



# Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

---

Warszawa, data: 1 kwietnia 2024 r.

znak sprawy: DPI-XXIII.054.1.2024DPI-XXIII.054.1.2024.AŁ

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu RP**

**Dotyczy: odpowiedzi na interpelację numer 1760 Pana Posła Łukasza Kmity  
w sprawie wsparcia z budżetu państwa dla dużych miast i metropolii**

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację przedstawiam następujące informacje w zakresie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

***Pytanie 1. Czy władze polskiego rządu uważają za zasadne budowę linii metra w Krakowie? (proszę o odpowiedź na podstawie posiadanych przez poszczególne resorty wszelkich danych analitycznych/ finansowych/ społecznych/ gospodarczych przy uwzględnieniu także kierunków rozwoju dla dużych miast w aktualnie prowadzonej strategii rządu D. Tuska)***

Organizacja transportu publicznego na terenie miasta jest ustawową kompetencją samorządów. Zasadność realizacji inwestycji powinna wynikać z analizy potrzeb i diagnozy przeprowadzonej w ramach dokumentów strategicznych miasta i jego obszaru funkcjonalnego. W przypadku inwestycji planowanych na poziomie lokalnym lub regionalnym takimi dokumentami mogą być strategie gminne lub ponadlokalne. Wszystkie inwestycje powinny odpowiadać na zidentyfikowane wyzwania i potrzeby, a uszczegółowienie zakresu i wariantów inwestycji następuje już na etapie dokumentacji technicznej.

Z poziomu krajowego możliwe jest natomiast wyznaczanie kierunków dodatkowego wsparcia określonych obszarów rozwoju miast, w tym z udziałem środków unijnych. W definiowaniu tych kierunków kluczowe znaczenie mają zapisy programów unijnych oraz krajowych strategii sektorowych (w przypadku

sektora transportu: Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030). W przypadku krajowego programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FEnIKS), aby uzyskać dofinansowanie na budowę systemu metra czy jakiegokolwiek inwestycji z sektora transportu, kompleksowa dokumentacja musi przejść szczegółową ocenę merytoryczną, dokonywaną przez zespół ekspertów. Podstawą oceny są warunki ustalone w ramach konkretnych programów w formie kryteriów wyboru projektów. Dokumentacja aplikacyjna przygotowawana i przedkładana jest przez Beneficjenta projektu. Weryfikowana jest m.in. poprawność przyjętych założeń w opracowanym studium wykonalności oraz wskaźniki efektywności finansowej i ekonomicznej osiągnięte przez dany projekt. Tylko na podstawie kompletnych informacji na temat konkretnej inwestycji, w tym jej parametrów rzeczowych i finansowych, możliwa jest ocena zasadności jej finansowania ze środków europejskich.

W związku z faktem, że projekt budowy metra w Krakowie nie został przewidziany do dofinansowania z ww. środków, instytucje systemu wdrażania FEnIKS nie mają podstaw do przesądzenia o zasadności budowy metra w Krakowie.

Analogicznie, sytuacja wygląda z uzyskaniem dofinansowania ze środków Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w sektorze transportu. Jest to instrument finansowy zarządzany centralnie przez Komisję Europejską, która określa każdorazowo zasady dla poszczególnych naborów. Wniosek o dofinansowanie jest składany z inicjatywy Beneficjenta i podlega konsultacji najpierw na poziomie krajowym przez MFIPR, a następnie wyboru projektów do dofinansowania dokonuje Komisja Europejska.

***2. Czy Państwo Ministrowie widzą możliwość wpisania do budżetu państwa w kolejnych latach znaczących środków finansowych - minimum 6 mld złotych - przeznaczonych na budowę metra w Krakowie? Jakie są możliwości finansowe budżetu państwa w tym zakresie? Czy ministerstwa mogą zagwarantować Mieszkańcom Krakowa, że inwestycja ta może liczyć na finansowania ze środków krajowych?***

Zarówno w perspektywie finansowej 2014-2020 jak i obecnej 2021-2027 z największych programów wdrażających środki UE z Polityki Spójności na sektor publicznego transportu zbiorowego wynegocjowano z KE porównywalne kwoty alokacji: z POIiŚ 2014-2020 10,5 mld PLN, a następnie z FEnIKS 2021-2027 ok. 9 mld PLN. Są to środki przeznaczone dla wszystkich Beneficjentów i typów projektów z zakresu transportu miejskiego wskazanych w zapisach ww. programów. Nie jest więc możliwe, aby w całości lub w dużej części sfinansować tak dużą i kosztowną inwestycję jaką byłaby budowa systemu metra w Krakowie tylko ze środków unijnych. Ewentualne finansowanie inwestycji z budżetu państwa powinno zostać uzgodnione z Ministerstwem Finansów.

