



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Warszawa, data: 11 marca 2024 r.

znak sprawy: BCK-III.054.12.2024.AS

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

**Dotyczy: odpowiedzi na interpelację nr 1462 Pana Posła Marcina Ociepy
w sprawie funduszy na kolej szybkiej prędkości dla Opolszczyzny**

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację, przedstawiam następujące informacje.

Ad 1. Czy istnieją inne, niż CPK programy finansujące rozbudowę sieci linii kolejowych szybkiej prędkości, które uwzględniają w/w połączenie, jako przeznaczone do realizacji?

Przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 156 z dnia 28 października 2020 r. „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023” ustanowił podział zadań związanych z realizacją Inwestycji Towarzyszących CPK przez różnych inwestorów. Zgodnie z tym podziałem, w ramach Kolejowych Inwestycji Towarzyszących za budowę nowych linii kolejowych odpowiada Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., zaś PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej jako: „PKP PLK”) odpowiadają za modernizację istniejących linii kolejowych.

Ciąg nr 8 „Warszawa - Centralny Port Komunikacyjny - Częstochowa - Opole - Nysa - Kłodzko” nie zakłada budowy nowych linii kolejowych poza węzłem CPK, w związku z czym realizowany jest wyłącznie przez PKP PLK, co zostało potwierdzone w „Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030”, przyjętym uchwałą nr 201 Rady Ministrów z dnia 24 października 2023 r.

Inwestycje na liniach kolejowych przewidziane do realizacji przez PKP PLK zostały z kolei określone w „Krajowym Programie Kolejowym do roku 2030 (z perspektywą do roku 2032)” przyjętym uchwałą Rady Ministrów nr 144/2023 z dnia 16 sierpnia 2023 r. (zaktualizowanym uchwałą Rady Ministrów nr 218/2023 z dnia 14 listopada 2023 r.). Poza tym, PKP PLK jest realizatorem „Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej+ do 2029 roku”. Natomiast przyjęty uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów z 7 listopada 2023 r. „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, zawierając m.in. kategoryzację linii kolejowych oraz planowane maksymalne prędkości i naciski osiowe.

Ad 2. Czy prawdą jest, że rząd w ostatnich tygodniach zaniechał złożenia wniosków o środki europejskie na finansowanie budowy CPK?

Uprzejmie informuję, że w dniu 30 stycznia 2024 r. spółka CPK Sp. z o.o. złożyła w naborze CEF Transport 2023 dwa wnioski o dofinansowanie: budowy odcinka Łódź Fabryczna – Łódź Retkinia (Tunel kolejowy Kolei Dużych Prędkości) oraz opracowania dokumentacji projektowej dla odcinka Sieradz Północny – Pleszew – Poznań.

Nie zostały natomiast złożone dwa wnioski obejmujące: budowę linii kolejowej na odcinku Bolimów - Las Wiączyński (tzw. odcinek łódzki) oraz budowę linii kolejowej na odcinku Kotowice – Bolimów (tzw. odcinek warszawski) oraz trzeci dla dokumentacji projektowej dla I etapu węzła kolejowego CPK.

Do dofinansowania w ramach CEF rekomendowane są tylko wnioski najlepiej przygotowane, najbardziej „dojrzałe” (najlepiej już znacznie zaawansowane w realizacji) i/lub najmniej ryzykowne. Ww. inwestycje nie spełniły tych wymogów.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że wnioski spółki CPK, które nie zostały złożone w naborze do 30 stycznia 2024 r. w przypadku, gdy zostaną poprawione poprzez urealnienie harmonogramów i zwiększenie ich dojrzałości, będą mogły wziąć udział w kolejnym naborze wniosków rozpoczynającym się jesienią br.

Z poważaniem

z up. Ministra

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/