW) w sektorze transportu (CUPT), ustanawiające nowy podział zadań w związku z wcieleniem dawnej IP POIiŚ do struktur IZ POIiŚ. Celem CUPT jest

---

<sup>45</sup> CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych

racjonalne i efektywne wykorzystanie do 2022 roku wszystkich środków Unii Europejskiej przeznaczonych na dofinansowanie projektów transportowych.

Działania nadzorcze IZ POIiŚ prowadzą do bieżącego reagowania na problemy w zakresie kwalifikowalności oraz zamówień publicznych, zgłaszane przez CUPT. Bieżące rozwiązywanie problemów przyczynia się do realizacji SRT2020, ponieważ niejednokrotnie są to problemy wielopłaszczyznowe i ich rozwiązanie nie leży w gestii jednej instytucji (np. UZP, UOKIK, organy nadzoru budowlanego). Tym samym pomoc w szybszym ich rozwiązaniu przyczynia się do wzrostu efektywności wdrażania funduszy UE (także w sektorze transportu).

W ramach tworzenia koncepcji nowych, szczegółowych instrumentów wdrażania i upowszechniania czystych ekologicznie środków transportu, w 2013 r. poprzez nabór do dofinansowania i realizację projektów kolejowych zarówno infrastrukturalnych, jak i taborowych w ramach POIiŚ 2007-2013 upowszechniano czyste ekologicznie środki transportu.

## 2.1 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. Realizacja projektów przyczynia się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, przez co zostanie stworzona sieć sprawnych połączeń transportowych, służących intensyfikacji wymiany handlowej na jednolitym rynku. Umożliwi to również rozwój ekonomiczny regionów i poprawę dostępności do głównych aglomeracji miejskich na terenie całej Polski.

Na koniec 2013 r. w ramach działania 6.1 podpisano umowy dla 40 projektów o koszcie całkowitym 58 828,52 mln PLN i wartości dofinansowania UE 36 445,24 mln PLN. Dla działania 6.2 koszt całkowity 3 projektów wynosił 4 751,61 mln PLN, a łączna wartość dofinansowania UE wyniosła na koniec 2013r. 2 539,53 mln PLN.

Na działanie 6.1 przeznaczono 89% alokacji priorytetu; cała alokacja w działaniu 6.1 została zakontraktowana, jednakże w związku ze zgodą MF na nadkontraktację w 2013 r. podpisano już 2 umowy w ramach nadkontraktacji, a kolejne 3 są planowane w 2014 roku.

Stopień zakontraktowania alokacji dla działania 6.1 wynosi ok. 110%; wydatkowanie środków wynosi blisko 91%. Stopień zakontraktowania alokacji dla działania 6.2 wynosi 94,32%; wydatkowanie środków jest na poziomie 77,54%.

W ramach działania 6.1 *Rozwój sieci drogowej TEN-T w 2013 r.* zakończono realizację i oddano do ruchu następujące projekty drogowe:

- *Budowa drogi ekspresowej S2, w Warszawie, odcinek węzeł "Konotopa" - węzeł "Puławska" wraz z odcinkiem węzeł "Lotnisko" - Marynarska (S79);*
- *Przebudowa drogi S-8 Piotrków Trybunalski - Warszawa na odcinku Rawa Mazowiecka – Radziejowice;*
- *Budowa drogi ekspresowej S8, odcinek Syców - Kępno - Wieruszów – Walichnowy;*
- *Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi.*

Dzięki realizacji projektów w ramach działań 6.1 i 6.2 znacznie poprawiła się dostępność komunikacyjna, skrócił czas przejazdu i poprawiła przepustowość. Poprawie uległa również

dostępność międzynarodowa. Realizacja inwestycji w postaci: drogi S8 na terenie Warszawy oraz na odcinku Piotrków Trybunalski – Radziejowice przyczyniła się do skrócenia podróży w kierunku zachodnim oraz w kierunku Czech i Słowacji. Dodatkowo, poprawa dostępności jest widoczna również wzdłuż autostrady A1.

Realizacja projektów w zakresie powyższych działań przełożyła się także na poprawę przepustowości, poprzez m.in. likwidację tzw. wąskich gardeł. Dobrym przykładem jest tu projekt *Budowa drogi ekspresowej S2, w Warszawie, odcinek węzeł „Konotopa” - węzeł "Puławska" wraz z odcinkiem węzeł "Lotnisko" - Marynarska (S79)*, który został oddany do ruchu w 2013 roku. Jest to kluczowy odcinek Południowej Obwodnicy Warszawy doprowadzający ruch do portu lotniczego oraz dzielnicy biurowej Służewiec Przemysłowy.

Celem działania 8.2 *Drogi krajowe poza siecią TEN-T* jest wsparcie projektów polegających na budowie odcinków dróg ekspresowych, przebudowie dróg krajowych, z dostosowaniem do nośności 115 kN/oś, przebudowie lub budowie odcinków dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, budowie obwodnic miast w ciągach dróg krajowych. W ramach tego działania realizowane są projekty indywidualne oraz konkursowe, w tym „duże”. W ramach działania wsparcie otrzymały projekty z zakresu budowy i modernizacji dróg ekspresowych, przebudowy dróg krajowych oraz budowy obwodnic w ciągach tych dróg. Koszt całkowity zgodnie z umowami o dofinansowanie dla działania wynosił 16 238,49 mln PLN, natomiast łączna wartość zakontraktowanego dofinansowania UE wyniosła na koniec 2013 r. 10 453,23 mln PLN, co stanowi 90% alokacji dla działania. W okresie sprawozdawczym podpisano 6 umów o dofinansowanie.

Działanie 8.2 charakteryzuje wysoki stopień zakontraktowania alokacji (90%) oraz wydatkowania środków (ok. 76%). Zadowolający postęp rzeczowo-finansowy działania 8.2 pozwala potwierdzić efektywność udzielonego wsparcia w realizację ustalonego celu.

Wśród projektów wdrażanych w ramach działania 8.2 *Drogi krajowe poza siecią TEN-T* można wymienić m.in. następujące inwestycje, które były realizowane w 2013r.: Budowa drogi Nr 16 Olsztyn - Augustów (z wyłączeniem obwodnicy Ełku), odcinek Barczewo – Borki Wielkie, Budowa drogi ekspresowej S8, odcinek Wrocław - Psie Pole – Syców oraz Przebudowa drogi krajowej nr 1 w granicach administracyjnych miasta Włocławek – etap IV.

## **2.2 TRANSPORT KOLEJOWY**

Przez cały rok 2013 trwało wdrażanie działań 7.1 *Rozwój transportu kolejowego* oraz 7.4 *Rozwój transportu intermodalnego* POIiŚ, w ramach których modernizowano i rewitalizowano linie kolejowe, dokonywano zakupu taboru kolejowego oraz budowano terminale kontenerowe. Na koniec 2013 r. w działaniu 7.1 podpisano 48 umów o dofinansowanie o wartości całkowitej 31,8 mld PLN i wartości dofinansowania UE w wysokości 16,4 mld PLN, na projekty które dotyczyły przebudowy, budowy oraz rewitalizacji linii kolejowych. Wśród podpisanych umów znalazły się również 3 umowy o dofinansowanie wdrażania ERTMS - 2 na linii E-30 (*odcinek Legnica-Węglińiec-Bielawa Dolna*) oraz 1 na linii E 65/C-E 65 (*odcinek Warszawa – Gdynia*).

W działaniu 7.4 podpisano 25 umów o koszcie całkowitym 2,25 mld PLN i kwocie dofinansowania UE 0,64 mld PLN, na projekty które dotyczą budowy/przebudowy/modernizacji terminali intermodalnych bądź zakupu taboru do wykonywania przewozów intermodalnych.

Realizowane projekty przyczyniają się do lepszego zrównoważenia systemu transportowego, zwiększenia dostępności transportowej kraju, zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu

na środowisko oraz do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego. Realizowane inwestycje kolejowe zlokalizowane są przede wszystkim na sieci TEN-T, tym niemniej, dzięki zaakceptowanej przez KE zmianie POliŚ możliwe są również prace rewitalizacyjne, przede wszystkim na liniach kolejowych poza tą siecią.

Od początku realizacji POliŚ 2007-2013 kontraktacja w działaniu 7.1 przekroczyła na koniec 2013 r. poziom 83%. Na stosunkowo niskim poziomie kształtowały się wydatki beneficjentów, które oscylowały w okolicach 20%.

Tym niemniej zawnioskowane w zmianie POliŚ podniesienie dofinansowania dla projektów szynowych w VII osi POliŚ „Transport przyjazny środowisku” było jednym z działań podjętych w celu maksymalizacji wykorzystania środków dedykowanych kolejom.

W działaniu 7.4 kontraktacja przekroczyła poziom 93%, jednak wydatki poniesione przez beneficjentów przekroczyły poziom 15%.

W zakresie osiągniętych wskaźników - na koniec 2013 r. na podstawie zawartych z beneficjentami umów o dofinansowanie dokonywany jest zakup prawie 90 nowych oraz modernizacja 200 jednostek taboru kolejowego (docelowa wartość zakupionego lub zmodernizowanego taboru kolejowego do końca 2015 r. to 309 szt.), ponad 600 km linii kolejowych jest w trakcie modernizacji (docelowa wartość wybudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych do końca 2015 r. to 611 km) oraz prawie 430 km jest poddawana rewitalizacji (docelowa wartość do końca 2015 r. to 507 km).

W roku 2013 trwała kontynuacja inwestycji modernizacyjnych i rewitalizacyjnych na liniach kolejowych oraz zakupy taboru. W ramach działania 7.1 POliŚ do końca 2013 r. podpisano 24 umowy o dofinansowanie, które dotyczą przebudowy, budowy oraz rewitalizacji linii kolejowych.

W ramach działania 7.4 do końca 2013 r. podpisano 25 umów o dofinansowanie, które dotyczą budowy / przebudowy / modernizacji terminali intermodalnych bądź zakupu taboru do wykonywania przewozów intermodalnych.

## **2.3 TRANSPORT MORSKI ORAZ TRANSPORT WODNY-ŚRÓDLĄDOWY**

W ramach VII priorytetu POliŚ *Transport przyjazny środowisku* w 2013 r. realizowane były projekty, których założeniem jest zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w ogólnym przewozie osób i ładunków, w tym:

- w ramach działania 7.2 POliŚ *Rozwój transportu morskiego* realizowano projekty mające na celu zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego,
- w ramach działania 7.5 POliŚ *Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych* realizowano projekty mające na celu poprawę warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych.

W 2013 r. w działaniu 7.2 POliŚ kontynuowano realizację projektów infrastrukturalnych z zakresu budowy lub przebudowy nabrzeży i kanałów w portach morskich, torów wodnych, falochronów i wejść do portów, budowy i modernizacji dróg i linii kolejowych łączących porty z krajową siecią transportową oraz infrastruktury tego typu w portach morskich. W 2013 r. w ramach ww. działania podpisano 7 umów o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków całkowitych 589,03 mln PLN, dofinansowania 423,98 mln PLN, w tym dofinansowania UE 399,45 mln PLN.

W ramach działania 7.2 realizowane są 3 duże projekty - w 2013 r. przekazano do KE dwa z trzech planowanych na okres 2007-2013 wniosków o potwierdzenie wkładu finansowego dla projektów: „*Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk - Trasa Słowackiego*” oraz „*Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) - etap II, strona wschodnia i zachodnia*”.

W 2013 r. w ramach działania 7.5 nie podpisano żadnej umowy o dofinansowanie, natomiast realizowano 6 projektów, mających podpisane umowy o dofinansowanie. Dotyczą one przede wszystkim modernizacji obiektów hydrotechnicznych, takich jak: jazy, śluzy, stopnie wodne, ostrogi. Kontraktacja w działaniu 7.2 POIiŚ na koniec 2013 r. wyniosła 89,97%. Wydatki poniesione przez beneficjentów stanowiły 42,56%. W ramach działania 7.2 POIiŚ w 2013 r. zakończono realizację 2 projektów (przebudowano 2,8 km nabrzeży portowych i 0,4 km dróg w układach transportowych portów morskich). Ogółem do końca 2013 r. zakończono realizację 7 projektów, w ramach których przebudowano 5,3 km nabrzeży portowych, przebudowano 3,2 km falochronu oraz 3,3 km dróg w układach transportowych portów morskich. Zbudowano również 1 statek ratowniczy. Do końca 2015r. planowana jest realizacja 100% zakładanej w programie operacyjnym wartości docelowej wskaźnika *Długość wybudowanych i zmodernizowanych nabrzeży portowych*. Kontraktacja w działaniu 7.5 POIiŚ na koniec 2013 r. wyniosła 99,56%. Wydatki poniesione przez beneficjentów stanowiły 39,61%.

## 2.4 TRANSPORT LOTNICZY

W ramach inwestycji realizowanych w działaniu 6.3 *Rozwój sieci lotniczej TEN-T*:

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

Na koniec 2013 r. w działaniu 6.3 POIiŚ podpisane były umowy o dofinansowanie ze wszystkimi beneficjentami o łącznej wartości 3 779 mln PLN i dofinansowaniu UE w wysokości 1 405 mln PLN.

W działaniu 6.3 POIiŚ poziom wydatkowania środków na koniec 2013 r. wyniósł 42%.

W ramach działania 6.3. w 2013 r. zakończyła się realizacja pierwszego projektu *Port lotniczy w Gdańsku – modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside*. W ramach realizowanych projektów do końca 2013 r. zostały przebudowane lotniska w Gdańsku, Wrocławiu i Rzeszowie. Do końca 2015 r. planowane jest osiągnięcie 100% zakładanej w programie operacyjnym wartości docelowej wskaźnika *Liczba przebudowanych lotnisk w zakresie ochrony i bezpieczeństwa*, tj. 8.

W 2013 r. trwało wdrażanie projektów w ramach działania 8.4 „Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego” obejmujących zakup pojazdów i urządzeń zwiększających bezpieczeństwo prowadzenia operacji lotniczych, zakup systemów kontroli osób i bagażu w terminalach pasażerskich oraz zakup i montaż systemów ochrony lotniska/ochrony przeciwpożarowej. Ww. elementy wpływają na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu lotniczego i operacji lotniczych oraz dostosowują systemy bezpieczeństwa i ochrony do standardów wynikających z krajowych i międzynarodowych aktów prawnych. Projekty realizowane są w 8 portach lotniczych znajdujących się zarówno w sieci TEN-T, jak i poza siecią TEN-T.

Na koniec 2013 r. w działaniu 8.4 POIiŚ podpisane były umowy o dofinansowanie dla wszystkich 20 projektów o łącznej wartości całkowitej 323,83 mln PLN i dofinansowaniu UE w wysokości 211,02 mln PLN. W działaniu 8.4 POIiŚ zakontraktowano całą dostępną alokację. Ponadto, działanie cechuje wysoki poziom wydatkowania środków (73%).

Do 2013 r. przebudowano 5 lotnisk w zakresie bezpieczeństwa i ochrony, natomiast docelowo do 2015 r. planowane jest osiągnięcie wartości wskaźnika na poziomie 8 szt.

## **2.5 TRANSPORT MIEJSKI**

W 2013 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 ww. projektów przyczynia się do ograniczenia negatywnego oddziaływania systemu komunikacyjnego na środowisko, w tym przede wszystkim na stan jakości powietrza oraz na mieszkańców miast (dzięki redukcji emisji hałasu, wibracji oraz głównych zanieczyszczeń powietrza, takich jak tlenki azotu oraz pyły drobne). Czas podróży pasażerów transportu publicznego wyraźnie się skróci, przy jednoczesnym podniesieniu komfortu podróżowania pasażerów transportu publicznego, co dodatkowo zachęci ich do korzystania ze zmodernizowanego systemu komunikacji miejskiej i podniesie komfort ich życia. Dzięki zakupowi nowoczesnego, niskoemisyjnego niskopodłogowego taboru poprawi się dostępność do transportu publicznego, w tym także dla osób starszych i niepełnosprawnych.

Na koniec 2013 r. w działaniu 7.3 POIiŚ podpisano 28 umów o dofinansowanie o łącznej wartości 16 655 mln zł oraz dofinansowaniu UE w wysokości 7 880 mln zł.

Na koniec 2013 r. kontraktacja w działaniu 7.3 wyniosła ponad 97 %, wydatkowanie przekroczyło 52%. Do 31 grudnia 2013 r. w ramach działania 7.3 zakończono realizację (zatwierdzono wnioski o płatność końcową) 3 projektów, w ramach których m.in. zakupiono 121 szt. taboru komunikacji miejskiej.

## **2.6 ROZWÓJ INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH (ITS)<sup>46</sup>**

Projekty z zakresu ITS mają na celu wprowadzenie rozwiązań telematycznych umożliwiających efektywne, ekonomiczne i bezpieczne wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej. Realizacja projektów przyczynia się do skuteczniejszej ochrony użytkowników transportu, redukcji negatywnego oddziaływania na środowisko, kształtowania dalszego rozwoju branży transportowej z uwzględnieniem współczesnych trendów i możliwości informatyzacji.

W ramach działania POIiŚ 8.3 *Rozwój inteligentnych systemów transportowych* dofinansowaniem objęte zostały projekty polegające na usprawnieniu i lepszej organizacji ruchu w miastach poprzez m.in. poprawę płynności ruchu, redukcję nadmiernego obciążenia i zatłoczenia niektórych odcinków ulic.

Do końca 2013 r. w ramach działania 8.3 podpisano 13 umów o dofinansowanie o łącznym koszcie 643,46 mln PLN oraz dofinansowaniu UE w wysokości 507,04 mln PLN.

Działanie 8.3 POIiŚ charakteryzuje wysoki stopień zakontraktowania alokacji (94%) oraz niski, choć stale rosnący stan wydatkowania środków (16%). Należy jednak podkreślić, że w stosunku

---

<sup>46</sup> Szczegółowe działania RP na rzecz rozwoju ITS również za rok 2013 zostały zawarte w Sprawozdaniu Rzeczypospolitej Polskiej dotyczące postępów w realizacji działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych zgodnie z Dyrektywą 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 w latach 2011-2014, MliR sierpień 2014r.



do poziomu wydatkowania na koniec 2012 r. (niecałe 5%) wartość ta obecnie jest ponad trzykrotnie wyższa.

Podniesienie jakości dokumentacji aplikacyjnej poprzez organizację szkoleń i warsztatów dla potencjalnych beneficjentów oraz publikacje informacyjne (np. raport ewaluacyjny zawierający katalog dobrych praktyk) umożliwiły do końca 2013 r. podpisanie wszystkich umów o dofinansowanie. W okresie sprawozdawczym podpisano też umowy z wykonawcami robót budowlanych dla 6 inwestycji, co oznacza, że rozpoczęto już realizację 11 z 13 projektów.