Należy również zauważyć, że koszty samej budowy nowego systemu transportu publicznego to jedynie część środków finansowych potrzebnych do zabezpieczenia. Równie istotne są późniejsze koszty eksploatacji nowego systemu (w tym przypadku metra), które samodzielnie ponosiłoby miasto Kraków.

**3. Czy władze Krakowa lub małopolscy parlamentarzyści zwracali się do Ministra Finansów, Ministra Infrastruktury lub Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z wnioskiem o wsparcie finansowe inwestycji polegającej na budowie metra w Krakowie?**

Miasto Kraków zwracało się w 2016 r. z prośbą do Ministerstwa Rozwoju o dofinansowanie opracowania studium wykonalności budowy metra w Krakowie ze środków Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Zgodnie z założeniami programu i wytycznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków, dofinansowanie jedynie prac studialnych nie było możliwe.

Równolegle, Miasto Kraków złożyło wniosek o dofinansowanie dla projektu pn. *Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie* w konkursie organizowanym przez Komisję Europejską w ramach CEF Transport 2014-2020, z którego otrzymało grant UE.

Budżet projektu (tzw. koszty kwalifikowalne) to 1 998 796 euro, a dofinansowanie UE wynosi 50% wydatków – 999 398 euro. Ramy czasowe realizacji projektu zgodnie z umową grantową to lata 2017 –2024.

Projekt obejmuje przygotowanie studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie oraz opracowanie dokumentacji środowiskowej wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz ogłoszeniem przetargu na projektowanie. W ramach studium przeprowadzone zostały szerokie analizy planistyczne, finansowane, ruchowe oraz techniczne. Rozpatrywane były trzy podsystemy transportu zbiorowego (metro, premetro „wahadło”, premetro szybki tramwaj) w różnych wariantach przebiegu, obsługujące północną część miasta na kierunku wschód-zachód.

W rezultacie wybrana została opcja premetra, jako najbardziej optymalne rozwiązanie dla Krakowa z punktu widzenia finansowego, społecznego i funkcjonalnego.

Projekt zakończy się w 2024 roku.

**4. Czy poszczególne resorty będą wspierać finansowo (ze środków krajowych, ale także zewnętrznych) duże metropolie pod kątem rozwiązywania największych wyzwań, przed którymi stoją te ośrodki?**

Największe ośrodki miejskie od kilku już perspektyw finansowych stanowią głównych Beneficjentów środków UE.

W ramach POIiŚ 2014-2020 na inwestycje w transport publiczny w miastach przeznaczono 10,5 mld zł. Wsparcie dla dużych miast i ich obszarów funkcjonalnych w rozwoju transportu publicznego kontynuowane jest również w ramach obecnej perspektywy finansowej i największego programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS). Około 9 mld PLN przeznaczonych jest na inwestycje w infrastrukturę szynową, węzły przesiadkowe, inteligentne systemy transportowe, tabor szynowy oraz tabor autobusowy nisko i zeroemisyjny.

W programie FEnIKS dla Metropolii Krakowskiej przyznano 450 mln zł na wsparcie inwestycji w zero i niskoemisyjny transport zbiorowy. Projekty przedstawione do dofinansowania muszą wynikać z zidentyfikowanych potrzeb transportowych określonych w dokumentach strategicznych miasta i jego obszaru funkcjonalnego – strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych i Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Do dofinansowania ze środków FEnIKS planowane są projekty obejmujące budowę i przebudowę linii tramwajowych, zakup taboru tramwajowego, budowę węzłów przesiadkowych w miejskim obszarze funkcjonalnym Krakowa.

W ramach CEF Transport (instrument finansowy zarządzany centralnie przez KE) w perspektywie finansowej 2021-2027, zgodnie z dokumentami programowymi CEF oraz stanowiskiem KE, przekazany stronie polskiej, jedynym priorytetem w ramach którego można wnioskować o dofinansowanie na projekty związane z budową premetra/metra jest ten poświęcony „Multimodalnym węzłom przesiadkowym”, jednak dopuszcza on jedynie tzw. prace studialne, inaczej przygotowawcze – przedprojektowe (studia, analizy) i projektowe (dokumentacja projektowa, pozwolenia i decyzje administracyjne). Tym samym w ramach CEF 2021-2027 nie dostrzegamy możliwości uzyskania dofinansowania na roboty budowlane związane z premetrem/metrem.

