



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Warszawa, data: 4 października 2024

znak sprawy: DPI-XXIII.054.8.2024.AŁ.

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu RP

Dotyczy: odpowiedzi na zapytanie nr 1118 Pana Posła Łukasza Kmity w sprawie finansowania z budżetu państwa lub środków będących w dyspozycji Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej zadania inwestycyjnego: budowa metra w Krakowie

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie przedstawiam następujące informacje w zakresie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

Ad 1. Czy Prezydent Krakowa lub Wiceprezydent Krakowa (lub jego pełnomocnik) w okresie od maja do dnia 15 września 2024 r. wzięli udział w spotkaniu z kierownictwem

a) resortu finansów;

b) resortu funduszy i polityki regionalnej;

c) resortu infrastruktury;

celem którego było zapewnienie uzyskania gwarancji finansowania dla zadania inwestycyjnego: budowa metra w Krakowie lub przygotowali pisemne wystąpienia do kierowanych przez państwa resortów w którym zawnieśli o wsparcie ze środków budżetu państwa lub środków europejskich. Uprzejmie proszę o podanie terminów spotkań, ich przebiegu, ustaleń i konkluzji – a jeśli były protokołowane – proszę w ramach odpowiedzi na zapytanie o udostępnienie materiałów w formie załącznika.

W okresie maj-wrzesień 2024 r. nie była prowadzona korespondencja w zakresie możliwości wsparcia budowy metra w Krakowie ze środków Polityki Spójności w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (dalej: FEnIKS).

Pragnę podkreślić, że dofinansowanie inwestycji transportu miejskiego ze środków FEnIKS uzależnione było od następujących, głównych warunków:

- przedstawienia propozycji projektów w ramach strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) i uzyskania pozytywnej opinii MFiPR dla tej strategii m.in. pod kątem dostępności środków w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Wskazana w strategii ZIT łączna kwota dofinansowania ze środków UE inwestycji planowanych do realizacji w FEnIKS w trybie niekonkurencyjnym musi mieścić się w przyznanej kopercie finansowej dla danego związku ZIT;
- złożenia wniosku o dofinansowanie do 30 czerwca 2024 r.;
- przedstawienia wraz z wnioskiem o dofinansowanie obowiązującego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) – z którego wynika potrzeba realizacji inwestycji objętej wnioskiem.

Informacja o ww. warunkach oraz wysokości koperty finansowej dla związku ZIT Metropolii Krakowskiej (450 mln zł) została przekazana przez MFiPR pismem z 24 listopada 2022 r.

Biorąc pod uwagę ww. warunki, rozdysponowanie alokacji oraz etap realizacji programu FEnIKS nie jest możliwe uzyskanie gwarancji finansowania inwestycji ze środków FEnIKS.

Ad 2. Czy w ramach przygotowania projektu budżetu państwa na rok 2025 i Wieloletniej Prognozy Finansowej – znajdą się zapisy, które będą wprowadzać w kolejnych latach w budżecie państwa środki finansowe na rozpoczęcie procesu budowy metra (proces projektowy) jak i sam proces inwestycyjny. Proszę o wskazanie jakie środki i w jakich latach będą proponowane do wpisania do ustawy budżetowej. W których latach zadanie Budowa Metra w Krakowie ma szansę pojawić się w projekcie budżetu państwa i WPF.

Ewentualne finansowanie inwestycji z budżetu państwa powinno zostać uzgodnione z Ministerstwem Finansów.

Ad 3. Czy Minister Funduszy i Polityki Regionalnej widzi w chwili obecnej możliwość ubiegania się przez miasto Kraków o środki europejskie w ramach dostępnych programów. Jeśli tak – proszę o wskazanie z którego konkretnie programu i jaka jest pula środków przewidziana do dofinansowania. Czy w tej sprawie toczą się rozmowy z miastem Kraków, samorząd złożył już jakieś dokumenty (fiszę projektową)

Wsparcie budowy metra w Krakowie nie jest możliwe ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Alokacja przyznana dla Metropolii Krakowskiej na projekty transportu miejskiego została w pełni zagospodarowana.

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, tj. strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych i Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Projekty mogące ubiegać się o dofinansowanie w danym programie wskazane są przez Stowarzyszenie Metropolia Krakowska i umieszczone w strategii ZIT. Wskazanie projektów jest wynikiem konsensusu wypracowanego przez gminy wchodzące w skład obszaru funkcjonalnego.