W związku z podpisaniem umów o dofinansowanie dla wszystkich projektów i ich wejściem w fazę realizacyjną, wzrost poziomu płatności obserwowany w 2013 r. spodziewany jest również w 2014 r. i 2015 r. Harmonogram prac w poszczególnych projektach zakłada, że projekty zostaną zakończone w okresie kwalifikowalności, czyli do końca 2015 r.

## 2.7 BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Projekty mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizowano w ramach działania 8.1 POIiŚ *Bezpieczeństwo ruchu drogowego*. W 2013 r. w działaniu 8.1 POIiŚ podpisano 6 umów o dofinansowanie na łączną kwotę wydatków całkowitych 80,82 mln PLN, dofinansowania 73,00 mln PLN, w tym dofinansowania UE 65,17 mln PLN.

W ramach części indywidualnej działania 8.1 POIiŚ podpisano 3 umowy o dofinansowanie dla projektów obejmujących zakup: 16 sztuk średnich i 16 sztuk lekkich samochodów ratownictwa technicznego, 16 miasteczek ruchu drogowego, 50 ciężkich i 44 średnich zestawów hydraulicznych narzędzi ratowniczych oraz 6 zestawów elektrohydraulicznych narzędzi ratowniczych.

W ramach części konkursowej działania 8.1 POIiŚ podpisano 3 umowy o dofinansowanie dla projektów obejmujących: budowę kładki dla pieszych w miejscowości Jawornik, przebudowę drogi krajowej wraz ze skrzyżowaniami w Kaliszu, przebudowę skrzyżowania w Olsztynie. Wszystkie działania w ramach projektów planowane są do zakończenia do 2015 r.

Kontraktacja w działaniu 8.1 POIiŚ na koniec 2013 r. wyniosła 95,62% (łącznie projekty indywidualne i konkursowe). Wydatki poniesione przez beneficjentów stanowiły 59,94% (łącznie projekty indywidualne i konkursowe). Poniższa tabela przedstawia zestawienie finansowania celów SRT2020 wg działań POIiŚ 2007-2013.

Nr działania POIiŚ	Działanie (zgodnie z POIiŚ 2007-2013)	Źródła finansowania	Wysokość nakładów narastająco na koniec 2013 r. (od początku realizacji POIiŚ) – płatności zrealizowane na rzecz beneficjentów (mln PLN)	Wysokość nakładów tylko w 2013 r. - płatności zrealizowane na rzecz beneficjentów (mln PLN)
6.1	Rozwój sieci drogowej TEN-T	Unijne, publiczne krajowe i samorządowe	35 026,07	5 448,05

6.2	Zapewnienie sprawnego dostępu drogowego do największych ośrodków miejskich na terenie wschodniej polski	Unijne, publiczne krajowe	2 318,03	316,55
6.3	Rozwój sieci lotniczej TEN-T	Unijne, publiczne krajowe, prywatne	602,90	282,95
7.1	Rozwój transportu kolejowego	Unijne, publiczne krajowe, prywatne	3 674,94	1 930,10
7.2	Rozwój transportu morskiego	Unijne, publiczne krajowe, prywatne	1 125,47	648,06
7.3	Transport miejski w obszarach metropolitalnych	Unijne, publiczne krajowe, prywatne	3 925,84	1 634, 47
7.4	Rozwój transportu intermodalnego	Unijne, prywatne	104,56	78,61
7.5	Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych	Unijne, publiczne krajowe	166,47	95,17
8.1	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Unijne, publiczne krajowe	193,88	52,78
8.2	Drogi krajowe poza siecią TEN-T	Unijne, publiczne krajowe i samorządowe	9 928,76	2 838,7
8.3	Rozwój inteligentnych systemów transportowych	Unijne, publiczne krajowe	85,18	61,56
8.4	Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego	Unijne, prywatne	143,68	56,22

## IV WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW SRT 2020:

### Wskaźnik realizacji celu głównego SRT2020:

LP.	Wskaźnik	Rok bazowy	Poziom dla roku bazowego	Dane za 2013 rok	Poziom dla roku 2020
1.	Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej <sup>47</sup>	2010	30,84 <sup>48</sup>	33,65 <sup>49</sup>	Poprawa o 15,7%

### Wskaźniki realizacji celów szczegółowych SRT2020:

LP.	Wskaźnik	Rok bazowy	Poziom dla roku bazowego	Dane za 2013 rok	Poziom dla roku 2020
2.	Długość autostrad (km)	2010	857	1481,8	2000
3.	Długość dróg ekspresowych (km)	2010	675	1244,3	2800
4.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 90 min. względem miast wojewódzkich (%) <sup>50</sup>	2008	85,2	88,8	92
5.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 60 min. względem miast wojewódzkich (%) <sup>51</sup>	2008	57,9	66,9	68
6.	Połączenie miast wojewódzkich drogami ekspresowymi lub autostradami	2008	6 / 18	11/18	18/18
7.	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h (km)	2010	0	0 (dane PLK)	350
8.	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	2008	4 / 18	5/18 (dane PLK)	18/18
9.	Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym (w %)	2010	1,9 <sup>52</sup>	3,7	5-6
10.	Liczba miast powyżej 100 tys.	2010	34	35 <sup>53</sup>	36

<sup>47</sup> Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej WMDT II na podstawie ekspertyzy PAN pn: *Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. perspektywy finansowej 2014-2020* .

<sup>48</sup> wyliczenia PAN.

<sup>49</sup> Wartość WMDT II na podstawie ekspertyzy PAN pn: *Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. perspektywy finansowej 2014-2020* .: (tab. 16 na str. 62 -WMDT syntetyczny) [http://www.ewaluacja.gov.pl/Dokumenty\\_ewaluacyjne/Documents/Raport\\_Oszacowanie\\_WMDT\\_i\\_wskaźnikow\\_galeziowych\\_II\\_etap\\_ba\\_dania.pdf](http://www.ewaluacja.gov.pl/Dokumenty_ewaluacyjne/Documents/Raport_Oszacowanie_WMDT_i_wskaźnikow_galeziowych_II_etap_ba_dania.pdf).

<sup>50</sup> Opracowanie PAN: „*Oszacowanie wartości wskaźnika dostępności czasowej na potrzeby dokumentów strategicznych, których postępy są monitorowane w ramach bazy STRATEG oraz interpretacja wyników*”.

<sup>51</sup> J.w.

<sup>52</sup> Dana za rok bazowy 2010, zaktualizowana przez GUS.

<sup>53</sup> Włączając Koszalin, który znajduje się na granicy 90-minutowej izochrony PL Szczecin Goleniów. Lista miast powyżej 100 tys. mieszkańców skomunikowanych z portami lotniczymi w zasięgu 90-minutowego czasu dojazdu wg. danych MliR: Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Katowice, Gdynia, Częstochowa, Radom, Sosnowiec, Toruń, Gliwice,

	mieszkańców skomunikowanych z portami lotniczymi w zasięgu 90-minutowego czasu dojazdu.				
11.	Liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych (mln pasażerów)	2008	20,77	24,98	41
12.	Potencjał przeładunkowy portów morskich (mln ton)	2010	55	64,1 <sup>54</sup>	60
13.	Poziom wdrożenia systemu usług informacji rzecznej (River Information Services - RIS) na śródlądowych drogach wodnych spełniających warunki dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (w %)	2010	0	100	100
14.	Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu <sup>55)</sup> (Gg=tys. ton) <sup>56</sup>				
	a) emisja dwutlenku węgla	2009	44616,3 <sup>57</sup>	45 217,80	45455
	b) emisja metanu	2009	5,04	4,81	5,91
	c) emisja podtlenku azotu	2009	1,78	1,81	4,05
15.	Roczne zużycie energii finalnej przez sektor transportu (Mtoe - mln ton równoważnika energetycznego ropy naftowej) <sup>58</sup>	2010	16,1	15,8	18,7 (wzrost max. o 21%)
16.	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	2010	3 907	3 357	2000
17.	Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich w Polsce	2008	174,5	155,5 <sup>59</sup>	226,8

Rzeszów, Zabrze, Bytom, Bielsko-Biała, Ruda Śląska, Rybnik, Tychy, Dąbrowa Górnicza, Gorzów Wielkopolski, Elbląg, Płock, Opole, Wałbrzych, Zielona Góra, Włocławek, Tarnów, Chorzów, Koszalin i Legnica.

<sup>54</sup> Dane zaczerpnięte z Informacji Sygnalnej Głównego Urzędu Statystycznego (Urząd Statystyczny w Szczecinie), Gospodarka morska w Polsce w 2013 r. – GUS, Warszawa kwiecień 2014 r. *W 2013 r. został poddany ocenie stopień wykorzystania zdolności przeładunkowej polskich portów morskich. W zakresie przeładunku kontenerów osiągnięto w Gdańsku prawie 90%, natomiast w Gdyni 70% zdolności przeładunkowej. Bardzo wysoki wskaźnik wykorzystania zdolności przeładunkowej odnotowano także w zakresie obsługi promów – 80% w Gdyni i 73% w Świnoujściu. Według danych statystycznych obroty ładunkowe w 2013 r. w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej wyniosły 64,1 mln ton. Popyt na przewozy drogą morską jest silnie uzależniony od globalnej koniunktury gospodarczej oraz konieczności przemieszczania towarów, będących przedmiotem światowej wymiany handlowej.*

<sup>55)</sup> 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%.

<sup>56</sup> Wstępne dane KOBIZE za 2013r. będą dostępne najwcześniej na przełomie 2014/2015. Poniższe wartości dotyczą roku 2012.

<sup>57</sup> Dane za rok bazowy 2009 zaktualizowane przez KOBIZE.

<sup>58</sup> Dane za 2013r. dostępne będą pod koniec 2014 roku (na przełomie X/XI każdego roku publikowana jest przez GUS *Gospodarka paliwowo-energetyczna* za dwa wcześniejsze lata. Ostatnia publikacja to: *Gospodarka paliwowo-energetyczna w latach 2011, 2012.*)

<sup>59</sup> MiIR na podstawie danych w zakresie liczby przewozów pasażerów środkami komunikacji miejskiej <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2013-r-,9,13.html> - Tabl. 65(97).

## V. ZAANGAŻOWANIE PODMIOTÓW ZEWNĘTRZNYCH W REALIZACJĘ CELÓW SRT 2020

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju pełni rolę koordynatora wdrażania *Strategii rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)*. Jednakże dla jej pełnej realizacji i osiągnięcia założonych w SRT2020 celów w perspektywie najbliższych lat niezbędna jest współpraca i zaangażowanie innych resortów oraz jednostek samorządu terytorialnego, która zapewni komplementarność podejmowanych działań na różnych poziomach decyzyjnych. Poniżej przedstawiono informacje dotyczące zadań podejmowanych w 2013r. przez ww. organy administracji w celu wdrażania SRT2020.

### 1. ZAANGAŻOWANIE MINISTERSTW

#### 1.1. Ministerstwo Gospodarki

Ministerstwo Gospodarki promuje ekologicznie czyste środki transportu, zasilane alternatywnymi źródłami energii, co skutkuje m.in. redukcją emisji zanieczyszczeń. Jest to działanie realizujące 4 cel szczegółowy SRT2020, wpływające na podniesienie efektywności energetycznej w transporcie.

W 2013 r. oraz na początku 2014 r. prowadzono prace mające na celu implementację do krajowego porządku prawnego przepisów UE określających udział paliw odnawialnych w transporcie oraz wprowadzających kryteria zrównoważonego rozwoju. Przepisy zawarte w dyrektywie 2009/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE w zakresie odnoszącym się do rynku biopaliw wprowadzono w ramach nowelizacji ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych ustawą z dnia 21 marca 2014r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 457). Zmiany w obowiązujących przepisach ujęte w ustawie o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw dotyczą w szczególności kwestii wynikających z wprowadzonego przez dyrektywę 2009/28/WE celu w zakresie 10% udziału energii odnawialnej w transporcie w 2020 r. (w części dotyczącej realizacji tego celu, która zgodnie z postanowieniami *Krajowego Planu Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych* przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 7 grudnia 2010 r. będzie wykonana za pomocą biokomponentów i biopaliw ciekłych wykorzystywanych w transporcie) oraz przepisami dotyczącymi wprowadzenia kryteriów zrównoważonego rozwoju obowiązujących dla biokomponentów i biopaliw ciekłych.

Spełnienie przedmiotowych kryteriów, dotyczących m.in. źródła pochodzenia surowca do wytwarzania biokomponentów oraz dopuszczalnych poziomów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dla biokomponentów, jak również ich weryfikacja, będzie warunkiem umożliwiającym zaliczenie ich do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego oraz udzielenia wsparcia finansowego dla wytwarzania biokomponentów i wykorzystywania ich w paliwach ciekłych i biopaliwach ciekłych. Ponadto celem nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych jest m.in. zapewnienie trwałych i stabilnych dochodów dla gospodarstw podejmujących się produkcji biomasy przeznaczonej do wytwarzania biokomponentów, stabilny rozwój rynku produkcji rolnej przeznaczonej na cele nieżywnościowe, zwiększenie aktywizacji zawodowej na obszarach wiejskich, jak również poprawa bezpieczeństwa energetycznego państwa – co jest odzwierciedleniem postanowień preambuły dyrektywy 2009/28/WE. Zaproponowane zmiany przyczynić się mają do skuteczniejszej ochrony rynku krajowego i wewnątrzspółnotowego przed napływem biokomponentów (w tym również zawartych w paliwach i biopaliwach ciekłych) z krajów, co do których istnieje potencjalne zagrożenie,

iż sprowadzane z nich biokomponenty i biopaliwa ciekłe nie spełniają kryteriów zrównoważonego rozwoju.

W dniu 25 kwietnia 2013 r. wydane zostało rozporządzenie Ministra Gospodarki w sprawie *szczegółowych warunków, sposobu i trybu przyznawania dofinansowania na realizację działań związanych z wytwarzaniem biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych i wykorzystaniem ich w transporcie* (Dz. U. poz. 609).

W oparciu o ww. rozporządzenie przeprowadzono konkurs pn: „*Dofinansowanie inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych*” (konkurs nr DEO/1/2013). W wyniku rozstrzygnięcia, ośmiu beneficjentom konkursu przyznano dofinansowanie na łączną kwotę 5 283 204,03 zł, na inwestycje w zakresie wytwarzania biokomponentów.

Udział biokomponentów i innych paliw odnawialnych w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych zużywanych w ciągu roku kalendarzowego w transporcie w 2013 r. kształtował się, zgodnie z informacjami przekazanymi przez URE, na poziomie 6,14% wg wartości energetycznej. Wprowadzono na rynek 3 551 tys. ton benzyn, 10 707 tys. ton oleju napędowego, 241, 3 tys. ton bioetanolu oraz 742,12 tys. ton estrów metylowych kwasów tłuszczowych<sup>60</sup>.

## **1.2 Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego**

Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego wspiera obszar nowych technologii transportowych. W ramach programu **Ministra pn. „Iuventus Plus”** w 2013 roku realizowany był projekt z obszaru transportu – kwota wypłacona w danym okresie sprawozdawczym 120 000 zł, projekt realizowany będzie w latach 2013 – 2015. W 2013 roku w ramach programu Ministra pn. **„Diamantowy grant”** w obszarze transportu realizowane projekty na łączną kwotę 72 859 zł. W obszarze transportu realizowanych było 18 projektów międzynarodowych na łączną kwotę wypłat 1 281 368 zł.

W ramach konkursu OPUS, realizowanego przez **Narodowe Centrum Nauki** na projekty badawcze, w tym finansowanie zakupu lub wytworzenie aparatury naukowo badawczej niezbędnych do realizacji projektu, w 2013 r. w obszarze transportu zakwalifikowane zostały dwa projekty na łączną kwotę 215 637 zł.

**Centrum Badań i Rozwoju** w 2013 r. przeprowadziło pierwsze konkursy w ramach nowych inicjatyw krajowych, tj. program sektorowy INNOLOT, program INNOWACJE SPOŁECZNE, DEMONSTRATOR+ oraz GEKON. Programy te spotkały się z niezwykle żywym zainteresowaniem środowiska gospodarczego i naukowego. Stanowią one odpowiedź na zgłaszane oczekiwania wsparcia zaawansowanych sektorów gospodarki – przemysłu np. lotniczego. Programy Centrum zakładają dofinansowanie prac badawczo-rozwojowych ukierunkowanych na rozwiązanie istotnych problemów w zakresie m.in. pozytywnych innowacji transportowych, objawiających się prowadzeniem badań m.in. nad niskoemisyjnymi pojazdami, nowoczesnymi i inteligentnymi systemami zarządzania, nowoczesnymi materiałami wykorzystywanymi w transporcie.

Wśród projektów finansowanych przez Centrum w 2013 roku znalazło się 56 projektów, których tematyka i przyjęte cele badawcze wpisują się w realizację założeń *Strategii Rozwoju Transportu*

---

<sup>60</sup> (obliczenia własne Ministerstwa Gospodarki na podstawie danych zawartych w *Zbiornych raportach kwartalnych Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki dotyczących rynku biokomponentów, paliw ciekłych i biopaliw ciekłych*)

do 2020 r.(z perspektywą do 2030r.). łączna wartość wspomnianych projektów przekroczyła 250 mln zł, wartość dofinansowania Centrum wyniosła ponad 182 mln zł.

W 2013 r. Centrum przeprowadziło nabory wniosków w ramach dwóch programów horyzontalnych tj. Program INNOTECH oraz Program Badań Stosowanych.

W ramach Programu INNOTECH Centrum w obszarze transportu podpisało 31 umów na finansowanie projektów z łączną kwotą dofinansowania na poziomie ok. 54 mln zł. Wśród projektów dofinansowanych w ramach tego Programu na szczególną uwagę zasługuje projekt pt. *Miejski autobus z ekologicznym napędem elektrycznym*, przyczyniający się do rozwoju myśli technicznej w zakresie pojazdów niskoemisyjnych i elektryfikacji pojazdów komunikacji miejskiej.

W Programie Badań Stosowanych jeden z dziewięciu obszarów naukowych jest dedykowany wyłącznie projektom ukierunkowanym na opracowanie innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie transportu. W obszarze Mechanika i Transport wnioskodawcy złożyli:

- w I konkursie (2012 r.) 139 wniosków, z których wyłoniono 30 projektów o wartości blisko 100 mln zł;
- w II konkursie (2013 r.) 190 wniosków, z których wyłoniono 10 projektów o wartości ponad 26 mln zł;
- w III konkursie (2014 r.) 217 wniosków o wartości blisko 740 mln zł; wnioski są obecnie oceniane przez ekspertów merytorycznych, a zakładany początek finansowania projektów to styczeń 2015 r.

Warto zaznaczyć, że w Programie Badań Stosowanych niektóre projekty mające charakter pozytywnych innowacji transportowych finansowane są również w ramach obszarów takich jak: technologie informacyjne, elektronika, automatyka i robotyka; materiały i technologie materiałowe, czy w obszarze interdyscyplinarnym. Wśród projektów dofinansowanych w ramach tego Programu na szczególną uwagę zasługuje projekt pt. *Wielozadaniowy, inżynieryjny pojazd o napędzie hybrydowym*.

