



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DST-4.054.1.2024
Warszawa, 12 kwietnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji nr 1699 z dnia 7 marca 2024 r. Pana Posła Łukasza Kmity skierowanej do Pana Premiera Donalda Tuska w sprawie zapewnienia finansowania z budżetu państwa na zadanie: Budowa metra w Krakowie, na podstawie upoważnienia przekazanego pismem Pana Ministra Macieja Berka, sygnatura pisma DSP.INT.4610.710.2024 z dnia 8 marca br., poniżej przekazuję odpowiedzi opracowane na podstawie informacji posiadanych przez Ministra Infrastruktury, a także materiałów przekazanych przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Ministra Finansów.

1. Czy władze polskiego rządu uważają za zasadne budowę linii metra w Krakowie? (proszę o odpowiedź na podstawie posiadanych przez rząd 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, przyjętej uchwałą Nr 105 Rady Ministrów w dn. 24 września 2019 r. (SRT2030)). Zapisy STR2030, jak i instrumentów finansowych skierowanych do jednostek samorządu terytorialnego, takich jak:

1. Rządowy Fundusz Dróg Samorządowych,
2. Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
3. Fundusz Kolejowy (na zadania samorządów województw z zakresu zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich),

4. rezerwa subwencji ogólnej (utworzona w budżecie państwa zgodnie z przepisami art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego),

5. przedsięwzięcia infrastrukturalne na terenie m.in. Miasta Krakowa (na podstawie ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o wsparciu przygotowania III Igrzysk Europejskich w 2023 roku), nie przewidują finansowania omawianej inwestycji. Zasadność takiej inwestycji w pierwszej kolejności powinna wynikać z dokumentów przygotowywanych przez miasto Kraków.

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 przygotowana 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 Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFIPR), a następnie wyboru projektów do dofinansowania dokonuje Komisja Europejska.

W zakresie możliwości dofinansowania ze środków krajowych budżetu państwa należy podkreślić, że co do zasady, dofinansowanie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego ze środków krajowych budżetu państwa odbywa się na wniosek właściwego dysponenta części budżetowej, w omawianym przypadku Wojewody Małopolskiego. Dysponent części budżetowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, może wstąpić do Ministra Finansów z wnioskiem o wsparcie finansowe na realizację przedmiotowego zadania.

Dysponent części budżetowej właściwy jest do wstępnego rozpatrzenia wniosku w kontekście uzasadnienia zgłoszonego zapotrzebowania na środki budżetowe, jak również pod względem spełnienia wymogów formalnoprawnych w zakresie możliwości dofinansowania danego przedsięwzięcia i jego montażu finansowego (w tym możliwych alternatywnych źródeł finansowania oraz zapewnienia jednostkom samorządu terytorialnego (JST) wymaganego wkładu własnego).

2. Czy Pan Premier widzi 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 może Pan Premier zapewnić mieszkańcom Krakowa, że inwestycja ta może liczyć na gwarancje finansowania ze środków krajowych?

Każdorazowo podczas opracowywania planu budżetu na dany rok na bieżąco analizowana jest sytuacja społeczno-gospodarcza i monitorowane są uwarunkowania makroekonomiczne. Przestrzeń wydatkowa dla budżetu państwa wyznaczana jest głównie stabilizującą regułą wydatkową (SRW), która określa nieprzekraczalny limit wydatków dla organów i jednostek, o których mowa w art. 112aa ust. 3 ustawy o finansach publicznych. W ramach limitu wydatków należy zaplanować w pierwszej kolejności środki na zadania zdeterminowane obowiązującymi już przepisami prawa, ale także uwzględniać wydatki będące konsekwencją nowo implementowanych regulacji czy działań Rządu. Ponadto należy mieć na uwadze możliwość wystąpienia zdarzeń, które mogą znacząco wpływać na gospodarkę, a tym samym zmienić przebieg procesów makroekonomicznych (w ostatnich latach była to pandemia COVID-19 czy konflikt zbrojny na terytorium Ukrainy). Takie czynniki w bezpośredni sposób mogą istotnie oddziaływać na wielkość szacowanych dochodów i poziom planowanych wydatków budżetowych.

Należy także pamiętać, że projekcje budżetowe wyznaczane są z uwzględnieniem ograniczeń zawartych w przepisach prawa krajowego i unijnego, obejmujących m.in.: wartość referencyjną dla deficytu nominalnego (3% PKB) i długu (60% PKB) sektora instytucji rządowych i samorządowych oraz maksymalny limit wydatków budżetu państwa ustalany, jak wyżej wspomniano, na podstawie SRW. Ostatecznie jednak o wyborze priorytetów, zadań do realizacji i poziomie ich finansowania w ramach wyznaczonego limitu wydatków, decyduje Rada Ministrów oraz Parlament podczas prac nad konkretną ustawą budżetową.

W zakresie omawianej inwestycji, na chwilę obecną Minister Finansów nie dysponuje danymi umożliwiającymi prowadzenie analiz sektora finansów publicznych pod kątem ewentualnego dofinansowania tej inwestycji. Brak jest przede wszystkim informacji o harmonogramie rzeczowo-finansowym przedstawiającym planowane obciążenie budżetu państwa i budżetu JST w poszczególnych latach.

3. Czy władze Krakowa lub małopolscy parlamentarzyści zwracali się do Pana Premiera, 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, finansowe, 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.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Pan **Maciej Berek**, Minister – Członek Rady Ministrów, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
2. Pan **Andrzej Domański**, Minister Finansów
3. Pani **Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz**, Minister Funduszy i Polityki Regionalnej