Projekty studyjne dopuszczone do dofinansowania w ramach priorytetu „Multimodalne węzły przesiadkowe” mogą obejmować swym zakresem infrastrukturę służącą tworzeniu hubów przesiadkowych przy istotnych węzłach sieci TEN-T jak np. dworce kolejowe.

Jedynym elementem kwalifikowalnym w obecnym czasie w ramach CEF są prace przedprojektowe i projektowe dotyczące punktów styczności linii premetra/metra z węzłami sieci TEN-T takimi jak dworce kolejowe (wszelka infrastruktura służąca ich powiązaniu mieści się w zakresie dopuszczonym do dofinansowania CEF).

**5. Czy obecny Rząd popiera utworzenie Metropolii Krakowskiej (lub Metropolii Małopolskiej ze stolicą w Krakowie) i dedykowanie specjalnych środków budżetowych na jej rozwój? Czy przygotowane są w tej sprawie projekty ustaw w Państwa resortach.”**

Kwestia obszarów metropolitalnych jest obecna w polskim dyskursie administracyjno-politycznym od czasów reformy samorządowej. Należy wskazać dwa główne podejścia do tego zagadnienia:

- 1) wskazujące na konieczność wprowadzenia dodatkowego poziomu podziału administracyjnego kraju, np. w postaci powiatów metropolitalnych i
- 2) wskazujące na upodmiotowienie obszaru metropolitalnego poprzez określenie formy współpracy jednostek samorządu terytorialnego, wchodzących w skład obszaru metropolitalnego.

To drugie podejście stało się dominujące wraz z przyjęciem ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych.

Z uwagi na brak rozporządzenia określającego zasady składania wniosków na mocy ww. ustawy nie powstał ani jeden związek metropolitalny do czasu jej uchalenia przez art. 62 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim. Po uchwaleniu ustawy o Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do łaski marszałkowskiej wniesiono kilka nowych projektów ustaw metropolitalnych dla Poznania, Wrocławia, Krakowa czy obszaru metropolitalnego w województwie pomorskim. Niemniej jednak żaden z tych projektów nie został przyjęty.

Te wymienione inicjatywy ustawodawcze wyraźnie wskazują na potrzebę wprowadzenia rozwiązań tworzących bardziej sprawcze i akceptowalne metody współpracy w obszarach metropolitalnych. Postulat ten został jasno wyartykułowany w Krajowej Polityce Miejskiej 2030. Brak rozwiązań regulujących te kwestie stanowi istotną przeszkodę w dalszym rozwoju obszarów metropolitalnych, zwiększania ich konkurencyjności oraz odporności na kryzysy. Należy jednak zauważyć, że zgodnie ze wskazaniem KPM 2030 ustawowe rozwiązania dla metropolii powinny mieć raczej charakter ogólny, umożliwiając ich zastosowanie w odniesieniu do wszystkich obszarów metropolitalnych, a nie wyłącznie do jednego z nich. W tym kierunku zmierzają wstępne działania podjęte przez Ministerstwo Funduszy i Polityki, mające na celu określenie możliwego zakresu ustawy regulującej nie tylko kwestię metropolii, ale też miejskich obszarów funkcjonalnych poza metropoliami. Szczegółowe rozstrzygnięcia wymagają jednak dalszych pogłębionych analiz oraz dyskusji z interesariuszami, w tym momencie nie jest zatem możliwe jednoznaczne określenie wskazanej w pytaniu kwestii finansowego wsparcia rozwoju obszarów metropolitalnych ze środków budżetowych.

Na etapie negocjowania i podpisania Kontraktu Programowego dla Województwa Małopolskiego – tj. umowy zawieranej między Ministrem Funduszy i Polityki Regionalnej a Zarządem Województwa Małopolskiego określającej kierunki i warunki dofinansowania programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027, opracowanego przez Zarząd Województwa Małopolskiego, w tym przedsięwzięcia priorytetowe realizowane w tym programie – nie były zgłaszane przez Zarząd Województwa Małopolskiego przedsięwzięcia priorytetowe dotyczące budowy metra w Krakowie.

Z poważaniem

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

/podpisano elektronicznie/

**Do wiadomości**

Pan Dariusz Klimczak, Minister Infrastruktury