Wśród programów międzynarodowych realizowanych przez Centrum można wyróżnić dwie inicjatywy ukierunkowane bezpośrednio na finansowanie pozytywnych innowacji w obszarze transportu.

W ramach Programu ERA-NET Transport III w 2013r. zorganizowano konkurs na międzynarodowe projekty badawczo-rozwojowe związane z alternatywnymi źródłami zasilania oraz nowymi technologiami w zakresie organizacji transportu. W związku z rozstrzygnięciem konkursu w najbliższym czasie zostaną podpisane umowy o finansowanie czterech projektów, o wartości około 5,7 mln zł, z udziałem polskich wnioskodawców.

Drugą ze wspomnianych inicjatyw jest Program ERA-NET Electromobility+ dotyczący zagadnienia pojazdów elektrycznych. W tym zakresie Centrum również finansuje cztery projekty międzynarodowe z udziałem polskich wnioskodawców – wartość projektów to ponad 3 mln zł.

W 2013 r. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju ogłosiło łącznie 59 konkursów, wśród których w 13 konkursach podpisano umowy na finansowanie projektów, dotyczących nowoczesnych technologii transportowych. MliR pozytywnie ocenia działalność MNISW i jego agencji wykonawczych w zakresie realizacji SRT2020 w okresie sprawozdawczym.

### 1.3 Ministerstwo Spraw Wewnętrznych

I. Działania zrealizowane przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, służące realizacji celów SRT2020, w szczególności zaś celu szczegółowego: bezpieczeństwo i niezawodność.

1) Program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpiecznie”.

Od 2007 roku, w perspektywie do roku 2015, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (wcześniej MSWiA), w ramach działań profilaktyczno-prewencyjnych koordynuje program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpiecznie”. Celem Programu jest wspieranie realizacji ustawowych działań organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego na rzecz bezpieczeństwa i porządku publicznego. Program ma aktywizować i wspierać inicjatywy lokalne na rzecz poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego. W Programie określonych zostało 7 obszarów działania i kierunków aktywności zaangażowanych podmiotów, w tym *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym*. W ramach programu „Razem bezpiecznie” w powyższym obszarze w 2013 r. zrealizowano 2 projekty na kwotę blisko 200.000 zł:

**„Pomóż to proste”** – projekt realizowany przez Starostwo Powiatowe w Opolu, którego celem było zwiększenie świadomości społecznej w zakresie udzielania pierwszej pomocy, nabycie przez dzieci i młodzież nawyku prawidłowego reagowania na wypadki i różnego rodzaju zagrożenia, zwiększenie wiedzy i umiejętności strażaków ochotników w zakresie udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy. Projekt obejmował realizację przedsięwzięć z zakresu szeroko rozumianej edukacji dla bezpieczeństwa ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży (w tym edukacji medycznej oraz pierwszej pomocy), jak również edukację w celu kształtowania świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo i szanującego prawa innych uczestników ruchu, w tym upowszechnienie ratownictwa drogowego. W ramach projektu: zorganizowano warsztaty szkoleniowe w zakresie udzielania pierwszej pomocy podczas wypadków drogowych, przeprowadzono spotkania z młodzieżą w ramach „Dni otwartych jednostek ratowniczo-gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej”, zakupiono zestawy do udzielania pierwszej kwalifikowanej pomocy medycznej dla jednostek ochrony przeciwpożarowej, zorganizowano szkolenia dla jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych w zakresie ratownictwa drogowego, zakupiono tablicę interaktywną dla KM PSP w Opolu wykorzystywaną do szkolenia jednostek OSP i młodzieży podczas warsztatów oraz testy narkotykowe dla KMP w Opolu.

**„Kieruj bez procentów 2013 – Razem dla bezpieczeństwa”** – projekt realizowany przez Gdańskie Centrum Profilaktyki Uzależnień i Urząd Miasta Gdańska. W 2013 roku GCPU za realizację kampanii otrzymało tytuł Lidera programu „Razem Bezpiecznie”. Określono następujące cele kampanii: zwiększenie świadomości społeczeństwa na temat zagrożenia, jakie niesie ze sobą prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu, przekazanie kandydatom na kierowców wiadomości na temat wpływu alkoholu i innych środków psychoaktywnych na sprawność prowadzenia pojazdów, propagowanie idei trzeźwości wśród kierowców i innych uczestników ruchu drogowego, wyposażenie użytkowników dróg w umiejętność właściwego postępowania w sytuacji wypadku drogowego ze szczególnym uwzględnieniem umiejętności udzielania pierwszej pomocy, zwiększenie kompetencji służb mundurowych w zakresie wiedzy na temat uzależnień i używania substancji psychoaktywnych przez kierowców oraz integrację działań i współpracę samorządu, służb mundurowych, instytucji publicznych i organizacji pozarządowych w realizacji powyższych celów.

W ramach kampanii przeprowadzono warsztaty, szkolenia, konferencje, seminaria, spotkania informacyjne, edukację najmłodszych. Współpracowano ze służbami mundurowymi: szkolenia dla funkcjonariuszy z zakresu umiejętności rozpoznawania kierowców będących pod wpływem narkotyków, udział konsultantów GCPU w patrolach policyjnych w ramach akcji „Dyskoteka”,



w patrolach Inspekcji Ruchu Drogowego przy kontrolach prowadzonych pod kątem wykrywania kierowców będących pod wpływem narkotyków. Ukazały się: spoty filmowe („Był. Po jednym.”, „Nie bądź częścią statystyki”), audycje w telewizji internetowej (cykl programów „Razem bezpieczniej”), audycje radiowe („Wypadek. Jak się zachować?” – cykl 5 audycji), spoty radiowe („Kieruj bez procentów”, „Był. Po jednym”, „Baw się dobrze, wracaj bezpiecznie”, „Czy na pewno jesteś trzeźwy?”), cykl audycji „Razem bezpieczniej”, artykuły w lokalnej prasie pod hasłem „Kieruj bez procentów”.

## 2) Projekt "Budujemy miasteczka ruchu drogowego".

Od 2012 roku MSW odpowiada za wdrożenie projektu POIS.08.01.00-00-031/12 „*Budujemy miasteczka ruchu drogowego*”, w ramach którego prowadzone są działania związane z budową miasteczek dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Projekt ten jest realizowany w ramach Działania 8.1 „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”, Priorytet VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2007 – 2013. Całkowity szacunkowy koszt projektu (równy kosztom kwalifikowanym) wynosi 10 mln zł. Szacunkowa kwota dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wynosi 8,5 mln zł (85%). Kwota 1,5 mln zł (15%) pochodzi ze środków budżetu państwa.

Zgodnie z założeniami ww. projektu, planowane jest wybudowanie 20 miasteczek ruchu drogowego w 15 województwach (dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, lubuskie, małopolskie, mazowieckie, łódzkie, opolskie, podkarpackie, podlaskie, pomorskie, śląskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie). Według stanu na 31 grudnia 2013 roku wybudowano 18 miasteczek ruchu drogowego w następujących lokalizacjach:

- ❖ Czarne (województwo pomorskie),
- ❖ Węgorzewo (województwo warmińsko-mazurskie),
- ❖ Bolesławiec (województwo dolnośląskie),
- ❖ Bydgoszcz (województwo kujawsko-pomorskie),
- ❖ Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra (województwo lubuskie),
- ❖ Mikuszowice (województwo małopolskie),
- ❖ Łódź (województwo łódzkie),
- ❖ Opole (województwo opolskie),
- ❖ Jaćmierz (województwo podkarpackie),
- ❖ Suwałki i Łomża (województwo podlaskie),
- ❖ Cedry Wielkie (województwo pomorskie),
- ❖ Żory (województwo śląskie),
- ❖ Jędrzejów i Skarżysko-Kamienna (województwo świętokrzyskie),
- ❖ Piła (województwo wielkopolskie),
- ❖ Pyrzyce (województwo zachodniopomorskie).

## II. Działania realizowane przez Komendę Główną Policji:

Zgodnie z poleceniem Komendanta Głównego Policji do końca 2013 roku wszystkie komendy wojewódzkie Policji oraz Komenda Stołeczna Policji zwiększyły etaty policyjne w komórkach ruchu drogowego do wartości minimum 10% w stosunku do całego stanu etatowego komend wojewódzkich Policji (bez Oddziałów Prewencji Policji, Systemu Poszukiwawczego Policji i Samodzielnych Pododdziałów Antyterrorystycznych Policji). W konsekwencji liczba etatów policjantów ruchu drogowego wzrosła do 9230 (tj. więcej o 1226 osób w porównaniu z końcem 2012 roku).

W 2013 roku policjanci ruchu drogowego:

- ujawnili 1 523 009 wykroczeń dotyczących przekroczenia dozwolonej prędkości,
- wylegitymowali 6 544 935 uczestników ruchu drogowego,
- nałożyli 2 978 328 mandatów karnych,
- przeprowadzili 8 879 522 badania na zawartość alkoholu u kierujących pojazdami (tj. ponad 20% więcej niż w 2012 roku i blisko 4-krotnie więcej niż pięć lat temu). W stosunku do 2012 roku, policjanci ujawnili mniej o blisko 8 tysięcy kierujących pod wpływem alkoholu. Mniejsza liczba ujawnionych kierujących „po alkoholu” przy znacznie większej liczbie dokonywanych badań, świadczy o skuteczności pracy Policji w tym zakresie.

Ponadto, policjanci ruchu drogowego przeprowadzili szereg ogólnopolskich działań kontrolnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.:

- „ALKOHOL i NARKOTYKI” – działanie ukierunkowane na ujawnianie i eliminowanie z ruchu kierujących w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości bądź środków działających podobnie do alkoholu;
- „PRĘDKOŚĆ” – działanie polegające na egzekwowaniu od kierujących stosowania się do ograniczeń prędkości;
- „PASY” – działanie ukierunkowane na stosowanie się kierujących i pasażerów do obowiązku jazdy w pasach bezpieczeństwa oraz stosowanie urządzeń do przewozu dzieci;
- „TRUCK”, „BUS” – działanie ukierunkowane na ujawnianie i eliminowanie nieprawidłowości związanych z wykonywaniem transportu drogowego osób i rzeczy oraz nieprawidłowości występujących w przewozie osób;
- „NIECHRONIENI UCZESTNICZY RUCHU DROGOWEGO” – działanie mające na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz nakłonienie ich do stosowania się do przepisów ruchu drogowego (działanie przeprowadzono 6-krotnie);
- „BEZPIECZNY WEEKEND” – czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym podczas wzmożonych wyjazdów i powrotów. Intensywność oraz sposób przeprowadzenia ww. działań dostosowane były przez jednostki terenowe Policji do występujących, lokalnych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Praca policjantów ruchu drogowego obejmowała również nowe bądź organizowane od lat przedsięwzięcia prewencyjne. Do najważniejszych z nich w 2013 roku należały:

1) **„Rowerem bezpiecznie do celu”** – przedsięwzięcie prowadzone w ramach Rządowego Programu Ograniczania Przestępczości i Aspołecznych Zachowań „Razem bezpieczniej”.

Poszczególne jednostki Policji organizowały festyny, konferencje i spotkania, które były inauguracją działań na szczeblu lokalnym. W czasie imprez dzieci mogły przystąpić do egzaminów na kartę rowerową. Podczas działań policjanci ruchu drogowego pełniący służbę na drogach egzekwowali przestrzeganie przepisów przez osoby kierujące rowerami, zwracali szczególną uwagę na stan techniczny pojazdów i ich obowiązkowe wyposażenie, sprawdzali czy dzieci, które ukończyły 10-ty rok życia posiadają kartę rowerową. Ważnym elementem działań było prowadzenie kontroli kierujących pojazdami silnikowymi, którzy nie przestrzegali przepisów ruchu drogowego w stosunku do rowerzystów. Ponadto, w ramach kampanii w Biurze Prewencji i Ruchu Drogowego KGP opracowano poradnik dla nauczycieli pt. *Karta rowerowa w szkole*.

2) **Turnieje bezpieczeństwa w ruchu drogowym skierowane do dzieci i młodzieży** – przygotowanie finałów krajowych i koordynacja przebiegu trzech ogólnopolskich turniejów profilaktyczno-edukacyjnych dla dzieci i młodzieży.

Polski Związek Motorowy, Komenda Główna Policji, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (w ramach rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej”), Kuratoria Oświaty, Wojewódzkie Rady BRD, Stowarzyszenie Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego są organizatorami Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym, Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych oraz Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla dzieci ze szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych.

W turnieju bezpieczeństwa w ruchu drogowym uczestniczyły dzieci ze szkół podstawowych w wieku 10-12 lat oraz gimnazjów – dzieci w wieku 13-15 lat, natomiast w turnieju dla szkół ponadgimnazjalnych młodzież w wieku 16-19 lat.

3) **„Bezpieczeństwo w ruchu drogowym”** w ramach Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy. Podstawowe komponenty programu to: przygotowanie i przeprowadzenie ogólnopolskiej kampanii społecznej mającej na celu wzrost świadomości najbardziej zagrożonych uczestników ruchu drogowego, pod hasłem „Kieruj się rozsądkiem”. Kampania składała się z trzech modułów: motocykliści, seniorzy w ruchu drogowym, piesi. W trakcie kampanii m.in. emitowano w telewizji ogólnopolskiej, metrze i Tramwajach Warszawskich spoty związane z bezpieczeństwem wymienionych uczestników ruchu drogowego. Kampania jest kontynuowana w 2014 roku. Ponadto, zorganizowano:

- ❖ 13 edycji warsztatów szkoleniowych dla około 650 przedstawicieli Policji i jednostek samorządu terytorialnego z najbardziej zagrożonych pod względem wypadków drogowych rejonów Polski (warsztaty są w trakcie realizacji);
- ❖ 8 wyjazdów studyjnych, w tym 4 wizyty przedstawicieli Szwajcarii w Polsce i 4 wizyty przedstawicieli Polski w Szwajcarii – wymiana dobrych praktyk pomiędzy polskimi i szwajcarskimi przedstawicielami instytucji i stowarzyszeń działających na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu centralnym i lokalnym;
- ❖ wykonano ponad 40 inwestycji poprawiających bezpieczeństwo w ruchu drogowym w 6 jednostkach samorządu terytorialnego oraz zakup 12 policyjnych nieoznakowanych pojazdów z wideo rejestratorem.

4) **„Równi na Drodze”** – przedsięwzięcie propagujące pozytywne zachowania wśród kierowców i zachęcające do respektowania ogólnych zasad ruchu drogowego. Kampania miała na celu popularyzację nawyków poprawiających bezpieczeństwo motocyklistów, takich jak np. patrzenie w lusterka czy nie otwieranie drzwi w korkach. W ramach przedsięwzięcia realizowane były również działania prowadzące do zbudowania wśród motocyklistów poczucia odpowiedzialności za koegzystencję w ruchu drogowym z kierującymi innymi pojazdami oraz prowadzące do przestrzegania przepisów ruchu drogowego dla wspólnego bezpieczeństwa.

5) **„Klub pancernika klika w fotelikach”** – przedsięwzięcie współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Grupa docelowa kampanii to dzieci w wieku 4-12 lat. Bohater kampanii, Pancernik Gustaw, zwracał uwagę dzieci na zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a ich rodzicom przypominał o konieczności przewożenia najmłodszych w samochodach w specjalnych, odpowiednio dobranych i poprawnie zamontowanych fotelikach. Policjanci ruchu drogowego, aby zachęcić najmłodszych do jazdy w fotelikach i zapinania pasów, podczas kontroli drogowej rozdawali najmłodszym maskotki Pancernika Gustawa. Maskotki zostały przekazane przez Instytut Transportu Samochodowego. Kampania przebiegała w 2012 i 2013 roku.

5) „**Jeźdź z głową**” – kampania organizowana wspólnie z Bankiem Gospodarki Żywnościowej, który był sponsorem przedsięwzięcia. Kampania była adresowana do uczniów gimnazjów, a swoim zasięgiem objęła 100 gimnazjów z miejscowości poniżej 50 tys. mieszkańców. Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego KGP, wspólnie z Ministerstwem Edukacji Narodowej oraz Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego udzieliło wsparcia merytorycznego kampanii. Jednym z elementów przedsięwzięcia było propagowanie zmian w *Prawie o ruchu drogowym* dotyczących rowerzystów.

Na potrzeby programu stworzone zostały materiały dydaktyczne:

- ❖ poradnik oraz platforma e-learningowa dla nauczyciela;
- ❖ film animowany;
- ❖ planszowa gra strategiczna;
- ❖ ulotki dla dzieci i dorosłych;
- ❖ gadzety rowerowe i samochodowe zwiększające widoczność na drodze.

6) „**Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj**” – organizatorem działań, których pierwsza edycja miała miejsce w 2005 r., jest spółka PKP PLK. Celem Programu jest poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, w szczególności zwrócenie uwagi kierowców na bezwzględną potrzebę respektowania znaku „Stop”. W ramach wspierania powyższej kampanii policjanci w całej Polsce nawiązują współpracę ze Strażą Ochrony Kolei, dokonując wspólnej lustracji (Policja i SOK) stanu oznakowania i zabezpieczeń technicznych znajdujących się w obrębie przejazdów kolejowych poszczególnych kategorii.

7) „**Bezpieczeństwo dla wszystkich**” - **Renault Polska** – międzynarodowy program edukacyjny dla szkół podstawowych przeznaczony do prowadzenia zajęć z bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest to największy tego rodzaju program w Europie, który zasięgiem obejmuje 21 krajów na świecie. W programie wzięło udział 9 milionów dzieci. Nieodłącznym elementem programu "Bezpieczeństwo dla wszystkich" jest doroczny konkurs o tej samej nazwie, którego głównym celem jest zachęcenie dzieci do przedstawiania własnych pomysłów jak polepszyć sytuację na polskich drogach. Od 2011 roku w ramach kampanii organizowane są szkolne kluby Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Kampania organizowana jest od 11 lat.

## **1.4 Ministerstwo Środowiska**

Minister Środowiska jest głównie zaangażowany w realizację SRT2020 poprzez prace inwestycyjne i utrzymaniowe na śródlądowych drogach wodnych. Podjęte w tym zakresie działania w 2013r. zostały szczegółowo opisane przy pierwszym celu SRT2020, w punkcie 1.5.b. Ponadto, dążąc do osiągnięcia celów założonych w *Strategii rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)* Minister Środowiska realizował poniższe zadania:

- Rozpatrywanie i opiniowanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko projektów inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej;
- Uczestniczenie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska jako organu opiniującego–uzgadniającego w strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko dla projektów dokumentów strategicznych oraz w postępowaniach w sprawie ocen oddziaływania na środowisko, w tym dla przedsięwzięć transportowych (głównie jako organ drugiej instancji).

