



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Warszawa, data: r.

znak sprawy: DPI-XXIII.054.6.2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu RP

Dotyczy: odpowiedzi na zapytanie nr 3513 Pani Poseł Marty Stożek w sprawie możliwości finansowania rozwoju kolei aglomeracyjnej we Wrocławiu ze środków krajowych i europejskich

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację, przedstawiam następujące informacje.

Ad 1.

Budowa i rozbudowa węzłów przesiadkowych jest finansowana z następujących środków europejskich:

- program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS),
- Krajowy Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), działanie E2.1.1. Linie kolejowe.

Miejski obszar funkcjonalny Wrocławia otrzymał 450 mln zł z programu FEnIKS na realizację projektów transportu miejskiego, w tym budowę i przebudowę węzłów przesiadkowych. Dofinansowanie trafiło do Wrocławia oraz gmin ościennych. Budowa i przebudowa węzłów przesiadkowych, obiektów Park&Ride, Bike&Ride jest realizowana na obszarze Gminy Długołęka, Kobierzyce, Oborniki Śląskie, Siechnice, Wisznia Mała, Żórawina, Jelcz-Laskowice, Miękinia, Dobroszyce oraz Gminy Miasto Oława. Dla wszystkich projektów zostały podpisane umowy o dofinansowanie. Infrastruktura przesiadkowa łączy różne typy transportu publicznego i prywatnego – kolej, autobus, samochód i rower - ułatwiając pasażerom wygodną i szybką zmianę pomiędzy środkami transportu oraz ułatwia dojazd do Wrocławia.

W działaniu FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei, istniała możliwość realizacji projektów infrastrukturalnych, obejmujących m.in. kompleksową budowę lub modernizację linii kolejowych, przebudowę i modernizację stacji i przystanków kolejowych, oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Wsparcie również mogły uzyskać projekty obejmujące budowę zintegrowanych platform cyfrowych do obsługi informacji pasażerskiej i sprzedaży biletowej wraz z niezbędną infrastrukturą, integrującą również różne gałęzie transportu. Projekty były wyłaniane w sposób konkurencyjny.

W działaniu FENX.05.04 nabór na kolejowe projekty aglomeracyjne trwał od 28 czerwca 2024 r. do 31 stycznia 2025 r.

W wyniku naboru dofinansowanie uzyskały:

- projekt Kolei Dolnośląskich pn. „Stworzenie i dostawa aplikacji oraz urządzeń wspomagających realizację sprzedaży zintegrowanej w oparciu o model OSDM i standard GTFS Real Time”, koszt całkowity 12 731 791,50 zł, UE 7 142 224,50 zł.
- projekt zgłoszony przez PKP PLK S.A. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Wrocław Psie Pole – Wrocław Sołtysowice”. Wartość całkowita projektu to 191 265 000 zł, w tym dofinansowanie UE 108 850 000 zł.

Szczegółowe informacje o ww. projektach znajdują się na stronie Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które pełni rolę Instytucji Pośredniczącej w sektorze transportu w programie FENIKS, pod następującymi linkami:

- <https://www.cupt.gov.pl/umowa/feniks/linia-kolejowa-143-psie-pole-soltysowice/>
- <https://www.cupt.gov.pl/en/umowa/feniks/aplikacja-kd/>

Natomiast przedsięwzięcie pn. „Rewitalizacja odcinków linii kolejowych 319, 326 i 341 w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności” realizowane przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu otrzymało dofinansowanie ze środków KPO. Wartość całkowita przedsięwzięcia to 141 020 284,24 zł, w tym dofinansowanie UE 114 650 637,60 zł. Przedsięwzięcie to obejmuje prace rewitalizacyjne na trzech odcinkach linii kolejowych:

- nr 319 relacji Strzelin – Kondratowice – Łagiewniki na odcinku od km 33,763 do km 51, 139;
- nr 326 relacji Wrocław Psie Pole – Trzebnica na odcinku od km 1,260 do km 10,330 oraz od km 13,130 do km 14,840;
- nr 341 relacji Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów na odcinku od km - 0,025 do km 5,118, ok 5,143 km.

Innym źródłem finansowania dla kolei jest Instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF). Instrument wspiera modernizację i budowę infrastruktury położonej na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (ograniczenie geograficzne), tj. o wspólnym znaczeniu dla Unii Europejskiej.

Ad 2.

