



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, 24 stycznia 2011 roku

Cezary Grabarczyk

MU-8JB-0701-3/11

Doc.: 1090308

P. Kwiecień
KANCELARIA
Biura Prac Senackich
wpłynęło dn. 26.01.11
nr. 805 podpis

Pan

Bogdan Borusewicz**Marszałek Senatu**

Stanowienie Pana Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dnia 23 grudnia 2010 r. (sygn.: BPS/DSK-043-3190/10) przekazujące oświadczenie pana senatora Stanisława Koguta, złożone podczas 67. Posiedzenia Senatu RP w dniu 17 grudnia 2010 roku, poniżej przedstawiam stanowisko Ministra Infrastruktury dotyczące poruszonych kwestii.

Ministerstwo Infrastruktury jest świadome ogromu potrzeb w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej Polski, a w szczególności modernizacji linii kolejowych. Jednakże należy zdać sobie sprawę, że nie można nadrobić wieloletnich opóźnień w ciągu kilku lat, zwłaszcza biorąc pod uwagę obecną sytuację finansów publicznych. Ministerstwo Infrastruktury w równym stopniu zabiega o realizację projektów drogowych, jak i kolejowych. Dysproporcja środków wydanych do tej pory na inwestycje drogowe w stosunku do kolejowych wynika głównie z większej liczby przygotowanych projektów drogowych, których realizacja mogła rozpocząć się już w momencie zatwierdzenia Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, czyli na początku 2008 roku. Nie mniej istotną kwestią w tym zakresie był również lepiej przygotowany rynek firm specjalizujących się w inwestycjach drogowych. Wieloletni brak inwestycji w infrastrukturę kolejową spowodował skurczenie się rynku wykonawców, a odbudowa ich potencjału po latach zastoju wymaga czasu i środków finansowych. Należy jednak podkreślić, że obecnie następuje znaczna poprawa, co pozwoli na przyspieszenie realizacji modernizacji linii kolejowych.

Stan zaawansowania realizacji inwestycji kolejowych współfinansowanych ze środków unijnych kształtuje się następująco:

Do 20 stycznia br. zawarto umowy z wykonawcami na modernizację prawie 350 km linii kolejowych oraz przebudowę 3 dworców kolejowych. Łączna wartość podpisanych umów na roboty budowlane (wraz z zabudową systemu ERTMS oraz budową obiektów inżynierskich) wynosi ponad 6,7 mld PLN. Do tej pory zakończyły się roboty budowlane na odcinku Skokowa – Żmigród na linii E 59. Roboty prowadzone są na linii E 65 w obszarach LCS Ciechanów i LCS Działdowo. Zawarto również umowy na modernizację linii kolejowej na odcinku Warszawa Zachodnia - Skierniewice oraz linii E30 na odcinku Katowice - Rzeszów, jednak ze względu na system „projektuj i buduj” pierwsze roboty rozpoczną się tam dopiero w połowie bieżącego roku. Wsparciem ze środków UE objęte są również główne dworce w Gdyni, Wrocławiu i Krakowie – ich przebudowa rozpoczęła się w 2010 roku. W toku są postępowania przetargowe na wybór wykonawców modernizacji kolejnych

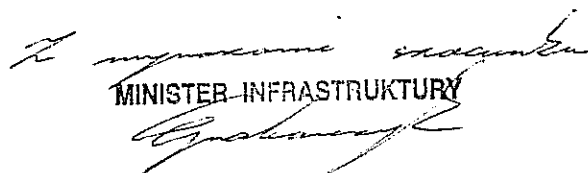
kilometrów linii kolejowych oraz obiektów inżynierskich (m.in. na linii E65 – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia, LCS Łąwa, LCS Malbork, E59 – na odcinku Wrocław - granica województwa dolnośląskiego); szacunkowa wartość tych zamówień wynosi ponad 8 mld PLN. W ostatnim czasie nastąpiło znaczne przyspieszenie aplikowania przez PKP PLK SA o środki unijne. Do 20 stycznia br. złożono 16 wniosków o dofinansowanie na kwotę prawie 18,5 mld PLN oraz zawarto 8 umów o dofinansowanie o wartości całkowitej około 6,9 mld PLN i dofinansowaniu UE – prawie 3,5 mld PLN. W najbliższym czasie zostanie podpisana kolejna umowa o dofinansowanie o szacunkowej wartości około 4 mld PLN na wsparcie modernizacji linii kolejowej E30 Kraków - Rzeszów. Dodatkowo, podpisano 3 umowy o dofinansowanie przebudowy dworców kolejowych na kwotę ponad 500 mln PLN i dofinansowaniu UE – około 260 mln PLN.

Koszty modernizacji infrastruktury zarówno drogowej, jak i kolejowej uzależnione są od wielu czynników, z których najistotniejszy wynika z charakteru obszaru, przez który przebiega dana droga czy linia kolejowa. Odmiennie kształtują się wydatki w ramach inwestycji prowadzonej na terenie silnie zurbanizowanym, a inaczej na terenie o słabej zabudowie. Wpływ na koszty ma również istniejąca infrastruktura techniczna, która przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych (modernizacji linii kolejowej, budowie drogi) ulega niezbędnej przebudowie lub nawet wyburzeniu. Dodatkowo, projekty prowadzone na obszarze o dużych skupiskach ludności oraz wyposażonym w gęstą sieć infrastruktury liniowej generuje dodatkowe nakłady m.in. w zakresie budowy skrzyżowań dwupoziomowych, podziemnych/naziemnych przejść dla pieszych, których poniesienie jest niezbędne w celu zapewnienia bezpiecznego przemieszczania się ludności.

Zakres prowadzonych przez PKP PLK SA zamówień w zakresie modernizacji linii kolejowej nie jest jednolity i obejmuje różny zakres robót budowlanych. Wielkość niezbędnych do wykonania prac modernizacyjnych, jak już wcześniej zaznaczono, uzależnione jest m.in. od charakteru linii kolejowej, obszaru, przez który przebiega linia, a także wymagań technicznych i prawnych. W związku z tym trudno jednoznacznie określić jednostkowy koszt poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się do zagrożeń w realizacji określonych zamierzeń w zakresie infrastruktury kolejowej należy zaznaczyć, że obecnie najpilniejszą kwestią jest skonstruowanie optymalnego sposobu sfinansowania wydatków niekwalifikowanych w projektach realizowanych przez PKP PLK SA. Kluczowym jest określenie możliwości absorpcji środków UE pod względem przygotowania projektów kolejowych do realizacji. Należy podkreślić, że większość projektów PKP PLK SA prowadzona będzie w ramach procedury żółtego FIDIC'a, tj. w systemie „projektuj i buduj”. To wybrany wykonawca będzie odpowiedzialny za opracowanie dokumentacji projektowej, uzyskanie niezbędnych decyzji i zezwoleń oraz wykonanie robót budowlanych.

Biorąc powyższe pod uwagę strona rządowa uzgadnia najkorzystniejszy model zapewnienia finansowania projektów kolejowych. Prace w tym zakresie mają zakończyć się do końca lutego br.


MINISTER INFRASTRUKTURY
Cezary Grabarczyk