W dniu 30 grudnia 2013 r. przekazano do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wnioszek o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Dokumentu Implementacyjnego dla Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Stosowne uzgodnienie zostało przeprowadzone w styczniu 2014 r.

- Przygotowanie nowelizacji aktów prawnych wdrażających zaktualizowane europejskie normy ekologiczne w transporcie;

Przedstawiciele Ministerstwa Środowiska brali aktywny udział w pracach na forum Rady Unii Europejskiej w zakresie legislacji dotyczącej emisji dwutlenku węgla z nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych m.in. nad:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 397/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 w odniesieniu do monitorowania emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych,
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 396/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 w odniesieniu do pewnych wymogów dotyczących monitorowania emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych,
- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 333/2014 z dnia 11 marca 2014 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.
- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 253/2014 z dnia 26 lutego 2014 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) 510/2011 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych lekkich samochodów dostawczych przewidzianego na 2020 r.
- W zakresie emisji z transportu lotniczego Minister właściwy do spraw środowiska prowadzi nadzór nad systemem handlu emisjami, który obejmuje emisje gazów cieplarnianych z wykonywanych operacji lotniczych. W 2013 r. plany monitorowania wielkości emisji złożyło 12 operatorów statków powietrznych.

W 2013 r. Minister właściwy do spraw środowiska analizował i opiniował liczne prace związane z gospodarką paliwową m.in. „Raport dla Komisji Europejskiej dotyczący wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych za 2012 r.”. Podstawą ogłoszenia przedmiotowego raportu jest art. 32 ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2013 r., poz. 1164, z późn. zm.), która wdraża dyrektywę 2003/30/WE. Ministerstwo Środowiska analizowało również „Zbiornicze raporty kwartalne dotyczące rynku biokomponentów, paliw ciekłych i biopaliw ciekłych” – przygotowane przez Urząd Regulacji Energetyki a sporządzone na podstawie sprawozdań kwartalnych, o których mowa w art. 30 ust. 1, 2 i 3 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz analizował „Raport roczny z działalności przedsiębiorstw energetycznych zajmujących się wytwarzaniem biogazu rolniczego w 2013 r.” przygotowany przez Agencję Rynku Rolnego.

Ustanowiono - w ramach Krajowego systemu zielonych inwestycji - Program priorytetowy pt. GAZELA – Niskoemisyjny transport miejski, którego celem jest wspieranie realizacji przedsięwzięć polegających na obniżeniu zużycia energii i paliw w transporcie miejskim. Program jest wdrażany w latach 2013 – 2015. Budżet na bezzwrotne dofinansowanie to 80 mln zł. Środki pochodzą z transakcji sprzedaży jednostek emisji (40 mln zł) lub innych środków NFOŚiGW (40 mln zł). Możliwe do otrzymania dofinansowanie wynosi do 100% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia. Dofinansowanie może być udzielone na realizację następujących działań: 1) dotyczących taboru - działania obowiązkowe (polegających na: zakupie nowych autobusów hybrydowych zasilanych gazem CNG, szkoleniu kierowców pojazdów transportu miejskiego z obsługi niskoemisyjnego taboru), 2) dotyczących infrastruktury i zarządzania - działania nieobowiązkowe (polegających na: modernizacji lub budowie stacji obsługi tankowania pojazdów transportu zbiorowego w zakresie dostosowania do autobusów hybrydowych zasilanych gazem CNG, modernizacji lub budowie tras rowerowych, modernizacji lub budowie bus pasów, modernizacji lub budowie parkingów „Parkuj i Jedź”,

wdrażaniu systemów zarządzania transportem miejskim, wdrożeniu systemu roweru miejskiego). Program skierowany jest dla gmin miejskich, spółek komunalnych, które działają w celu wykonania zadań gmin miejskich związanych z lokalnym transportem miejskim, innych podmiotów świadczących usługi w zakresie lokalnego transportu miejskiego na podstawie umowy zawartej z gminą miejską. Program wpisuje się w realizację SRT2020, w ramach celu szczegółowego 4: *ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko*.

W dniu 2 kwietnia 2013r. zakończył się nabór wniosków wstępnych o dofinansowanie, w ramach I Konkursu dla programu priorytetowego „System zielonych inwestycji (GIS – Green Investment Scheme), Część 7) GAZELA– Niskoemisyjny transport miejski”.

Wnioski o dofinansowanie składane były dwuetapowo, w trybie konkursowym, najpierw w I etapie jako wnioski wstępne, a następnie w drugim etapie jako właściwe wnioski o dofinansowanie w terminie 120 dni od otrzymania informacji o pozytywnej ocenie wniosku wstępnego.” W ramach Konkursu do I etapu wpłynęły 32 wnioski wstępne na łączną wnioskowaną kwotę dofinansowania w formie dotacji w wysokości 643,6 mln zł. Łączny koszt całkowity zgłoszonych przedsięwzięć wynosił 656,4 mln zł. W wyniku przeprowadzonej oceny wniosków wstępnych, do drugiego etapu konkursu zakwalifikowano 24 wnioski wstępne, z czego do II etapu oceny w terminie 120 dni wpłynęło 19 wniosków o dofinansowanie (5 wnioskodawców nie przesało wniosku).

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

### **2.1 województwo dolnośląskie:**

W dniu 28 lutego 2013 r. Sejmik Województwa Dolnośląskiego przyjął zaktualizowaną *Strategię Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 (SRWD)*. Dokument kładzie nacisk na wieloaspektowy i harmonijny rozwój Dolnego Śląska określając cele, dostosowane do możliwości finansowych i organizacyjnych realizacji konkretnych projektów, które zgrupowano w tzw. „*makrosferach*”; SRWD zawiera zapisy zgodne z ustaleniami SRT2020 i pozytywnie zaopiniowane przez ówczesne Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Jeden ze szczegółowych celów SRWD to: Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej. Jest on realizowany poprzez *Makrosferę: Infrastruktura*, tj. grupę działań zakładających m.in. poprawę zewnętrznej dostępności transportowej i powiązań wewnętrznych województwa, poprawę jakości i standardów wszystkich funkcjonujących w regionie gałęzi transportu, rozwój energooszczędnych i niskoemisyjnych form transportu, organizację sprawnego regionalnego systemu transportu publicznego i towarowego oraz realizację inwestycji zwiększających płynność ruchu i bezpieczeństwo na krytycznych odcinkach dróg.

Samorząd Województwa Dolnośląskiego jako organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze Dolnego Śląska przystąpił w 2013 roku do opracowywania dokumentu pod tytułem „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” (zwanego dalej Planem Transportowym). Dokument ten zawierać będzie takie informacje jak:

- charakterystykę sieci komunikacyjnej w której obrębie planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;

- przewidywany standard organizacji systemu informacji dla pasażera;
- pożądane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto Samorząd Województwa Dolnośląskiego, pełniąc rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego podejmował w 2013 r. i nadal podejmuje bieżące działania i interwencje w instytucjach państwowych odpowiedzialnych za zarządzanie infrastrukturą i regulację rynku transportowego w zakresie wszelkich regionalnych i lokalnych zagrożeń oraz utrudnień w funkcjonowaniu sprawnego systemu transportowego. Do działań tych należą przede wszystkim:

- bieżące analizowanie i opiniowanie rozkładów jazdy pociągów przygotowywanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- bieżące analizowanie parametrów i stanu infrastruktury transportowej we współpracy z PKP PLK S.A.;
- współpraca merytoryczna z Ministerstwem właściwym ds. transportu oraz PKP PLK S.A. w zakresie działań inwestycyjnych na sieci transportowej w województwie (np. modernizacja linii Wrocław – Rawicz oraz rewitalizacja linii Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra);
- podejmowanie interwencyjnych działań w sytuacjach awaryjnych powodujących utrudnienia w ruchu kolejowym (np. awaryjne zamknięcie linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba ze względu na zły stan wiaduktów drogowych przebiegających nad torowiskiem).

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

- budowa zintegrowanego systemu transportu we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym, głównie w oparciu o rozwój systemu transportu szynowego oraz zintegrowanych systemów transportu zbiorowego na terenach pozostałych aglomeracji, w oparciu o niskoemisyjny transport miejski, w tym szynowy;
- wymiana i modernizacja taboru regionalnego, metropolitalnego, aglomeracyjnego i lokalnego systemu transportu publicznego;
- Samorząd Województwa Dolnośląskiego, realizując swoje ustawowe obowiązki wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, dąży do integracji systemu publicznego transportu zbiorowego na różnych szczeblach jego organizacji. Dotyczy to również transportu miejskiego, choć zadanie polegające na jego organizacji wykracza poza ustawowe obowiązki samorządu województwa.

Na mocy *Porozumienia w sprawie współpracy w zakresie organizowania i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie aglomeracji wrocławskiej* od dnia 9 grudnia 2012 roku pasażerowie korzystający z biletów wrocławskiej komunikacji zbiorowej mogą bez dodatkowych opłat korzystać z transportu kolejowego pomiędzy stacjami zawierającymi w nazwie człon „Wrocław”. Wymienione działanie stanowią realizację Strategii Rozwoju Transportu w zakresie transportu miejskiego jako elementu zintegrowanego systemu transportowego.

Ponadto Samorząd Województwa Dolnośląskiego, widząc konieczność i potrzebę rozwijania transportu niskoemisyjnego, zwłaszcza w miastach i ich aglomeracjach, opracowuje Dolnośląską Politykę Rowerową. Efektem jej realizacji ma być zintegrowany system infrastruktury transportu rowerowego w regionie, który docelowo ma się stać stałym elementem równoważenia i wspomaganie systemu transportowego województwa. Jego rolą będzie przejmowanie obsługi części ruchu indywidualnego, zwłaszcza w obszarach aglomeracji miejskich.

W województwie dolnośląskim realizowany jest również projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)” współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013, którego celem jest wypracowanie modelu zintegrowanego transportu w policentrycznym układzie osadniczym w ramach integracji wymienionego obszaru funkcjonalnego.

Ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego zgodnie z umowami podpisanymi do końca 2013r. dokonano zakupu:

- 59 szt. taboru komunikacji miejskiej (autobusy) z czego: w 2012 r. kupiono 19 szt., a w 2013 r. - 40 szt. (w którym znalazło się 2775 miejsc dla pasażerów, nie wliczając 8 szt. z jednego z projektów, który nie został jeszcze rozliczony)
- 11 szt. taboru kolejowego, z czego: w 2012 r. zakupiono 6 szt., a w 2013 r. - 5 szt. (na potrzeby transportu podmiejskiego samorządowa spółka Koleje Dolnośląskie S.A. kupiła 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii 31WE o łącznej wartości ok. 100 mln zł).

## **2.2 województwo kujawsko-pomorskie:**

Poniższe zadania z zakresu infrastruktury drogowej samorządu województwa kujawsko-pomorskiego zostały zrealizowane w 2013 roku w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007 – 2013. Wpisują się one w osiągnięcie celów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)*:

- przebudowa drogi woj. nr 239 w m. Gródek, gmina Drzycim od km 18+077,20 do km 19+750,00 wraz z jej odwodnieniem, oświetleniem, przebudową pozostałych sieci (elektroenergetycznych, teletechnicznych, hydrantów) kolidujących z inwestycją oraz wycinką drzew, krzewów i lasów i zagospodarowaniem zieleni w miejscowości Gródek. Długość przebudowanego odcinka: 1,67 km;
- przebudowa mostu drogowego przez rz. Orla w km 42+739 w m. Więcbork (droga wojewódzka 246);
- zadania z zakresu transportu kolejowego samorządu województwa Kujawsko-Pomorskiego realizowane w 2013 roku, wpisujące się w cele Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.);
- zakup 5 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych - Zadanie realizowane w ramach projektu „Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City” ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach Osi VII Transport przyjazny środowisku, Zadanie 7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych, którego beneficjentem jest Województwo Kujawsko-Pomorskie. Całkowita wartość projektu wynosi 124 615 205,22 zł. Przedsięwzięcie zakłada zakup pięciu nowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych do obsługi połączeń kolejowych na trasie Toruń Wschodni – Bydgoszcz Główna. Projekt zakłada zwiększenie pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2013 roku (507 340 poc-km) do 820 958 poc-km w 2015 roku. Składy mają posiadać 200-220 miejsc siedzących, klimatyzację, urządzenia umożliwiające przewóz niepełnosprawnych, bezprzewodowy internet, system audiowizualny i ekologiczne toalety. Zakupowi towarzyszy pięcioletni serwis techniczny producenta. Pierwsze cztery pojazdy zostaną dostarczone w 2014 roku, natomiast ostatni pojazd powstanie w pierwszym kwartale 2015 roku;
- zakup i modernizacja czterech elektrycznych zespołów trakcyjnych serii ED72;
- remont linii kolejowej Chełmża – Grudziądz - który realizowany jest w ramach projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wsch. - Malbork na odcinku Toruń Wschodni - Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża - Grudziądz” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko - Pomorskiego na lata 2007-2013. Całkowita wartość projektu wynosi 78 393 480,09 zł.



## 2.3 województwo lubelskie:

*Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 roku)* przyjęta Uchwałą Sejmiku Województwa z dn. 24 czerwca 2013 roku (nr XXXIV/559/2013), w pełni respektuje zapisy punktu 6 Rozdziału 9 *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* zaakceptowanej przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 roku. Zbieżność celów dokumentów pozwoli na osiągnięcie synergii działań podejmowanych przez władze rządowe i samorządowe oraz wspólną realizację wizji rozwoju województwa.

W okresie prac aktualizacyjnych projekt *Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego* został poddany analizie zgodności z dostępnymi strategiami sektorowymi, w tym również z *Strategią Rozwoju Transportu*. Dodatkowo, wymóg spójności i komplementarności obu dokumentów został zapewniony poprzez uwzględnienie w projekcie SRWL wszystkich uwag Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zgłoszonych za pośrednictwem Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Szczegółowe porównanie treści obu dokumentu dowodzi, że spójność z celem strategicznym SRT2020 1. *Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego*, a szczególnie ze wskazanymi w nim priorytetowymi kierunkami interwencji wykazują m.in.:

Cel operacyjny SRWL 1.1 Rozwijanie funkcji metropolitalnych Lublina;

Cel operacyjny SRWL 1.2 Wspieranie ponadlokalnych funkcji miast;

Cel operacyjny SRWL 1.3 Poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i zagranicy;

Cel operacyjny SRWL 4.1 Poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu;

Cel operacyjny SRWL 4.1 Poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu.

W zakresie tego celu zrealizowano następujące przedsięwzięcia:

### I. Inwestycje na drogach wojewódzkich poprawiające infrastrukturę transportową:

#### Inwestycje zakończone w 2013 r.:

1. rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 822 Lublin-Port Lotniczy Świdnik, o długości 6,2 km;
2. rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 846 Małochwiej Duży- Wojsławice- Teratyn na odcinku od km 6+100 do km 21+393 o dł. 15,293 km, w tym wykonanie robót na odcinku od km 12+100 do km 12+910 o dł. 0,810 km;
3. budowa ronda na skrzyżowaniu ulic S. Żeromskiego i J. Dwernickiego w Hrubieszowie w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa;
4. rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 853 Nowy Majdan - Tomaszów Lubelski na odcinku od km 34+245 do km 36+550 o dł. 2,305 km oraz budowa ronda w m. Tomaszów Lubelski;
5. budowa drogi wojewódzkiej Nr 867 Sieniawa - Wola Mołodycka - Oleszyce - Lubaczów - Podemszczyzna - Werchrata - Hrebenne od km 76+297 do km 77+450 o dł. 1,153 km .

#### Inwestycje kontynuowane lub rozpoczęte w 2013 r., których zakończenie planowane jest po roku 2013:

1. budowa mostu na Wiśle w m. Kamień wraz z budową dróg dojazdowych. Długość mostu wraz z drogami 1,820 km;
2. rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 747 Iłża - Konopnica na odcinku Kamień – Konopnica; długość rozbudowywanej drogi 46,76 km, w tym: budowa drogi w nowym przebiegu (trzy obwodnice) 24,38 km, rozbudowa drogi po istniejącym przebiegu 22,38 km;

3. rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk - Kańczuga - Dynów - Grabownica Starzeńska na odcinku od km 43+750 do km 70+643,25 o dł. 26,89325 km (z wyłączeniem odcinka od km 70+40406 do km 70+599,50 realizowanego przez GDDKiA);
4. 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;
5. budowa drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin- Krasienin – Kierzkówka - Przytoczno stanowiącej dojazd do węzła "Jakubowice" w ciągu dróg ekspresowych S12,S17 i S19 – odcinek Z o dł. 1,871 km;
6. przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 841 Cyców - Wierzbica - Staw od km 0+000 do km 2+650 o dł. 2,65 km;
7. rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór - Łączna na odcinku od km 28+420 do km 29+500 km o dł. 1,080 km;

II. Województwo lubelskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego w 2013 roku kontynuowało prace nad opracowywaniem dokumentu pod tytułem „**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim**”. Dokument będzie obejmował perspektywę na lata 2014 - 2028 i zawierać będzie takie informacje jak:

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

III. W 2013 r. realizowano w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 - 2013 następujące **zadania z zakresu transportu kolejowego**, przyczyniające się w osiągnięciu celów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*:

**Projekty zakończone w 2013 r.:**

1. realizacja projektu „Modernizacja linii kolejowej Nr 30 Łuków - Lublin Północny na odcinku Lubartów - Lublin Północny” o dł. 25,300 km, przebudowa 4 peronów, budowa 4 nowych peronów, 7 wiat peronowych, przebudowa 10 przejazdów kolejowych (wraz z przygotowaniem dokumentacji projektowej związanej z rozszerzeniem zakresu rzeczowego);
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. realizacja projektu pod nazwą „Zakup taboru kolejowego przeznaczonego do przewozów pasażerskich w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Województwo Lubelskie” (efektem był zakup trzech spalinowych zespołów trakcyjnych typu 218Md, seria SA134).

### **Projekty kontynuowane lub rozpoczęte w 2013 r., których zakończenie planowane jest po roku 2013:**

-kontynuacja realizacji projektu „Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin”

W odniesieniu do sfery planowania przestrzennego, należy stwierdzić, że w 2013 r. i obecnie przygotowany jest projekt zmiany *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego*, który jest spójny ze *Strategią Rozwoju Transportu* zarówno na poziomie wizji, celów jak i kierunków działań. Zakres i sposób ujęcia zagadnień w sporządzanej zmianie *PZP WL* opiera się m.in. o główny cel SRT2020, jakim jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, a także cele szczegółowe właściwe dla każdej gałęzi transportu.