Jak wspomniano powyżej, w ramach programu FEnIKS realizowany jest przez PKP PLK S.A. projekt obejmujący prace na linii nr 143 na odcinku Wrocław Psie Pole-Wrocław Sołtysowice.

W ramach programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 (FEDS 2021-2027) w celu szczegółowym 3.3 - Rozwój odpornej infrastruktury obronnej, przy priorytetowym traktowaniu infrastruktury podwójnego zastosowania, w tym w celu wspierania mobilności wojskowej w Unii, oraz zwiększanie gotowości cywilnej - zostanie zmodernizowana linia kolejowa 326 na odcinku Wrocław Psie Pole - Trzebnica. Przedmiotowy projekt przewiduje przeprowadzenie prac budowlanych polegających m.in. na zabudowie sieci trakcyjnej. Szacowany poziom dofinansowania UE - 15 836 932 zł.

Z kolei w ramach dwóch edycji CEF (2014-2020 oraz 2021-2027) nie zgłoszono propozycji projektów dotyczących Wrocławskiego Węzła Kolejowego. W ramach naboru CEF Transport 2023 Dolnośląska Służba Dróg i Kolei zapytała o warunki dotyczące konkursu, ale z uwagi na położenie zakresu rzeczowego poza siecią TEN-T instytucja ta ostatecznie stwierdziła, że propozycja projektu jest niekwalifikowalna.

Ad 3.

Obecnie w zakresie projektów i programów realizowanych ze środków polityki spójności, MFiPR nie posiada informacji nt. planowanych inwestycji, niemniej jednak trwają intensywne przygotowania nad uruchomieniem Planu Partnerstwa Krajowego i Regionalnego (PPKR), który będzie podstawą realizacji inwestycji unijnych w przyszłej perspektywie 2028-2034. Rozwój nisko i zeroemisyjnego transportu publicznego zarówno w aglomeracjach, jak i w mniejszych miastach będzie miał charakter priorytetowy, podobnie jak inwestycje towarzyszące budowie „Portu Polska”. Przygotowanie PPKR jest obecnie na zbyt wczesnym etapie, aby przesądzać o finansowaniu konkretnych zadań.

Również w przypadku Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej nie otrzymało ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz zarządców infrastruktury zgłoszenia lub planów dotyczących ubiegania się o wsparcie CEF na inwestycje dotyczące rozwoju kolei aglomeracyjnej w ramach Wrocławskiego Węzła Kolejowego.

Ad 4.

Szczegółowe informacje na temat kwalifikowalności projektów zostały zamieszczone na stronie <https://funduszeuropejskie.gov.pl/>, gdzie wskazano programy, w ramach których możliwe jest złożenie wniosków o dofinansowanie dla inwestycji transportowych, rodzaje niezbędnych dokumentów, warunki realizacji projektów, a także szczegółową ścieżkę postępowania. W przypadku

konkretnej inwestycji kolejowej, na etapie oceny projektu analizowane są szacowane potoki i prognozy ruchu pod kątem efektywności danej inwestycji względem planowanych do poniesienia nakładów. Efekt sieciowy i multimodalny planowanej do realizacji inwestycji zwiększa jej szansę na uzyskanie dofinansowania.

Natomiast podstawowym warunkiem kwalifikowalności w ramach CEF jest położenie na sieci TEN-T. Z uwagi na ujęcie w załączniku do rozporządzenia ustanawiającego sieć TEN-T, Miasta Wrocław i lotniska jako węzłów tejże sieci – odpowiednio jako węzeł miejski i węzeł lotniczy sieci bazowej – połączenie kolejowe pomiędzy miastem a portem lotniczym należy uznać za kwalifikowalne w ramach CEF. Pozostała część linii, w zależności od jej charakteru, mogłaby być uznana za kwalifikowalną, jeśli dotyczyłaby połączeń dalekobieżnych – konieczność wykazania europejskiej wartości dodanej.

Ponadto, w przypadku CEF, projekty muszą wpisywać się w typy projektów i priorytety inwestycyjne dostępne w danym naborze, a te zaś są określane każdorazowo przez Komisję Europejską. W ogłoszeniu naboru KE określa również maksymalny czas trwania projektu (maks. 5 lat), a w trakcie oceny propozycja inwestycji jest ewaluowana według 5 kryteriów: priorytetowości, dojrzałości, jakości projektu, wpływu na cele i otoczenie oraz efektu katalitycznego.

