

Stanowisko Nr 1/2021**Konwentu Marszałków Województw RP****z dnia 23 lipca 2021 r.****w sprawie zapewnienia finansowania regionalnych inwestycji kolejowych
w perspektywie finansowej 2021-2027 z poziomu krajowego**

Konwent Marszałków Województw RP zwraca uwagę na konieczność zapewnienia w perspektywie 2021-2027 środków finansowych z poziomu krajowego w celu umożliwienia kontynuacji inwestycji kolejowych w regionach, w tym tych, dla których zostały sfinansowane dokumentacyjne prace przygotowawcze w zakresie budowy/modernizacji/rewitalizacji linii kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 w ramach regionalnych programów operacyjnych.

Niepokój Konwentu budzi objęty kierunek rozwiązań dotyczący zapisów w zakresie finansowania inwestycji kolejowych w nowej perspektywie opisanych w projekcie tzw. Linii demarkacyjnej. Należy zwrócić uwagę na fakt, że podjęcie przez Instytucje Zarządzające regionalnymi programami operacyjnymi decyzji o dofinansowaniu w perspektywie 2014-2020 powyższych prac, związane było z planowanym przez stronę rządową na etapie roboczych ustaleń przygotowawczych przed spotkaniami grupy wysokiego szczebla ds. inwestycji kolejowych, zapewnieniem możliwości realizacji etapów inwestycyjnych przedsięwzięć kolejowych w perspektywie 2021-2027 z poziomu krajowego.

Należy zaznaczyć, że samo podejście do rozłożenia procesu realizacji inwestycji na dwa okresy programowania wynikało z dotychczasowych doświadczeń, wskazujących na trudności w zrealizowaniu w jednej perspektywie finansowej wieloetapowych i wymagających wieloletniego przygotowania zadań kolejowych. Wynikiem tego doświadczenia było m.in. umożliwienie w perspektywie 2014-2020 finansowania prac przygotowawczych, z myślą o ich inwestycyjnej kontynuacji w kolejnej perspektywie.

Wsparcie na poziomie krajowym inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu regionalnym byłoby zgodne z jednym z wskazanych przez KE w załączniku D: *Wytyczne inwestycyjne dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021–2027 do Sprawozdania krajowego – Polska 2019* elementów niezbędnych do skutecznej realizacji polityki spójności, tj. konsolidacji lub lepszej strategicznej koordynacji programów mających związek z tym samym sektorem.

Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową na poziomie krajowym, która w głównej mierze



zarządzana i realizowana jest przez PKP PLK S.A., przyczyni się do bardziej zrównoważonego długookresowego planowania i zarządzania projektami kolejowymi, a tym samym optymalizacji ich zakresów i efektywnej/terminowej realizacji, gdyż skumulowanie dużych inwestycji infrastrukturalnych w krótkim okresie prowadzi do gwałtownego wzrostu kosztów w okresach realizacji największej części prac oraz opóźnień w projektach.

W 2019 roku w trakcie prac nad propozycjami demarkacji pomiędzy poziomem krajowym a regionalnym przedstawiono propozycje zapisów dotyczące podziału realizacji inwestycji linii kolejowych zgodne z wcześniejszymi ustaleniami, tj. zaproponowano, aby projekty kolejowe, w tym fazowane i inwestycyjne wynikające z prac/projektów przygotowawczych sfinansowanych w ramach programów regionalnych 2014-2020, miały zapewnienie wsparcia z poziomu krajowego. W propozycji Linii demarkacyjnej z dnia 4 lutego 2021 r. zapis ten został pominięty i nie przewiduje się obecnie kierowania wsparcia ze środków europejskich z poziomu krajowego dla regionalnych linii kolejowych. Zapisy demarkacyjne dopuszczają do realizacji z poziomu krajowego działania dotyczące infrastruktury kolejowej wyłącznie o charakterze krajowym (sieć TEN-T) oraz ponadregionalnym.

Również zapisy projektu Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 z maja 2021 r. nie wskazują wprost na możliwość wsparcia linii kolejowych o charakterze regionalnym i skupiają się wyłącznie na liniach o charakterze krajowym i ponadregionalnym.

Jednocześnie Konwent Marszałków zwraca uwagę na skutki zaniechania realizacji kolejowych linii regionalnych dla których sfinansowano i opracowano dokumentację techniczną ze środków perspektywy 2014-2020. Taka sytuacja spowoduje, iż wydatki poniesione na opracowanie przedmiotowych dokumentacji staną się niekwalifikowalne i niezgodne z zasadą poszanowania środków publicznych. Podważona zostanie również zasadność kompleksowego podejścia do planowania inwestycji wieloletnich.

Konwent Marszałków zwraca także uwagę na konieczność zapewnienia możliwości wsparcia dla realizacji projektów dotyczących infrastruktury kolejowej we wszystkich województwach niezależnie od kategorii regionów.

Konwent Marszałków zdaje sobie sprawę z niewystarczających, w stosunku do potrzeb, środków planowanych na wsparcie inwestycji transportowych na poziomie programu krajowego, jednakże to on powinien być głównym źródłem finansowania i koordynacji dla inwestycji kolejowych w Polsce. Ze względu na zdecydowanie mniejsze środki finansowe, na poziomie regionalnym oraz nałożone wysokie ring-fencingi na *Cel Polityki 2* inwestycje kolejowe wynikające z przygotowanych dokumentacji mogłyby nie zostać zrealizowane w ogóle lub jedynie w mocno ograniczonym zakresie.

Konwent Marszałków zwraca również uwagę na niskoemisyjny charakter regionalnego transportu kolejowego oraz jego przyczynianie się do likwidowania wykluczenia transportowego w regionach, na które to działania planuje się położyć nacisk w perspektywie 2021-2027. Realizacja przedmiotowych linii kolejowych często stanowić ma podstawę planowania i wdrożenia tego rodzaju działań.

Mając powyższe na względzie Konwent Marszałków postuluje, aby powrócić do zamierzeń uwzględniających realizację ze środków europejskich z poziomu krajowego inwestycji kolejowych o charakterze regionalnym, w szczególności tych, dla których dokumentacje techniczne lub pierwsze



etapy finansowane były z programów z perspektywy 2014-2020 poprzez zapewnienie ich realizacji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) lub ich ujęcie w projekcie

Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 oraz odpowiednią zmianę zapisów linii demarkacyjnej. Z uwagi na ramy czasowe przyjęte dla wydatkowania środków w ramach KPO objęcie wsparciem w jego ramach inwestycji kolejowych przygotowanych do realizacji w obecnej perspektywie powinno być bezwzględnym priorytetem.

Stanowisko kieruje się do:

- 1) Pana Mateusza Morawieckiego, Prezesa Rady Ministrów
- 2) Pana Tadeusza Kościńskiego, Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej
- 3) Pana Andrzeja Adamczyka, Ministra Infrastruktury