### **2.4 województwo lubuskie:**

W *Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020*, przyjętej przez Sejmik Województwa Lubuskiego 19. listopada 2012 roku, zapisano, że odpowiednio rozwinięta i utrzymana sieć infrastruktury transportowej jest jednym z podstawowych warunków wysokiego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego województwa lubuskiego, jego atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej, a także istotną składową ogólnej jakości życia. Jako jeden z celów strategicznych wyznaczono wysoką dostępność transportową i teleinformatyczną. Cel ten będzie realizowany poprzez budowę nowej i modernizację istniejącej infrastruktury komunikacyjnej w transporcie drogowym, kolejowym, wodnym i lotniczym. Ważne miejsce zajmuje usprawnienie systemu transportu publicznego, w tym podejmowanie działań mających na celu poprawę jakości obsługi komunikacyjnej ludności oraz zapewnienie spójnych i sprawnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy strategicznymi dla rozwoju województwa miastami i obszarami.

Istotne będą także przedsięwzięcia na rzecz zmniejszenia obciążeń środowiska oraz uciążliwości dla mieszkańców związanych z transportem, poprzez zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu osobowym (wraz z wymianą na nowoczesny, mniej szkodzący środowisku tabor) oraz przez stałe zwiększanie udziału transportu kombinowanego i kolejowego w przewozach. W związku z tym podejmowane są działania w kierunku tworzenia centrów logistyczno - operacyjnych konsolidujących różne środki transportu (węzły zintegrowanego systemu transportowego) i poprawy zarządzania komunikacją. Powyżej wskazane cele SRWL2020 zachowują spójność i wpisują się w realizację celów określonych w SRT2020.

Wśród konkretnych działań realizowanych na terenie województwa lubuskiego, przyczyniających się do osiągnięcia wizji rozwoju transportu określonej w SRT2020 należy wymienić w szczególności sukcesywne wdrażanie programu budowy i przebudowy dróg wojewódzkich na lata 2007 – 2013 w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. W ramach tego Programu w roku 2013:

- zakończono realizację następujących zadań:
  - budowa obejścia m. Nowy Kisielin łączącego drogi woj. nr 279 i 282;

- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 134 na odcinku Rzepin - Ośno Lubuskie (dojazd do węzła A2);
- wzmocnienie polegające na przebudowie drogi woj. nr 138 w m. Torzym (dojazd do węzła na autostradzie A2);
- rozbudowa drogi woj. nr 156 w m. Danków;
- trwała realizacja następujących zadań, których termin ukończenia wykracza poza rok 2013:
  - budowa obwodnicy Nowej Soli - Etap I;
  - przebudowa drogi woj. nr 138 (relacji od drogi krajowej nr 29 do m. Debrznica) - stanowiącej dojazd do węzła autostrady A-2 w m. Torzym;
  - rozbudowa drogi woj. nr 295 na odcinku Nowogród Bobrzański - Żagań (dojazd do węzła autostrady A18);
  - rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 296 relacji Łłowa - Ruszów (dojazd do węzła autostrady A18);

Ponadto,

- zrealizowano projekt pn. „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń organizowanych przez województwo lubuskie”, w ramach którego zakupiono 4 szt. spalinowych zespołów trakcyjnych z wykorzystaniem dofinansowania ze środków publicznych, w tym z budżetu państwa i UE w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013; projekt umożliwił m.in. uruchomienie bezpośrednich połączeń kolejowych pomiędzy Zieloną Górą i Gorzowem Wlkp., tj. obiema lubuskimi stolicami województwa;
- przystąpiono do opracowywania projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”, który respektuje ustalenia zawarte w SRT2020;
- podjęto działania mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa związanego z ruchem lotniczym, poprzez realizację projektów inwestycyjnych w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2007 – 2013. Obecnie prowadzone są działania zmierzające do włączenia lotniska Zielona Góra/Babimost (IEG) do sieci TEN-T;
- projekty realizowane w ramach dofinansowania z programów unijnych przez województwo lubuskie i beneficjentów „powiązanych” zmierzają do rozwoju węzła transportowego trójkąta drogowo – kolejowo - lotniskowego (S-3,A-2 –Zbąszynek – Babimost). W związku z powyższym ulegnie poprawie dostęp dojazdu z i do lotniska z S-3, S-5, DK-32, A-2 – dla samochodów ciężarowych, co będzie stanowiło wsparcie dla firm logistycznych;
- opracowano *Plan inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich*.

Miasta, w których istnieją systemy komunikacji miejskiej, w tym głównie 2 miasta o statusie wojewódzkim - Zielona Góra i Gorzów Wlkp. - realizują własne strategie rozwoju transportu miejskiego. Kwestie transportu miejskiego jako elementy zintegrowanego systemu transportowego na obszarze województwa ujęte zostały w opracowanym projekcie *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich*.

## **2.5 województwo łódzkie:**

W województwie łódzkim przeprowadzono szereg działań przyczyniających się do zwiększenia dostępności transportowej województwa, a więc realizacji celu głównego SRT2020. W szczególności podjęto szereg działań o charakterze programowym:

- opracowano poniższe dokumenty strategiczne województwa łódzkiego:

- *Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020* przyjęta Uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego nr XXXIII/644/13 z dnia 26 lutego 2013 r. uwzględnia zapisy SRT2020 i wskazuje rozwój transportu poprzez tworzenie zintegrowanej sieci infrastruktury, opartej na nowoczesnych systemach zarządzania, poprawę bezpieczeństwa oraz ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
- zmiana Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego – PZPWł przyjęta Uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego nr LX/1648/10 z dnia 21 września 2010 r.; pomimo wcześniejszego uchwalenia, w znacznym stopniu uwzględnia zapisy, które znalazły się w SRT2020, ponieważ są one kontynuacją prowadzonej polityki transportowej. PZPWł wskazuje na wzmocnienie i rozwój systemów powiązań transportowych sprzyjających podniesieniu dostępności regionu łódzkiego, zarówno w powiązaniach wewnętrznych jak i zewnętrznych.

Ponadto, prowadzona była współpraca z władzami administracji centralnej:

- samorząd województwa łódzkiego uczestniczył w odbywających się procesach konsultacyjnych na etapie opracowywania SRT2020 oraz
- konsultacjach *Dokumentu Implementacyjnego do SRT2020*, w ramach których opiniowane były kolejne wersje dokumentu.

Jednocześnie kontynuowana była współpraca z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- w dniu 29 sierpnia 2013 r. województwo łódzkie podpisało z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. porozumienie w sprawie współpracy przy realizacji priorytetowych inwestycji z zakresu infrastruktury kolejowej na terenie województwa łódzkiego;
- w dniu 4.02.2013 r. przedstawiciele województwa łódzkiego, powiatu opoczyńskiego, gminy Opoczno i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisali *Porozumienie w sprawie przygotowania do realizacji zadania inwestycyjnego pt. „Budowa peronu wraz z niezbędną infrastrukturą i przygotowanie stacji Opoczno Południe do obsługi pasażerów”* efektem. Obok budowy peronu na stacji Opoczno Południe powstanie infrastruktura w postaci parkingów i przystanków komunikacji miejskiej umożliwiającej uruchomienie kolejowych przewozów pasażerskich (od rozkładu jazdy 2014/2015).

W dniu 13.11.2013 r. przedstawiciele województwa łódzkiego podpisali porozumienia w sprawie współpracy miast, gmin i powiatów województwa łódzkiego w zakresie organizowania i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej: na linii Łódź Kaliska – Łowicz Główny z Miastem Łódź, Miastem Zgierz, Gminą Zgierz, Miastem Gminą Stryków, Miastem Głowno, Gminą Głowno, Powiatem Zgierskim, Gminą Domaniewice, Gminą Łyszkowice, Miastem Łowicz, Gminą Łowicz, Powiatem Łowickim i Łódzką Koleją Aglomeracyjną Sp. z o.o. oraz na linii Łódź Kaliska – Sieradz z Miastem Łódź, Miastem Pabianice, Gminą Pabianice, Gminą Dobroń, Powiatem Pabianickim, Gminą Łask, Powiatem Łaskim, Miastem Zduńska-Wola, Gminą Zduńska-Wola, Powiatem Zduńskowolskim, Gminą Miastem Sieradz, Gminą Sieradz, Powiatem Sieradzkim i Łódzką Koleją Aglomeracyjną Sp. z o.o., którego celem jest podjęcie współpracy w zakresie:

- tworzenia węzłów integrujących różne środki transportu przy dworcach i przystankach kolejowych ŁKA,
- organizacji dowozu podróżnych do miejsc przesiadkowych przy dworcach i przystankach kolejowych ŁKA,
- współpracy na rzecz integracji biletowej - Wspólny Bilet Aglomeracyjny z ŁKA,
- współpracy na rzecz integracji rozkładów jazdy z ŁKA,
- współpracy na rzecz integracji systemów informacji pasażerskiej z ŁKA.

Należy podkreślić, że od czasu wejścia w życie rozporządzenia PE i Rady ws. unijnych wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T pod koniec 2013r., region zaangażowany jest w prace związane z rozwojem korytarzy sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej tzn:

- *Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk*, powołanego porozumieniem marszałków z dn. 23 czerwca 2010 r. w Gdyni. Celem Stowarzyszenia jest m.in. kreowanie i promocja strefy rozwojowej korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w kraju i za granicą, zapewnienie międzyregionalnej spójności planowania strategicznego i przestrzennego w strefie korytarza w Polsce, inicjowanie przedsięwzięć służących rozwojowi gospodarczemu, zwłaszcza w punktach węzłowych korytarza (inicjowanie powstawania centrów logistycznych, terminali intermodalnych, specjalnych stref ekonomicznych itp.), monitoring realizowanych i planowanych inwestycji infrastruktury transportowej finansowanych ze źródeł publicznych i prywatnych, inicjowanie działań na rzecz zwiększenia rangi transportu intermodalnego w strefie oddziaływania korytarza (przewozów kolejowych, technologii intermodalnych, przestrzegania standardów środowiskowych), a także współpraca z ośrodkami zagranicznymi. Zakładane obecnie działania to czynne włączenie we współpracę z koordynatorem europejskim Korytarza BA.
- *Porozumienia Samorządowego dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk* podpisanego 9 grudnia 2013 r. w Gdyni pomiędzy Stowarzyszeniem Miast Autostrady Bursztynowej (z Wł miasta: Łódź, Radomsko i Zgierz), Związkiem Miast i Gmin Morskich, Związkiem Miast Nadwiślańskich, Samorządowym Stowarzyszeniem Autostrady A-1 (z Wł: gm. Piątek, m.gm. Stryków), Stowarzyszeniem Polskich Regionów Korytarza Bałtyk-Adriatyk (j.w.), Konsorcjum Samorządowym dla Rewitalizacji Magistrali Węglowej Śląsk-Porty (z Wł: Wł, m.i gm. Zduńska Wola, m.gm. Szadek, gm. Widawa, gm. Wartkowice, gm. Sędziejowice, gm. Kiełczygłów, powiaty zduńskowolski, poddębicki, pajęczański, łaski). Zakładane obecnie działania to organizacja w dniach 22-23 września 2014 r. w Łodzi Forum Korytarza Bałtyk – Adriatyk.

W *Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020* uwzględniono zapisy *Strategii Rozwoju Transportu 2020r. (z perspektywą do roku 2030)* w zakresie transportu miejskiego w ramach Celu operacyjnego 7 pn. *Wysoka jakość i dostępność infrastruktury transportowej i technicznej*. W strategicznym kierunku działań 7.1.2. zakłada się rozwój proekologicznego transportu pasażerskiego, m. in. poprzez: budowę Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, zakup nowoczesnego taboru kolejowego, wsparcie modernizacji linii tramwajowych oraz zakupu nowoczesnego taboru, pełnej integracji systemów, w tym m. in. realizacji węzłów multimodalnych, ze szczególnym uwzględnieniem centralnego węzła przy dworcu Łódź Fabryczna oraz systemów Park&Ride i Bike&Ride, propagowanie środków transportu przyjaznych środowisku (kolej, tramwaj, rower), a także wsparcie budowy systemu dróg rowerowych.

Ponadto, Zarząd województwa łódzkiego jest inicjatorem podejmowania działań (porozumień, umów) związanych z integracją oraz podnoszeniem jakości usług w transporcie publicznym: w dniu 22.11.2010r. przedstawiciele PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP S.A., Miasta Łódź, Gminy Miasta Zgierz i Gminy Zgierz podpisali umowę Partnerską dotyczącą przygotowania i realizacji w ramach RPOWł 2007-2013 Projektu „Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I”. Projekt obejmował budowę 8 nowych (Łódź Radogoszcz Zachód, Glinnik Wieś, Domaniewice Centrum, Zgierz Jaracza, Zgierz Północ, Ozorków Nowe Miasto, Łódź Pabianicka, Łódź Dąbrowa) i przebudowę 9 istniejących (Smardzew, Glinnik, Swędów, Stryków, Bratoszewice, Głowno, Zgierz Kontrewers, Chocziszew, Grotniki) przystanków kolejowych wraz z infrastrukturą związaną z obsługą podróży. Projekt ma

zachęcić mieszkańców województwa łódzkiego do korzystania z kolei jako ekologicznego środka transportu. Przystanki zlokalizowane są na liniach kolejowych nr 15 (odc. Łódź Kaliska – Łowicz), 16 (odc. Zgierz-Ozorków), 25 (odc. Łódź Kaliska-Łódź Chojny) i 540 (odc. Łódź Chojny-Łódź Widzew) na których funkcjonować będzie Łódzka Kolej Aglomeracyjna.

## **2.6.województwo małopolskie**

W 2013 r. konsekwentnie realizowana była *Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030*, która jest dokumentem określającym wizję, cele i założenia strategiczne dla długookresowego rozwoju systemu transportowego Małopolski.

*Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030* uwzględnia i realizuje zasadnicze cele i postulaty dotyczące rozwoju transportu w Polsce. Województwo małopolskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego w roku 2013 podejmowało działania mające na celu podniesienie atrakcyjności systemu transportowego, w tym integrację poszczególnych gałęzi transportu, co jest zgodne z celem głównym Strategii Rozwoju Transportu: zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

W roku 2013 województwo małopolskie podjęło działania zmierzające do uruchomienia systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) – przedsięwzięcia organizacyjno-technicznego polegającego na uruchomieniu szynowego systemu transportowego na terenie województwa z wykorzystaniem istniejącej sieci kolejowej wraz z układem przystanków, zarówno istniejących jak i nowo budowanych w ramach modernizacji i przebudowy linii kolejowych. Celem uruchomienia SKA jest usprawnienie systemu transportowego w województwie i aglomeracji, podniesienie standardu i komfortu wykonywania codziennych podróży obywateli, a także integracja przestrzenna i funkcjonalna poszczególnych podsystemów transportowych. W ramach projektu SKA podjęto działania w zakresie węzłów przesiadkowych wraz z parkingami typu Parkuj i Jedź, ułatwiających realizację podróży z przesiadką różnymi środkami transportu, a także systemu tzw. Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA) integrującej miejskich i regionalnych przewoźników autobusowych z regionalnymi przewoźnikami kolejowymi. Nowo powstające przystanki kolejowe na terenie miasta Krakowa przyczynią się do zwiększenia dostępności transportu kolejowego, a tym samym zwiększenia udziału kolei w codziennych podróżach.

Realizowano dwa projekty związane z zakupem taboru kolejowego. Pierwszy z nich dotyczy zakupu taboru do obsługi połączeń pasażerskich w Aglomeracji Krakowskiej w ilości 10 szt. (6 szt. pojazdów w wersji 3-członowej i 4 szt. w wersji 2-członowej) – projekt realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VII „Transport przyjazny środowisku” Działanie 7.3 „Transport miejski w obszarach metropolitalnych”. Celem głównym projektu jest zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu publicznego w obsłudze mieszkańców aglomeracji poprzez uzupełnienie i odnowę kolejowego parku taborowego. Pozwoli to na poprawę jakości usług w zakresie kolejowego transportu regionalnego, m.in. poprzez zwiększenie częstotliwości kursów, podniesienie komfortu podróżowania, skrócenie czasów przejazdów, przyczyniając się do zwiększenia atrakcyjności gospodarczej kraju i regionu. Drugi projekt pn. POIiŚ 7.1 – 47 „Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie” realizowany jest w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VII „Transport przyjazny środowisku” Działanie 7.1 „Rozwój transportu kolejowego” - wspólnie przez cztery Województwa: Małopolskie,

Świętokrzyskie, Podkarpackie i Śląskie. Pojazdy kolejowe będą przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 nr 5 poz. 13, z późn. zm.) prowadzono prace nad *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim*, wyznaczającym m.in. główne kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zasady organizacji rynku przewozów, a także przewidywane finansowanie usług przewozowych. Plan transportowy realizuje cel strategiczny województwa: poprawę dostępności zewnętrznej i wewnętrznej w województwie małopolskim poprzez rozwój zrównoważonego systemu transportu zbiorowego, który to cel jest zgodny z celami przedstawionymi w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)*.

Ponadto, prowadzono prace nad *Programem Strategicznym Transport i Komunikacja* – dokumentem stanowiącym narzędzie realizacji Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011 – 2020, prezentującym cele, kierunki rozwoju oraz kluczowe projekty w dziedzinie transportu.

Opracowano koncepcję Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych w województwie małopolskim. Projektowane trasy rowerowe stworzą spójną sieć tras przebiegających przez całe województwo, łączących główne ośrodki miejskie i regionalne. Realizacja koncepcji wpłynie na podniesienie konkurencyjności oferty turystycznej Małopolski, przyczyni się do zrównoważonego rozwoju województwa poprzez pozytywny wpływ na ochronę różnorodności biologicznej, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz spowoduje zwiększenie dostępności turystycznej i transportowej całej Małopolski.

## **2.7 województwo mazowieckie:**

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

W lipcu 2013 r. została przyjęta nowa *Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze*, uwzględniająca bezpośrednio zapisy nowej krajowej strategii rozwoju transportu. Ponadto, w roku sprawozdawczym prowadzono prace nad opracowywaniem nowego planu zagospodarowania województwa.

Głównym celem *Strategii rozwoju województwa mazowieckiego* w zakresie przestrzeni i transportu jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. Cele te mają być realizowane m.in. przez następujące działania:

- 13.1. zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług,
- 13.2. dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji,
- 13.3. integracja systemów transportowych i rozwój transportu kombinowanego,
- 13.5. rozwój transportu szynowego, w tym budowa nowych linii,
- 14.1. poprawa dostępności komunikacyjnej zapóźnionych podregionów do ośrodków regionalnych i subregionalnych,
- 15.1. Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym,
- 15.2. zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w podróży ogółem,



15.3. podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprzez strefowe uspokojenie ruchu na obszarach zabudowanych.

Zasadniczym celem *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego* z 2004 r. jest stworzenie warunków do osiągnięcia zakładanej w SRWM spójności terytorialnej oraz trwałego i zrównoważonego rozwoju regionu poprzez:

- rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej,
- wzmocnienie oddziaływania aglomeracji warszawskiej i regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju na ich otoczenie,
- ochronę i racjonalne gospodarowanie zasobami naturalnymi,
- wzrost bezpieczeństwa ekologicznego,
- likwidację barier infrastrukturalnych oraz wzmocnienie międzynarodowych i krajowych korytarzy transportowych.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2011 nr 5 poz. 13, z późn. zm.) prowadzono prace nad *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego*. Zasadniczym celem *Planu transportowego* jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Mazowsza w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa. *Plan transportowy* przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, w tym do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego, wzrostu integracji systemów transportowych oraz poprawy jakości taboru kolejowego.