Do dofinansowania ze środków FEnIKS przedstawiono 10 projektów obejmujących budowę i przebudowę linii tramwajowych, zakup taboru tramwajowego, rozbudowę systemu ITS w Krakowie oraz budowę węzłów przesiadkowych w miejskim obszarze funkcjonalnym Krakowa. Do dofinansowania nie został przedstawiony projekt dotyczący budowy metra w Krakowie.

Nabór wniosków o dofinansowanie obejmujący m.in. projekty budowy/rozbudowy infrastruktury szynowej został zakończony 28 czerwca 2024 r. Nie jest planowane ogłoszenie kolejnego naboru dla projektów związanych z budową/rozbudową sieci tramwajowych i metra.

Zgodnie z przyjętymi zasadami realizacji FEnIKS nie jest możliwe dofinansowanie jedynie prac projektowych (dokumentacyjnych) dla projektu inwestycyjnego. Takie podejście wynika z negocjacji dokumentów perspektywy 2021-2027 z Komisją Europejską. Zgodnie z założeniami, opracowanie dokumentacji projektowej musi zakończyć się realizacją rzeczową inwestycji i osiągnięciem konkretnych efektów (rezultatów) rzeczowych. Dofinansowanie prac przygotowawczych jest udzielane w przypadku, gdy możliwe jest zrealizowanie projektu inwestycyjnego w obecnej lub kolejnej perspektywie finansowej następującej bezpośrednio po 2027 roku.

Z ogólnodostępnych informacji prasowych

(https://www.krakow.pl/aktualnosci/286101,29,komunikat,prezydent_przedstawil_plan_budowy_metra_w_krakowie.html) wynika, że w okresie kwalifikowalności FEnIKS zakończone zostaną prace projektowe dla I etapu budowy metra i pod koniec 2028 r. zostanie uzyskana decyzja ZRiD. Powyższe oznacza, że harmonogram realizacji inwestycji nie pozwala na sfinansowanie dokumentacji projektowej i budowy I etapu metra ze środków FEnIKS.

W ramach Inwestycji B3.4.1 *Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast* w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) możliwe jest finansowanie zakupu taboru elektrycznego/wodorowego do transportu zbiorowego (np. autobusy, tramwaje, trolejbusy, metro). Taki projekt może kwalifikować się do wsparcia w ramach działań: *Optymalizacja pracy przewozowej miejskiego transportu publicznego eliminujące zużycie energii ze źródeł kopalnych, w tym aplikacja rozwiązań ICT, usług elektronicznych wspierających ograniczanie emisji gazów cieplarnianych lub efektywności energetycznej*. Wymagane jest, aby pojazdy te wykorzystywane były na terenie miejskim i służyły eliminacji zużycia energii ze źródeł kopalnych.

Instrument Zielonej Transformacji Miast (dalej: IZTM) w ramach Inwestycji B3.4.1 oparty jest o część pożyczkową KPO, a jego budżet to ponad 39 mld zł (8,9 mld euro). Pożyczki są udzielane na bardzo atrakcyjnych warunkach – z oprocentowaniem nawet na poziomie 0%, z możliwością umorzenia do 5% kapitału pożyczki i okresem spłaty do 20 lat.

Więcej informacji na temat Inwestycji na stronie www MFiPR:

<https://www.kpo.gov.pl/strony/o-kpo/o-kpo/reformy-i-inwestycje-mfipr-w-kpo/inwestycje/zielona-transformacja-miast/>

Według stanu na 19 września br. samorząd nie złożył wniosku o pożyczkę z IZTM na projekt dot. zakupu taboru do transportu zbiorowego (metro).

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, priorytet w ramach którego można

wnioskować o dofinansowanie na projekty związane z budową premetra/metra to „Multimodalne węzły przesiadkowe”. Zaznaczenia wymaga jednak, że dopuszcza on jedynie tzw. prace studialne, inaczej przygotowawcze – przedprojektowe (studia, analizy) i projektowe (dokumentacja projektowa, pozwolenia i decyzje administracyjne) obejmujące swym zakresem infrastrukturę służącą tworzeniu hubów przesiadkowych przy istotnych węzłach sieci TEN-T jak np. dworce kolejowe.

Jesienią 2024 r. planowane jest ogłoszenie naboru CEF, w ramach którego dostępny będzie priorytet „Multimodalne węzły przesiadkowe” z alokacją wysokości 160 mln euro dla podmiotów ze wszystkich Państw członkowskich UE (z zaznaczeniem, że wskazana alokacja obejmuje jeszcze jeden priorytet dotyczący projektów morskich). Ministerstwo będzie informować potencjalnych wnioskodawców po jego oficjalnym ogłoszeniu przez służby unijne.

Z poważaniem

z up. Ministra

Jan Szyszko

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/