*Plan transportowy* jest zgodny z celem głównym Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, który został zdefiniowany jako zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim oraz wzrost znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie, a także z celem strategicznym dla obszaru: *Przestrzeń i Transport*, jakim jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. W grudniu 2013r. został ogłoszony przetarg na przygotowanie Planu.

Mając na uwadze realizację przedstawionych powyżej strategicznych celów w zakresie rozwoju transportu, województwo mazowieckie w 2013 r. podjęło poniższe działania:

#### **1. Organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego**

Samorząd Województwa Mazowieckiego - jako ustawowy organizator regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa mazowieckiego - podejmuje szereg działań w celu poprawy jakości usług oferowanych przez przewoźników kolejowych realizujących przewozy w ramach użyteczności publicznej. W wyniku podejmowanych działań sukcesywnie wzrasta liczba pasażerów korzystających z usług samorządowych przewoźników tj. Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. W 2005 r. z usług spółki Koleje Mazowieckie skorzystało 40 mln osób, natomiast w roku 2013 ponad 62 mln osób. W porównaniu do roku 2005 ogólna liczba pasażerów wzrosła o 55 % przy jednoczesnym 79 % wzroście wielkości pracy eksploatacyjnej. Podobnie przedstawia się sytuacja w spółce Warszawska Kolej Dojazdowa. W 2013 roku z usług Spółki skorzystało blisko 7,4 mln pasażerów. W porównaniu do roku 2005 ogólna liczba pasażerów wzrosła o blisko 15 %. Łącznie w ciągu roku wykonano pracę eksploatacyjną w wysokości 1,2 mln pociągokilometrów.

## 2. Budowa i rozbudowa dróg wojewódzkich

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa - Węgrów na odc. 35 km, na kwotę 17,9 mln zł;
- przebudowa odcinka drogi nr 801 relacji Warszawa-granica województwa na odc. 2,8 km, na kwotę 3 mln zł;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 728 na odc. Grójec - Nowe Miasto nad Pilicą, długość 0,136 km, na kwotę 1,4 mln zł. Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 728 w m. Brzostowiec, zadanie realizowane w latach 2013-2014. Przewidywana całkowita wartość zadania 1,8 mln zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 618 relacji Gołymin-Wyszków, na odc. 0,410 km, na kwotę 1,7 mln zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 580 na odcinku Leszno - granica gm. Kampinos na odcinku 9,6 km, na kwotę 16,2 mln zł;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 719 relacji Warszawa – Kamion, na odc. 2,8 km, na kwotę 8,2 mln. Przebudowa drogi w m. Żyrardów wraz z obiektem mostowym na rzece Pisia Przebudowa realizowana w latach 2012-2013, wartość całkowita przebudowy 10,2 mln zł;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 719 relacji Warszawa – Kamion, na odc. 0,142 km, na kwotę 589 tys. zł;
- droga wojewódzka nr 541 odcinek Mochowo - granica województwa warmińsko-mazurskiego, na kwotę 2,9 mln zł. Budowa obwodnicy realizowana w latach 2011-2013. Całkowita wartość zadania 24 851 522,23 zł.;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 gr. Woj. Mazowieckiego -Mława - Przasnysz-Ostrołęka wraz z przebudową istniejącego mostu przez rzekę Omulew w miejscowości Drężewo, gm. Olszewo Borki, na odc. 0,219 km, na kwotę 5,2 mln zł;
- droga wojewódzka nr 579 relacji Kazuń Polski – Radziejowice - budowa zachodniej obwodnicy centrum Błonia wraz z budową wiaduktu nad torami PKP i budową mostu przez rz. Rokitnicę, budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Maz. w ciągu drogi woj. 579 z wyłączeniem odcinka z węzłem autostradowym w m. Tłuste, przebudowa odcinka Błonie - Grodzisk Maz., na odc. 0,300 km, na kwotę 8,3 mln zł. Przebudowa wiaduktu w ciągu dróg wojewódzkiej nr 579 w m. Grodzisk Maz. Przebudowa realizowana w latach 2012-2014, na kwotę 9,6 mln zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 727 Klwów-Szydłowiec, na odc. 10 km, na kwotę 23 mln zł. Przebudowa realizowana w latach 2012-2014, przewidywana całkowita wartość projektu 31,4 mln zł;
- przebudowa mostu nad rzeką Skrwą w km 37+727 drogi wojewódzkiej 562 w m. Biskupice, na odc. 0,200 km. Rozbudowa obiektu mostowego realizowana w latach 2012-2013. Całkowita wartość projektu 5,8 mln zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 637 Warszawa – Węgrów, na odc. 0,220 km, na kwotę 830tys. zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 645 Myszyniec -Łomża od odc. Wykrot-Łyse z wyłączeniem obiektu mostowego z dojazdami na odc. 0,700 km, na kwotę 1,2 mln zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 677 gr. woj. - Ostrów Maz. na odc. 3 km, na kwotę 5 mln zł;
- pozbudowa drogi nr 573 na odcinku Gostynin Bierzewice na długości 2 km, na kwotę 992 tys. zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 724 w m. Brześć, na odc. 0,911 km, na kwotę 348 tys. zł.

### 3. Zakup taboru kolejowego

W ramach środków z Funduszu Kolejowego i rezerwy celowej budżetu państwa zrealizowano zakup jednego dwuczłonowego pojazdu szynowego z napędem spalinowym. Nowoczesny pojazd zastąpił wyeksploatowane składy na linii Tłuszcz – Warszawa Wschodnia – Siedlce – Czeremcha. Głównym celem zrealizowanego projektu jest zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu publicznego w obsłudze mieszkańców aglomeracji poprzez uzupełnienie i odnowę kolejowego parku taborowego. Pozwoli to na poprawę jakości usług w zakresie kolejowego transportu regionalnego, m.in. poprzez zwiększenie częstotliwości kursów, podniesienie komfortu podróżowania, skrócenie czasów przejazdów, przyczyniając się do zwiększenia atrakcyjności gospodarczej kraju i regionu.

### 4. Inwestycje w infrastrukturę kolejową

W 2013 r. kontynuowane były prace dotyczące projektów pn.: „Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do międzynarodowego portu lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin” oraz „Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin - Płock”. Opracowana została opinia ekspercka mająca na celu zidentyfikowanie zasadności i możliwości realizacji ww. inwestycji w formule partnerstwa publiczno -prywatnego. Ponadto Województwo oczekiwało na rozpatrzenie odwołań organizacji ekologicznych od wydanej w 2012 roku decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

### 2.8.województwo opolskie:

W 2013 r. konsekwentnie była realizowana *Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku* przyjęta przez Sejmik Województwa Opolskiego w dniu 28 grudnia 2012 r. Uchwałą Nr XXV/325/2012.Strategia obejmuje dziesięć celów strategicznych, z których szósty – Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług – składa się z takich celów operacyjnych, jak:

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

Ponadto, w ósmym celu strategicznym – Konkurencyjna aglomeracja opolska – w zakresie celu operacyjnego 8.1. *Rozwój i wzmacnianie funkcji metropolitalnych*, zawarto kierunki działań m.in. odniesione do poprawy drogowych i kolejowych połączeń transportowych w układzie wewnętrznym i zewnętrznym.

W dniu 11 lutego 2013 r. Zarząd Województwa Opolskiego podjął uchwałę Nr 3296/2013 przyjmującą opracowanie pn.: „Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich”, w którym określono priorytety w zakresie infrastruktury dróg wojewódzkich na lata 2013 -2020.

Oprócz wyżej wymienionych dokumentów strategicznych Samorządu Województwa Opolskiego odnoszących się do zapisów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.( z perspektywą do 2030r.)* jest także *Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego (wrzesień 2013r.)*. Raport obejmuje stan zagospodarowania przestrzennego województwa i jego zmiany odniesione m.in. do systemów transportowych (sieć drogowa, sieć kolejowa, żegluga śródlądowa, transport lotniczy) oraz ocenę realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w zakresie rozwiązań komunikacyjnych.

W 2013 r. województwo opolskie rozpoczęło prace nad dokumentem programowym pn: *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego*. Planowane zakończenie prac przewiduje się w III kwartale 2014 r.

Podstawowym celem opracowania *Planu...* jest poprawa jakości systemu transportowego województwa opolskiego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego będzie osiągany poprzez realizację celów szczegółowych, takich jak:

Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych;

Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów;

Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym;

Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego;

Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu;

Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Mając na uwadze realizację przedstawionych powyżej strategicznych celów w zakresie rozwoju systemów transportowych, województwo opolskie w 2013 r. podjęło poniższe działania:

## **2. Sieć drogowa:**

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 w km 7+670-10+625 (na odcinku Nowy Wachów-Kocury), 15+860-16+810 ( w. m Dobrodzień) 24+850-26+750 (na odcinku Pludry- Pietraszów) za kwotę 9,9 mln zł,
- rozbudowa dr. woj. nr 463 na odc. Krasiejów – Mnichus za kwotę 3,7 mln zł,
- rozbudowa dr. woj. w m. Konradowa za kwotę 6 mln zł,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 od km 25+199 do km 39+257,73 od m. Roźniątów do m. Gogolin za kwotę 37,5 mln zł,
- przebudowa mostu w miejscowości Stare Kolnie za kwotę 2,5 mln zł,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 426 na odc. Zawadzkie – Wierchlesie za kwotę 1,2 mln zł,
- rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 454 z ul. Wolności i Chopina w miejscowości Czarnowąsy za kwotę 1,5 mln zł,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 411 w m. Nysa za kwotę 1,1 mln zł.

Za główne zagrożenia infrastruktury drogowej należy uznać: niewystarczające parametry techniczne dróg (mała nośność, zły stan techniczny), ograniczenia skrajni w przypadku obiektów inżynierskich, małą ilość obejść miejscowości.

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007-2013 zrealizowano projekty, mające na celu zwiększenie mobilności mieszkańców miast i stref podmiejskich: Opola, Nysy, Kędzierzyna – Koźla do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz rezygnacji z odbywania podróży transportem indywidualnym. Zrealizowane projekty objęły:

- „Zakup 5 szt. taboru autobusowego na potrzeby komunikacji miejskiej w Opolu – etap I”, koszt całkowity: 5.037.415,80 PLN, koszty kwalifikowane projektu: 4.095.460,00 PLN;
- „Zakup 5 szt. taboru autobusowego na potrzeby komunikacji miejskiej w Opolu – etap II”, koszt całkowity: 5.037.415,80 PLN, koszty kwalifikowane projektu: 4.095.460,00 PLN;
- Zakup 7 sztuk autobusów niskopodwoziowych z normą czystości spalin EURO 5 na potrzeby komunikacji miejskiej w Nysie, koszt całkowity: 4 530 747,59 PLN, w tym: koszty kwalifikowane : 3 707 859,50 PLN;

- „Zakup taboru autobusowego dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Kędzierzynie-Koźlu – etap I”. Wartość projektu: 6 118 224.11 PLN. Wartość dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: 5 106 269.84 PLN (83,46 % kosztów kwalifikowanych);
- „Zakup taboru autobusowego dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Kędzierzynie-Koźlu – etap II”. Wartość projektu :5 983 048.12 PLN. Wartość dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: 4 898 919.80 PLN (81,88 % kosztów kwalifikowanych).

### 3. Sieć kolejowa

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007-2013 zrealizowano zakup 5 sztuk dwuczłonowych pojazdów szynowych z napędem spalinowym do obsługi kolejowych połączeń regionalnych na łączną kwotę 42 mln zł.

Dodatkowo zrealizowano ze środków Funduszu Kolejowego i rezerwy celowej budżetu państwa zakup 2 sztuk dwuczłonowych pojazdów szynowych z napędem spalinowym oraz zakup 4 używanych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EN57), z których 2 szt. zostały już zmodernizowane. Dwa pozostałe zmodernizowane EZT<sup>61</sup> zostały wprowadzone do ruchu w pierwszej połowie 2014r.

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

### 4. Żegluga śródlądowa:

Samorząd Województwa Opolskiego inicjuje rozwój śródlądowych dróg wodnych w Polsce, głównie w oparciu o Odrzańską Drogę Wodną, przebiegającą przez region opolski. Sprawy związane z Odrzańską Drogą Wodną (ODW) prowadzone są m.in. w ramach: działalności Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej oraz Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej TRITIA, a także inicjatywy „Polska Zachodnia 2020” .

W dniach 12 – 13 grudnia 2013 r. w Szczecinie odbyła się uroczysta inauguracja działalności Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej z ograniczoną odpowiedzialnością ( ŚKT-EUWT z o.o.).

W ramach TRITIA w 2013 r. m.in. odbywały się wspólne spotkania samorządów polskich (województwa: opolskie i śląskie) z samorządami czeskimi oraz słowackimi, gdzie jednym z poruszanych tematów była budowa kanału Odra – Dunaj – Łaba. W ramach TRITIA można by realizować projekty w zakresie Odrzańskiej Drogi Wodnej, m.in. w zakresie opracowania studium wykonalności budowy kanału Odra – Dunaj – Łaba (DOL), gdyż członkami TRITIA są wszystkie zainteresowane budową kanału strony.

### 2.9 województwo podkarpackie:

Dnia 26 sierpnia 2013 r. uchwałą Nr XXXVII/697/13 Sejmiku Województwa Podkarpackiego została przyjęta *Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020*. Uchwalenie tego dokumentu zostało

<sup>61</sup> EZT – elektryczny zespół trakcyjny

poprzedzone przyjęciem przez Zarząd Województwa projektu Strategii wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko* po uwzględnieniu wyników konsultacji ze stroną rządową oraz konsultacji społecznych. Strategia obejmuje cztery dziedziny działań strategicznych, z których trzecia – *Sieć osadnicza* – zawiera priorytet tematyczny 3.1. *Dostępność komunikacyjna*, w skład którego wchodzi kierunki działań:

- 3.1.1. Rozwój drogowej sieci transportowej wzmacniającej zewnętrzną dostępność komunikacyjną Rzeszowa oraz ośrodków subregionalnych w wymiarze krajowym i międzynarodowym,
- 3.1.2. Rozwój infrastruktury i sieci kolejowej zarówno w układzie powiązań zewnętrznych, jak i wewnątrz regionalnych,
- 3.1.3. Wzmocnienie drogowych powiązań komunikacyjnych miast powiatowych między sobą oraz z Rzeszowem,
- 3.1.4. Rozwój portu lotniczego Rzeszów – Jasionka oraz wyspecjalizowanych lotnisk lokalnych.

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

Kolejnym priorytetem tematycznym zawierającym odniesienia do zapisów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, jest priorytet tematyczny 3.5. *Spójność przestrzenna i wzmacnianie funkcji biegunów wzrostu*, w ramach którego wskazano działanie 3.5.3. *Rozwój powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu*.

W 2013 r. prowadzone były prace nad *Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030 (projekt zmiany Planu)* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko*. Odnośnie komunikacji transportowej znalazły się w nim następujące zapisy wskazujące na kierunek: poprawy dostępności komunikacyjnej województwa i przestrzennej, w tym w szczególności:

- poprawy zewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa w wymiarze krajowym i transgranicznym (międzynarodowym);
- wzmocnienia i rozwoju wewnątrzregionalnych powiązań komunikacyjnych Rzeszowa z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz pomiędzy tymi ośrodkami;
- rozwoju spójnego przestrzennie systemu kolejowego w zakresie zewnętrznych i wewnętrznych powiązań województwa;
- rozwoju infrastruktury i usług transportu lotniczego;
- zwiększenia dostępności infrastruktury granicznej województwa podkarpackiego na granicy z Ukrainą.

Wobec powyższego, zarówno zapisy *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020*, jak też polityka przestrzenna w zakresie komunikacji zapisana w projekcie zmiany PZPWP, uwzględniają główny cel strategiczny przyjęty w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)*, którym jest *zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym*.

W zakresie wykonawczym zapisy SRT2020 realizuje w praktyce także jednostka organizacyjna Samorządu Województwa, jaką jest Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich (PZDW). Realizuje ona cele szczegółowe Strategii:

***Cel szczegółowy 1: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej.***

W zakresie tego celu, w roku 2013 PZDW w Rzeszowie zrealizowało następujące inwestycje na drogach wojewódzkich poprawiające infrastrukturę transportową:

- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze – Biłgoraj – Zwierzyniec – Szczepieszyn na odcinku Zarzecze – Granica Województwa za kwotę 22.938.996,49 zł, w tym środki EFRR 19.468.789,99 zł;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej 877 Naklik – Leżajsk – Łańcut – Dylągówka – Szklary na odcinku Granica Województwa – Leżajsk za kwotę 42.031.967,69 zł, w tym EFRR 33.793.142,83 zł;
- przygotowanie i realizacja budowy łącznika drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska za kwotę 22.006.479,74 zł, w tym EFRR 10.817.012,37 zł.

***Cel szczegółowy 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.***

W zakresie tego celu, w roku 2013 PZDW w Rzeszowie realizowało zadania z zakresu dostosowywania planów liniowych oraz związanej z tym wymiany oznakowania poziomego i pionowego dróg wojewódzkich zgodnie z obowiązującymi przepisami.

***Cel szczegółowy 3: bezpieczeństwo i niezawodność.***

W zakresie tego celu, w roku 2013 PZDW w Rzeszowie przygotowało i przekazało stosownym służbom 6 miejsc do kontroli pojazdów ciężarowych pod względem wagi oraz bezpiecznego przewozu ładunków. Również były realizowane budowy i remonty chodników z uwzględnieniem szczególnym zatok postojowych dla osób korzystających z komunikacji autobusowej.

***Cel szczegółowy 4: ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.***

W zakresie tego celu, PZDW w Rzeszowie wszystkie realizowane, rozpoczęte i zakończone inwestycje w obrębie dróg wojewódzkich były wdrażane w oparciu o raporty i decyzje środowiskowe, co pozwoliło na uwzględnienie i zniwelowanie wpływu transportu na środowisko w zakresie między innymi zmniejszenia emitowanego hałasu, poprawy odprowadzenia wód opadowych z nawierzchni dróg wojewódzkich oraz poprawy bezkolizyjnego przemieszczania się zwierząt w obrębie dróg, poprzez przejścia dla zwierzyny, płazów i gadów.

***Cel szczegółowy 5: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.***

W zakresie tego celu PZDW w Rzeszowie podczas realizacji inwestycji konsekwentnie opierało się o pełne analizy i plany takie jak :

- Wieloletnia prognoza finansowa województwa podkarpackiego;
- Strategia rozwoju województwa podkarpackiego;
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podkarpackiego;
- Plany i studia z zakresu rozwoju sieci drogowej na szczeblu regionalnym i krajowym.
- Studia wykonalności oraz inne konieczne opracowania wynikające z modeli finansowania poszczególnych inwestycji drogowych (dofinansowanie zewnętrzne i finansowanie z środków własnych samorządu).

***2.10 województwo podlaskie:***

Dnia 9 września 2013 roku Sejmik Województwa Podlaskiego przyjął zaktualizowaną *Strategię Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020* (SRWP 2020). W procesie aktualizacji SRWP 2020 uwzględnione zostały zapisy strategii rozwoju opracowywanych na poziomie krajowym, w tym *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, przyjętej przez Radę

Ministrów dnia 22 stycznia 2013 roku. W zapisach SRWP 2020 znalazły się odniesienia do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku* i jej podstawowych założeń, zaś cele określone w *Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020* są zbieżne z celami określonymi na poziomie SRT2020.

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

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

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

Na terenie województwa podlaskiego przeprowadzonych zostało również szereg działań wynikających z *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego*, spośród których celowe jest wymienić.

- 1) rozbudowa systemu autostrad i dróg ekspresowych – wybudowano obwodnicę Stawisk o długości 6,5 km w ciągu drogi S61,
- 2) budowa dróg lokalnych stanowiących połączenia z siecią dróg krajowych i wojewódzkich:
  - a) w Białymstoku przebudowano i wybudowano 5 ulic o długości 3,58 km usprawniających połączenia z drogami: krajowymi o numerach 8, 19, 65 i wojewódzką Nr 676,
  - b) w Suwałkach przebudowano i wybudowano 4 ulice o długości 1,48 km usprawniające połączenia z drogami: krajową Nr 8 i wojewódzkimi Nr 653 i Nr 655,
  - c) przebudowano drogę wojewódzką Nr 681 na długości 6,5 km stanowiącą połączenie z drogami: krajową Nr 66 i wojewódzkimi o numerach 678, 681, 659 i 690,
- 3) wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem. W Białymstoku przebudowano i wybudowano ulice w ciągu obwodnicy miejskiej klasy G dwujezdniowej o długości 7,12 km z budową 3 węzłów drogowych i wiaduktu nad torami,
- 4) rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu:
  - a) w Białymstoku wybudowano 5 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, wydzielono buspasy na ulicach o długości 7,6 km, wybudowano ścieżki rowerowe o długości 16,6 km, wybudowano dwa centra informacyjno-przesiadkowe komunikacji miejskiej,
  - b) w Łomży wybudowano ścieżki rowerowe o długości 0,469 km,
  - c) w Suwałkach wybudowano na skrzyżowaniu ulic sygnalizację świetlną i wybudowano ścieżki rowerowe o długości 1,17 km



5) unowocześnienie taboru autobusowego w obsłudze komunikacji miejskiej w dostosowaniu do unijnych oraz krajowych standardów i wymogów ochrony środowiska – w Białymstoku zakupiono 3 nowe autobusy.

### **2.11 województwo pomorskie:**

W dniu 13 sierpnia 2013 roku Zarząd Województwa Pomorskiego przyjął *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 roku) w obszarze transportu, który respektuje ustalenia zawarte w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (perspektywę do 2030r.)* i stanowi polityczne wsparcie dla realizacji planowanych na obszarze województwa pomorskiego inwestycji związanych z rozwojem krajowej infrastruktury transportowej oraz wszystkich dróg krajowych.

*RPS Mobilne Pomorze* wskazuje 3 cele szczegółowe: 1. Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego, 2. Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu, 3. Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym, mające charakter ogólny i określające pożądane stany docelowe w ujęciu tematycznym odpowiadającym kierunkom działań zapisanym w celu operacyjnym 3.1 Sprawny system transportowy *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020*. Są one konkretyzowane przez 7 priorytetów i 17 działań. W *RPS Mobilne Pomorze* zostały określone zobowiązania Samorządu Województwa Pomorskiego, a są nimi: utworzenie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego oraz weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich.

W 2013 r., z zakresu transportu kolejowego realizowane były przez Samorząd Województwa Pomorskiego poniższe zadania, które wpisują się w cele *Strategii Rozwoju Transportu do 2020r.* (z perspektywą do 2030r.):

- Kontynuowano realizację projektu „Zakup czterech spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi odcinka kolejowego Malbork – Grudziądz, w celu poprawy bezpieczeństwa, zarządzania, wydajności i niezawodności lokalnego systemu transportowego”, który otrzymał dofinansowanie ze środków Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy,
- Kontynuowano realizację projektu „Zakup i modernizacja kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym, do obsługi połączeń międzyregionalnych na obszarze co najmniej dwóch województw”, który ubiegał się o dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,
- Kontynuowano realizację projektu „Zakup 10 sztuk spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w Trójmieście”, który ubiegał się o dofinansowanie ze środków Programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,
- Kontynuowano realizację projektu „Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helskiego korytarza kolejowego” – linii kolejowej nr 213 Reda – Hel”, dofinansowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013,
- Kontynuowano realizację projektu „Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” – odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201”, dofinansowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013,
- Kontynuowano realizację projektu „Zaprojektowanie i budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Etap I - Rewitalizacji Kolei Kokoszkowskiej”. Projekt obejmuje budowę linii kolejowej na odcinku od Gdańska Wrzeszcza do istniejącej linii kolejowej nr 201 Gdynia – Kościerzyna oraz wybudowanie 11 przystanków kolejowych. Na podstawie uchwały Sejmiku

Województwa Pomorskiego z dnia 31 maja 2010r., Nr 1170/XLVIII/10 realizacja tego zadania została powierzona spółce celowej - Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

W RPS Mobilne Pomorze zostały również określone przedsięwzięcia strategiczne realizujące założenia wyznaczonych celów szczegółowych.

W związku z powyższym w roku 2013 były realizowane lub zostały rozpoczęte prace związane z opracowaniem dokumentacji projektowych na następujące zadania:

- Budowa Obwodnicy Kartuz – I etap,
- Rozbudowa DW 226 na odcinkach Przejazdowo – Pruszcz Gdański i Pruszcz Gdański – węzeł Rusocin autostrady A1,
- Rozbudowa DW 188 na odcinku Człuchów – Debrzno,
- Rozbudowa DW 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański,
- Rozbudowa DW 214 na odcinku Łeba – Białogarda.

Ponadto w roku 2013 były realizowane również zadania, które uzyskały dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007 – 2013:

- Rozbudowa DW 240 na odcinku Chojnice – gr. województwa,
- Rozbudowa DW 216 w miejscowościach Reda, Jastarnia, Chałupy,
- Rozbudowa DW 218 na odcinku Chwaszczyno – Koleczkowo.

### **2.12 województwo śląskie:**

W 2013 roku w województwie śląskim prowadzone były prace nad *Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*. Celem tego dokumentu jest stworzenie efektywnego systemu transportu w województwie śląskim, umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców regionu i przewóz towarów oraz wysoką jakość tych usług. Ponadto, dokument ma stanowić ramy dla decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu w województwie śląskim.

Dokument ten został przyjęty przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 7 kwietnia 2014 r. uchwałą nr IV/49/7/2014. Uchwalony dokument jest zgodny z krajową *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Dla zapewnienia zgodności przyjęto, że zdefiniowane cele są jednakowe dla obu horyzontów czasowych (2020 i 2030 roku), niemniej w zakresie wdrażania dokonano podziału przedsięwzięć na dwa etapy tj. do 2020 i do 2030 roku.

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

Podjęcie wskazanych poniżej przedsięwzięć zależne będzie od możliwości organizacyjnych oraz pozyskania odpowiednich funduszy i uzgodnień pomiędzy odpowiednimi szczeblami administracji tj. lokalnej, regionalnej i rządowej, a rozpoczęcie ich wdrażania przewiduje się w perspektywach czasowych: do 2020 (etap I) i do 2030 roku (etap II). Ponadto uwzględniając priorytety wynikające w szczególności ze zobowiązań w zakresie rozwoju sieci TEN-T oraz kierunków rozwoju dróg krajowych, w tym: sieci autostrad i dróg ekspresowych, określonych w rządowych dokumentach strategicznych, ewentualne przyszłościowe zadania do realizacji na poziomie

rządowym (tj. obecnie nie objęte wyżej wskazanymi priorytetami), mogą być rozważane do realizacji po 2030 roku.

### **Wykaz zadań drogowych ukończonych w 2013 r., wpisujących się w działania realizujące cele SRT2020:**

- 1. Przebudowa drogi wraz z budową chodników w ciągu drogi wojewódzkiej nr 935 na odcinku od km 45+190 do km 56+741 w miejscowości Suszec - termin realizacji: 2010-2013. Zadanie dofinansowane w ramach RPO WSL 2007-2013;**
- 2. Budowa północnej obwodnicy Pszczyń - projektowana droga wojewódzka nr 935 - termin realizacji: 2009-2013. Zadanie dofinansowane w ramach RPO WSL 2007-2013;**
- 3. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 791 na odcinku Poraj – Poczesna - rok zakończenia: 2013.**

### **2.13 województwo świętokrzyskie:**

W województwie świętokrzyskim, zostało zrealizowanych szereg zadań, które przyczyniły się do usprawnienia funkcjonowania istniejących ciągów drogowych oraz połączeń kolejowych, dzięki czemu stworzony został układ komunikacyjny, który wpisuje się w cele strategiczne nie tylko regionu świętokrzyskiego, ale również dla całego kraju. Zapewniona została także poprawa dostępności komunikacyjnej województwa świętokrzyskiego, tak potrzebna dla społeczności lokalnych. Wykonane obwodnice miejscowości oraz poprowadzenie ciągów drogowych nowymi odcinkami, zwłaszcza poza centrami miast i zwartą zabudową, stały się istotnym impulsem dla aktywacji przedsiębiorczości na obszarze województwa. Realizacja przedmiotowych inwestycji stała się fundamentem do stworzenia ciągów komunikacyjnych w nowej jakości technicznej i tym samym przyczyniła się do poprawy komfortu jazdy i skrócenia czasu przejazdu drogami wojewódzkimi. Wpłynęła też na poprawę spójności systemu kolejowego w obrębie województwa świętokrzyskiego oraz połączeń kolejowych między aglomeracjami miejskimi w Polsce.

W 2013 r. zostały zrealizowane na terenie województwa świętokrzyskiego poniższe zadania wpisujące się w cele *Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)*:

1. W ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007 – 2013 mając na celu poprawę jakości sieci drogowej oraz usprawnienie jej powiązań z krajowym i regionalnym układem drogowym w 2013 r. realizowano następujące inwestycje:
  - „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 765 Chmielnik - Osiek (dofinansowanie obejmuje odcinek Chmielnik - Staszów)”o długości 35263,50 km, w roku 2013 prowadzono dodatkowe roboty tzn. zrealizowano chodniki i oświetlenie ścieżki pieszo - rowerowej.,
  - „Budowa obwodnicy Końskich na drodze wojewódzkiej Nr 728”o długości 15,854 km, w tym długość obwodnicy miejscowości Końskie 4,255 km,
  - „Likwidacja barier rozwojowych - most na Wiśle z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączeniem z drogą wojewódzką nr 875 (Odcinek Połaniec km 70+690 - Gawłuszowice km 76+287 - część świętokrzyska)”o długości 5,597 km, zadanie było prowadzone w 2013 r. i jest jeszcze w trakcie realizacji.
2. W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 - 2013 mając na celu podniesienie jakości systemu komunikacyjnego regionu zrealizowano następujące inwestycje:
  - Rozbudowa drogi woj. nr 776 na odcinku od granicy województwa do Buska-Zdroju wraz z rozbudową drogi woj. nr 973 (obwodnica Buska-Zdroju) i rozbudową drogi woj. nr 768 w Działoszycach”,

- „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku od granicy województwa do Kielc - etap I: droga nr 786 na odcinku Łopuszno – Kielce” o długości 30,440 km. Inwestycję tę zakończono w 2013r.,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku od granicy województwa do Kielc - etap II: droga nr 786 na odcinku granica województwa – Łopuszno” o długości 39,974 km. Inwestycję tę zakończono w 2013r.
3. W ramach pozostałych programów lub projektów mając na celu podniesienie bezpieczeństwa oraz podwyższenie parametrów do klasy technicznej G i nośności dróg wojewódzkich zrealizowano w roku 2013 następujące inwestycje:
- „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 Kielce - Staszów - Połaniec w miejscowości Raków od km 38+290 do km 40+490” (obwodnica Rakowa) - długości 2,92 km,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 745 Dąbrowa - Masłów - Radlin na terenie gminy Górnó” - długości 2.822,61 km,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 768 Jędrzejów - Brzesko na odcinku Topola - Kazimierza Wielka od km 49+163 do km 51+050” - długości 1,887 km,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 744 Radom - Wierzbica - Starachowice od km 26+650 do km 30+000” - długości 3,350 km.

W 2013 r. kontynuowane były prace rozpoczęte w 2010 r., a wynikające ze studium (współfinansowanym przez Województwo Świętokrzyskie wraz z Województwem Podkarpackim) dla zadania „Budowa drogi kolejowej Warszawa – Rzeszów przez Kolbuszową na odcinku Skarżysko -Kamienna – Sandomierz – Ocice – Rzeszów” (całkowity koszt wykonania Studium to 2 437 600,00 zł). Ogólny koszt oszacowany został na 400 mln zł. Zakończenie pierwszego etapu modernizacji (jednego toru) pomiędzy Skarżyskiem a Ostrowcem przyczyniło się do zwiększenia prędkości jazdy pociągów, która wzrosła do 100 km/h. To z kolei zaowocowało uruchomieniem kolejnych połączeń pasażerskich na tej trasie. Po zakończeniu modernizacji kolejnego odcinka planowane jest przedłużenie biegu pociągów do stacji w Sandomierzu.

W 2013r. prowadzone były prace wynikające z umowy z dnia 23 maja 2012 r. zawartej pomiędzy województwem świętokrzyskim a PKP PLK S.A. na współfinansowanie przedsięwzięcia dot. budowy linii kolejowej nr 582 Czarncza - Włoszczowa Północ (łączy linie kolejowe nr 61 z linią nr 4). Łącznica będzie miała ponad 3650m długości i zapewni włączenie do stacji Włoszczowa Północ na Centralnej Magistrali Kolejowej oraz podstacji Czarncza na linii 61 Kielce – Włoszczowa – Częstochowa. Powyższa inwestycja ma na celu poprawę spójności systemu kolejowego w obrębie województwa świętokrzyskiego oraz połączeń kolejowych między aglomeracjami miejskimi w Polsce. Dzięki temu Kielce i region zostaną włączone do systemu linii kolejowych o szybkim standardzie, co w rezultacie pozwoli znacząco skrócić czas przejazdu m.in. z Kielc do stolicy, czy innych północnych oraz zachodnich miast kraju.

W dniu 28.08.2013 roku podpisano umowę na wykonanie nowoczesnych pojazdów kolejowych. Wartość zamówienia wynosi ok. 100 mln zł. Zaplanowane dofinansowanie z funduszu POIiŚ stanowi 70% wydatków kwalifikowanych, natomiast pozostałe 30% stanowi wkład województwa. 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.

Działania na rzecz transportu miejskiego na terenie gmin mają na celu systematyczną poprawę istniejącego układu komunikacyjnego i tak na przykładzie gminy Jędrzejów:

- poprawie uległa sieć drogowa,

- wprowadzono na niektórych ulicach w mieście ograniczenia ruchu samochodów ciężarowych,
- dostawy towarów do sklepów (szczególnie usytuowanych przy ulicach ruchliwych) odbywają się w godzinach porannych lub wieczornych,
- aktualnie czynione są starania, aby utworzyć punkt odprawy pasażerów, wówczas będzie można zweryfikować rozkłady jazdy w publicznym transporcie drogowym i dostosować do potrzeb pasażerów,
- dla bezpiecznego i sprawnego przejazdu środkami komunikacji miejskiej, zamierza się wyłączyć niektóre przystanki komunikacyjne,
- do końca 2013r. oddano do użytku około 2,5 km komunikacji rowerowej.

## 2.14 województwo warmińsko-mazurskie:

Dnia 25 czerwca 2013 r. Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego przyjął *Strategię rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025*. W ten sposób zakończono drugą już aktualizację strategii rozwoju z 2000 r. Cele Strategii pozostają zgodne z dostępnymi w okresie jej przygotowania strategiami sektorowymi przyjętymi przez Rząd RP, w tym *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*.

Cel strategiczny zaktualizowanej Strategii - *Nowoczesna infrastruktura rozwoju*, jest realizowany m.in. przez cel operacyjny *Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności*. Główne kierunki działań niezbędnych do jego osiągnięcia to:

- inwestycje drogowe (jako priorytet wskazano dokończenie modernizacji S7 oraz S 61 - Via Baltica, drogi krajowej nr 16, skomunikowanie Olsztyna i innych części województwa z lotniskiem regionalnym w Szymanach, udroźnienie obszaru Olsztyna poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta),
- poprawa stanu infrastruktury kolejowej (w tym w szczególności budowa/modernizacja linii kolejowych: Rail Baltica przez Ełk, Toruń-Łława-Olsztyn-Korsze-Ełk oraz Olsztyn-Działdowo),
- rozbudowa portu lotniczego w Szymanach do parametrów właściwych dla kategorii lotnisk drugorzędnych,
- modernizacja i rozbudowa istniejących szlaków wodnych,
- integracja transportu publicznego w ośrodkach miejskich, w szczególności w największych miastach regionu (Olsztyn, Elbląg i Ełk).

W roku 2013 trwały intensywne prace w ramach projektów kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2007-2013. Pierwszy z nich ma na celu otwarcie portu lotniczego Olsztyn-Mazury. Natomiast Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie realizował 19 inwestycji na drogach wojewódzkich usprawniających powiązania komunikacyjne w północnej i południowo-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego oraz w obszarze Kanału Elbląskiego. Z kolei Miasto Olsztyn realizowało przedsięwzięcie „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie” współfinansowane z Programu Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013. Jego celem jest zwiększenie przewozów transportu publicznego dla zapewnienia rozwoju miasta i obszarów przyległych m.in. dzięki wprowadzeniu nowego środka transportu (tramwaj), a także instalacji systemu obszarowego sterowania ruchem dla środków transportu publicznego, systemu informacji pasażerskiej oraz systemu biletu elektronicznego.

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie realizował w 2013 r. następujące zadania w ramach wyszczególnionych programów:

1. Program usprawnienia powiązania komunikacyjnego w północnej części województwa warmińsko-mazurskiego:

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 w ciągu ul. Kętrzyńskiej i Bohaterów Warszawy w m. Bartoszyce,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 513 na odc. Pasłęk – Orneta,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 513 na odc. węzeł Pasłęk Północ - Pasłęk wraz ze zmianą przebiegu na terenie Pasłęka,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 513 na odc. Orneta - Lidzbark Warmiński wraz z m. Orneta i Lidzbark Warmiński,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 650 na odcinku Srokowo - Stara Różanka i drogi wojewódzkiej nr 591 na odc. Stara Różanka - Kętrzyn wraz z ulicami Bałtycka i Traugutta w Kętrzynie (etap I i II),
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 650 na odcinku Srokowo - Stara Różanka i drogi wojewódzkiej nr 591 na odc. Stara Różanka - Kętrzyn wraz z ulicami Bałtycka i Traugutta w Kętrzynie (etap III i IV),
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 650 na odcinku Srokowo - Węgorzewo do skrzyżowania z drogą krajową nr 63,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 650 na odcinku Węgorzewo (od skrzyżowania z drogą krajową nr 63) - Banie Mazurskie wraz z m. Banie Mazurskie (etap I),
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 650 na odcinku Węgorzewo (od skrzyżowania z drogą krajową nr 63) - Banie Mazurskie wraz z m. Banie Mazurskie (etap II, III, IV),
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 650 na odcinku Banie Mazurskie - Boćwinka i Grabowo - Gołdap wraz ze wschodnim wylotem Gołdapi (ul. Paderewskiego).
2. Program usprawnienia powiązania komunikacyjnego w południowo-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego:
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 521 na odcinku gr. województwa - Susz wraz z m. Susz,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 521 na odcinku Susz – Iława
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 536 na odcinku Iława - Samplawa wraz z ulicą Lubawską w Iławie,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku Lubawa - Lidzbark ze zmianą przebiegu w m. Lubawa,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 na odcinku Lidzbark - Działdowo z obejściem na terenie Lidzbarka,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 545 na odcinku Działdowo - Nidzica z m. Działdowo,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 545 i 604 z przebudową 2 skrzyżowań w m. Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi 604.
3. Program Rozwoju Turystyki w Obszarze Kanału Elbląskiego:
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 526 na odc. Śliwica - Kąty - 2,4 km wraz z przebudową mostu,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odc. Rychliki - Jelonki wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
4. Projekty wybrane do dofinansowania w trybie konkursowym:
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 667 na odc. Nowa Wieś Elcka - Biała Piska,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 503 na odc. Elbląg - Tolkmicko - Pogrodzie,
  - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 519 na odc. Małdyty - Morąg.

## 2.15 województwo wielkopolskie:

W wyniku opracowania nowych krajowych dokumentów strategicznych (w tym Strategii Rozwoju Transportu), Samorząd Województwa przyjął Zaktualizowaną Strategię Rozwoju Województwa Wielkopolskiego, a następnie podjął uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego oraz, jako jego części, planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (w 2012 roku Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu zakończyło prace nad wstępną wersją projektu Planu zagospodarowania przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego).

Aktualizacja powyższych dokumentów wynika z bardziej terytorialnego ukierunkowania polityki wewnątrzregionalnej, czyli adresowania pakietów interwencji do określonych obszarów funkcjonalnych, których delimitacja powinna nastąpić w planach zagospodarowania przestrzennego województw.

Województwo wielkopolskie jest jednym z pięciu regionów, tworzących Inicjatywę Polska Zachodnia 2020, w wyniku której w 2013r. został opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju projekt *Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020*. Jednym z celów tej Strategii jest Integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu, a 3 spośród czterech celów szczegółowych dotyczą transportu:

- wzmocnienie wewnętrznych powiązań sieci transportowych pomiędzy głównymi miastami Polski Zachodniej;
- zwiększenie dostępności transportowej Polski Zachodniej w przestrzeni europejskiej poprzez wzmocnienie powiązań głównych miast makroregionu z Warszawą, Katowicami i Trójmiastem, Berlinem, Pragę, Wiedniem oraz Dreznem;
- modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz wzmocnienie międzyregionalnej i transgranicznej współpracy w dorzeczu Odry.

Dla realizacji tej Strategii zainteresowane województwa w porozumieniu z MliR uzgodniły 8 projektów kluczowych, strategicznych dla całego makroregionu Polski Zachodniej, które będą uwzględnione w Kontraktach Terytorialnych. Wśród nich większość stanowią projekty z zakresu transportu:

- Odrzańska Droga Wodna.
- Dokończenie budowy drogi ekspresowej S-3 w ciągu CETC-ROUTE 65.
- Modernizacja linii kolejowych w ciągu CETC-ROUTE 65.
- Dokończenie budowy drogi ekspresowej S-5.
- Budowa drogi ekspresowej S-11.

W odniesieniu do działań Samorządu Województwa przyczyniających się do rozwoju transportu miejskiego jako elementu zintegrowanego systemu transportowego można wyróżnić następujące inicjatywy:

- opracowanie koncepcji zintegrowanych systemów komunikacji zbiorowej w oparciu o kolej metropolitalną w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym w ramach prac nad ww. projektem Planu zagospodarowania przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego, która uzyskała pozytywną opinię Zarządu Województwa oraz właściwych Komisji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego,
- współpracę ze Stowarzyszeniem Metropolia Poznań, w tym partnerstwo w projekcie „*Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej*” oraz wspólny list intencyjny dotyczący „*Badania*

*powiązań funkcjonalno – przestrzennych w zakresie parkingów dla obszaru aglomeracji poznańskiej”*,

- planowana realizacja nowych przystanków kolejowych w Poznaniu w ramach inwestycji: *Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny – Piła Główna*.

W roku 2013 trwała realizacja projektów drogowych w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 w działaniu 2.1: Wzmocnienie regionalnego układu powiązań drogowych (drogi wojewódzkie, z wyłączeniem dróg wojewódzkich w miastach na prawach powiatu). Realizowane były projekty:

- budowa obwodnicy m. Wągrowiec w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241 wraz z remontem istniejących odcinków obwodnicy Wągrowca;
- budowa obwodnicy miasta Czarnków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Trzcianka – Czarnków – Oborniki;
- droga Nr 434 odc. od drogi Nr 36 do m. Śrem - przebudowa drogi na odcinku o dł. 42,791 km
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 433 Swarzędz – Gądko odc. Swarzędz- Garby;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 445 (ul. Odolanowska w Ostrowie Wielkopolskim) wraz z przebudową wiaduktu nad linią PKP;
- budowa obwodnicy Opalenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 307;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 196 Poznań-Murowana Goślina-Wągrowiec na odcinku Murowana Goślina – Wągrowiec.

Ponadto, finansowany bezpośrednio z budżetu województwa był 1 projekt:

- Droga Nr 188 Człuchów - Piła odc. Piła – Lipka – II etap.

Natomiast w ramach WRPO 2007-2013 w działaniu 2.2: *Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne)* w 2013 roku zostało zakończonych łącznie 131 projektów drogowych.

Realizowano również w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013 w działaniu 2.3 Modernizacja regionalnego układu kolejowego następujące projekty kolejowe:

- Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań – Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Poznań Wschód – Gołańcz- Etap I;
- Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Wolsztyn – Luboń.

Ponadto, w WRPO 2007-13 w ramach działania 2.4 *Tabor kolejowy* dla regionalnych przewozów pasażerskich dokonano zakupu 22 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych „Elf”.

Ostatnim typem przedsięwzięć transportowych realizowanych w WRPO 2007 – 2013 były zakupy autobusów w ramach Działania 2.5 *Rozwój miejskiego transportu zbiorowego*. Zostało zrealizowanych 17 projektów w największych miastach województwa, tj. Poznaniu, Kaliszu, Ostrowie Wielkopolskim, Gnieźnie, Koninie, Pile i Lesznie oraz w kilku mniejszych miastach regionu.

Województwo wielkopolskie jako członek zwyczajny Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, powołanego przez Marszałków 7 województw, w 2013r. brał udział w pracach Stowarzyszenia, mających na celu współpracę międzyregionalną na rzecz rozwoju strefy rozwojowej korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w obszarze Polski.



Wielkopolska aktywnie uczestniczyła także w pracach Międzywojewódzkiego Zespołu Roboczego ds. Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 na odcinku polskim, działającego w ramach porozumienia sześciu województw, prowadzącego działania na rzecz rewitalizacji MDW E70.

### **2.16 województwo zachodniopomorskie:**

W 2013 r. realizowana była Uchwała nr 221/10 z dnia 22 lutego 2010 r. Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego, wprowadzająca program wojewódzki pn.: „Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”. Zapisy ww. Strategii stanowią jedną z zasadniczych determinant planowania i realizacji działań w zakresie sektora transportu w regionie. Konsekwentna realizacja ww. uchwały przyczyni się do osiągnięcia celu głównego SRT2020.

Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego podejmował działania mające na celu poprawę stanu infrastruktury transportowej w regionie, poprawę funkcjonalności systemu transportowego (w tym integrację poszczególnych gałęzi transportu) oraz jego atrakcyjności. Działania te wpisują się w cele *Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (perspektywę do 2030r.)*. Działania w zakresie rozwoju transportu miejskiego, jako elementu zintegrowanego systemu transportowego realizowane są m.in. poprzez wdrażane projekty w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. Dedykowane poprawie spójności komunikacyjnej i przestrzennej województwa poprzez poprawę dostępności oraz jakości usług w zakresie transportu publicznego są projekty realizowane w ramach Poddziałania 2.1.6 *Zintegrowany system transportu publicznego* oraz Poddziałania 2.1.7. *Regionalny transport kolejowy*. Dodatkowo działania na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego związane z poprawą standardów transportu publicznego (m.in. poprzez wzmocnienie aktywnej polityki transportowej opartej na komunikacji zbiorowej), realizowane są poprzez projekty w ramach 6. Osi Priorytetowej, w tym w szczególności w ramach Działania 6.4 *Zintegrowany system transportu publicznego na obszarze metropolitalnym*, dla którego uzupełnieniem są: Działanie 6.3. *Ścieżki rowerowe w obszarze metropolitalnym* oraz 6.5. *Inteligentne systemy transportowe w obszarze metropolitalnym*.

W 2013 roku w ramach poddziałania 2.1.6 *Zintegrowany system transportu publicznego* zakończony został projekt pn. „Wzmocnienie potencjału transportowego Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Szczecinku” polegający na zakupie 7 sztuk autobusów. Realizacja projektu przyczyniła się przede wszystkim do: poprawy niezawodności autobusów, wzrostu poziomu bezpieczeństwa pasażerów komunikacji publicznej, poprawy komfortu podróżowania międzymiastową komunikacją autobusową, a także ograniczenia zanieczyszczenia środowiska spalinami.

Natomiast w ramach poddziałania 2.1.7 *Regionalny transport kolejowy* w 2013r. zrealizowano projekt pn. „Modernizacja regionalnej Linii kolejowej 403 Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo” obejmujący swym zakresem naprawę nawierzchni oraz modernizację wybranych przystanków osobowych, przejazdów kolejowych, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i obiektów inżynierskich. W rezultacie modernizacji odcinek między Wałczem a Kaliszem Pomorskim został przywrócony dla ruchu, co z punktu widzenia społeczności lokalnej było istotne z uwagi na dotychczasowy utrudniony dostęp do usług (m.in. urzędów, szkół i uczelni oraz specjalistycznej pomocy medycznej) zlokalizowanych głównie w aglomeracji szczecińskiej.

W ramach działania 6.4 *Zintegrowany system transportu publicznego na obszarze metropolitalnym*, w 2013r. zakończony został projekt pn. „Poprawa spójności komunikacyjnej na obszarze SOM poprzez przebudowę układu torowego w ramach realizacji zadania *Przebudowa ulic: Niemierzyńska, Arkońska*

do al. *Wojska Polskiego w Szczecinie-Etap I i II*”, usprawniający komunikację transportem publicznym na terenie miasta Szczecin, dodatkowo przystosowując miejsca przesiadkowe do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W ramach działania 6.5 *Inteligentne systemy transportowe w obszarze metropolitalnym* zrealizowano projekt indywidualny „Budowa systemu zarządzania ruchem w Szczecinie” (projekt zakończony na przełomie roku 2012 / 2013 r. i rozliczony w 2014 r.), który przyczynił się do poprawy płynności ruchu w Szczecinie oraz usprawnienia systemów transportowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Ponadto dobiegają końca prace nad projektem pn. „*Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w aglomeracji szczecińskiej poprzez zastosowanie systemów telematycznych*” (projekt współfinansowany ze środków POIiŚ 2007-2013); projekt pozwoli m.in. na stworzenie Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską dla miasta Szczecina i aglomeracji szczecińskiej, uwzględniającego szereg ułatwień w zarządzaniu i integracji komunikacji miejskiej na obszarze Szczecina oraz sąsiadujących gmin: Police, Dobra (Szczecińska) i Kołbaskowo, a także na wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technicznych do obsługi pasażerów np. systemu okresowego biletu elektronicznego, czy systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

W 2013r. trwały prace nad opracowaniem „*Programu funkcjonalno – użytkowego zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*” (projekt realizowany w ramach działania 6.3. *Ścieżki rowerowe na obszarze metropolitalnym* RPO WZ 2007-2013), będącego koncepcją rozwoju ścieżek rowerowych łączących gminy SOM i pierwszym etapem procesu realizacji zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych, połączonego również z transgranicznym systemem ścieżek rowerowych po stronie niemieckiej.

Plany rozwojowe transportu miejskiego na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego realizowane będą w oparciu o aktualnie przygotowywane dokumenty programowe, w tym dokument pn. „*Strategia rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych*” oraz przede wszystkim dokument „*Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na Obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*”. Przewiduje się, że istotnym elementem i osią systemu transportowego SOM będzie Szczecińska Kolej Metropolitalna (SKM). Projekt pn. „*Budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych*” ma na celu utworzenie sprawnego systemu transportu realizującego połączenia pasażerskie na terenie całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, w tym pełniącego również funkcję kolei miejskiej. W 2013 roku podjęto pierwsze działania zmierzające do uruchomienia systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Należy podkreślić, iż wymienione wyżej przedsięwzięcia stanowią jedynie część projektów realizowanych w okresie programowania 2007-2013. Dalsze plany rozwojowe województwa zachodniopomorskiego są spójne z dotychczas realizowanymi koncepcjami dotyczącymi poprawy spójności regionu poprzez dalszy rozwój systemu transportowego. Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2011 nr 5 poz. 13, z późn. zm.), celem dostosowania planowanych działań mających na celu poprawę spójności, szczególnie w zakresie zbiorowego transportu miejskiego, opracowany został projekt *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego*, którego głównym założeniem jest poprawa jakości systemu transportowego i jego dalszy rozwój, przede wszystkim poprzez działania zmierzające do: poprawy efektywności funkcjonowania systemu transportowego, integracji systemu transportowego i poprawy dostępności transportowej i jakości transportu.

## VI. OCENA STANU REALIZACJI SRT2020 PO PIERWSZYM ROKU:

Po przyjęciu *Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030r.)*, tekst tego dokumentu wraz z załącznikami oraz *Słownikiem pojęć SRT* został zamieszczony na oficjalnej stronie ówczesnego Ministerstwa, Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w celu umożliwienia szerokiej opinii publicznej zaznajomienia się z zawartymi w nim wytycznymi. Po utworzeniu Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, dokumenty te zostały również opublikowane na stronie internetowej nowo powstałego resortu. Jednocześnie dokonano tłumaczenia SRT2020 na język angielski, w celu prezentacji tego dokumentu zainteresowanym partnerom zagranicznym i Komisji Europejskiej. Dodatkowo, w 2013r. resort prowadził promocję SRT2020 w ramach organizowanych konferencji lub biorąc udział w seminariach i spotkaniach organizowanych przez inne podmioty, adresowane do szerokiego grona odbiorców, zarówno w kraju jak i za granicą.

W 2013r. *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030r.)* znajdowała się w pierwszym roku wdrażania, a interwencje w niej przewidziane zostały zaplanowane do implementacji w długoletnim horyzoncie czasowym. Niemniej jednak w roku 2013r., dzięki dostępności środków z budżetu UE, kontynuowane były strategiczne projekty inwestycyjne mające na celu stworzenie spójnej sieci transportowej i usprawnienie funkcjonowania systemu, zwiększenie wydajności oraz bezpieczeństwa już istniejącej infrastruktury i podniesienie jakości świadczonych usług w zakresie przewozów osób i rzeczy. Podstawowe wskaźniki w tym zakresie uległy widocznej poprawie wobec roku bazowego, przyjętego do oceny stopnia realizacji SRT2020.

Długość wybudowanych autostrad w okresie od 2010 r. do 2013 r. zwiększyła się o 624,8 km, co stanowiło przyrost o 73%. W tym samym czasie przybyło 569,3 km dróg ekspresowych (przyrost o 84%). Jednocześnie liczba miast wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi i autostradami wzrosła z 6 w roku 2008 do 11 w 2013r. Drogami szybkimi połączone są: Szczecin, Poznań, Wrocław, Opole, Katowice, Kraków, Gdańsk, Toruń, Łódź, Warszawa, Gorzów Wielkopolski. W analogicznym okresie liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100km/h zwiększyła się o jeden (do 5). Dzięki konsekwentnie prowadzonym działaniom na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu w 2013r. zanotowano kolejny spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że wskaźnik SRT2020 w zakresie obrotów ładunkowych osiągniętych w 2013 r. w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej przekroczył wartość zakładaną na rok 2020 i osiągnął poziom 64,1 mln ton. Jednocześnie zanotowano wysoki stopień wykorzystania zdolności przeładunkowej polskich portów morskich. W zakresie przeładunku kontenerów osiągnięto w Gdańsku prawie 90%, natomiast w Gdyni 70% zdolności przeładunkowej. Bardzo wysoki wskaźnik wykorzystania zdolności przeładunkowej odnotowano także w zakresie obsługi promów – 80% w Gdyni i 73% w Świnoujściu.

Poszczególne działania podejmowane w 2013r. wdrażane były w oparciu o zaktualizowane programy rozwoju do SRT2020, zwłaszcza w odniesieniu do sektora drogowego i kolejowego. 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 *Strategii* możliwa będzie po opracowaniu pozostałych planów wdrożeniowych zawierających szczegółowe rozwiązania w pozostałych gałęziach transportu, dotyczących przede wszystkim segmentu lotniczego, morskiego i żeglugi śródlądowej.

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 2006r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju systemowi powiązań dokumentów planistycznych opracowywanych na poszczególnych poziomach administracji krajowej. Prowadzone w roku 2013 uzgodnienia projektów strategii rozwoju województw umożliwiły zachowanie zbieżności pomiędzy celami wyznaczonymi w SRT2020 a działaniami przewidzianymi do realizacji w obszarze transportu zaplanowanymi do wdrożenia na szczeblu samorządowym.

Skuteczne osiągnięcie celów określonych w SRT2020 w znacznej mierze będzie następowało przy wsparciu środków UE w nowej perspektywie finansowej 2014-2020.

### **ZAŁĄCZNIK: Działania legislacyjne podjęte w 2013r. w związku z realizacją SRT 2020 – oddzielny plik**