W ramach CEF można wskazać dwa priorytety, z których mogłyby być wspierane połączenia kolejowe między miastem a lotniskiem:

- a) kolejowy – powstanie linii kolejowej z wyłączeniem stacji (kwalifikowalne byłyby tylko prace torowe na stacji)
- b) multimodalne węzły przesiadkowe – prace dotyczące powiązania stacji z otoczeniem celem usprawnienia procesu zmiany środka transportu przez pasażerów.

W ramach ostatniego planowanego naboru dla CEF w okresie programowania 2021-2027 będzie dostępny tylko priorytet kolejowy, który dodatkowo położy nacisk na połączenia kolei dużych prędkości.

Pozostałe wymagania konkursowe nie odbiegają od innych stosowanych w pozostałych funduszach UE jak np. złożenie wniosku przez podmioty działające na terenie Unii.

Ad 5.

W Szczegółowym Opisie Priorytetów dla Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 wskazano katalog podmiotów, które mogą pełnić rolę Beneficjenta projektów w sektorze kolejowym tj.: zarządcy infrastruktury kolejowej, jednostki organizacyjne działające w imieniu jednostek samorządu terytorialnego, jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Nie wyklucza to innych partnerów projektu z jego realizacji. Możliwe jest także określenie podmiotów upoważnionych do ponoszenia wydatków, pod warunkiem ich wskazania w umowie o dofinansowanie.

Także w ramach CEF projekty mogą składać konsorcja, a zapewniany przez nich wkład własny jest zależny od maksymalnego dopuszczonego dofinansowania oraz wyliczonej tzw. luki finansowej. Nie identyfikujemy formalnych przeciwwskazań do zapewnienia wkładu finansowego przez Port Lotniczy Wrocław S.A. w ramach projektów CEF. Należy jednakże pamiętać, że każdorazowo deklarowany wkład własny powinien być zabezpieczony w planie finansowym wnioskodawcy, gdyż ma to wpływ na ocenę dojrzałości inwestycji.

Ad 6.

Postanowienia odnośnie kwalifikowania wydatków w obecnej perspektywie zostały opisane w art. 63 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 (rozporządzenie ogólne) oraz w *Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027* wydanych przez ministra właściwego do spraw rozwoju. Kwalifikowane są wydatki faktycznie poniesione pomiędzy 1 stycznia 2021 r. a 31 grudnia 2029 r.

Szczegółowe informacje na temat kwalifikowalności projektów zostały zamieszczone na stronie <https://funduszeuropejskie.gov.pl/>.

Co do zasady w ramach programu FEnKS, cała dokumentacja przygotowawcza i dla inwestycji kolejowych może stanowić wydatek kwalifikowany, o ile w ramach danego projektu (zgłoszonego do dofinansowania) przewidziana jest również faza inwestycyjna. Finansowanie projektów polegających wyłącznie na przygotowaniu samej dokumentacji nie jest możliwe.

W ramach CEF wyróżnia się trzy podstawowe typy projektów – studia, roboty oraz miks (studia wraz z robotami). W ramach projektów studyjnych możliwe jest wsparcie dla prac przedprojektowych i projektowych takich jak studium wykonalności, analizy ruchu czy pozyskanie dokumentacji projektowej oraz niezbędnych pozwoleń administracyjnych.

Ad 7.

Ze środków programu FEnKS w ramach działania FENX.03.01 Transport miejski wspierane są projekty obejmujące budowę i rozbudowę węzłów przesiadkowych (w tym m.in. budowę chodników, ścieżek rowerowych, parkingów Bike&Ride oraz Park&Ride), a także systemów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemów ITS. Nabór wniosków o dofinansowanie inwestycji obejmujących ww. zakres zakończył się 28.06.2024 r. Wsparcie skierowane było do 20 miejskich obszarów funkcjonalnych – 13 wojewódzkich i 7 regionalnych, z wyłączeniem obszaru Polski Wschodniej. Wsparcie trafiło również do obszaru funkcjonalnego Wrocławia – informacje zawarte są w pkt. 1 odpowiedzi.

Ponadto w ramach działania FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei wsparte zostały projekty kolei aglomeracyjnej obejmujące przebudowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych, ale wyłącznie w połączeniu z innymi elementami projektu przewidzianymi w m.in. w ramach kompleksowej

modernizacji lub budowy linii kolejowych (szczegółowy opis typów projektu zawiera dokumentacja konkursowa).

W perspektywie 2021-2027, z programu FEDS 2021-2027, obszar mobilności miejskiej wspierany jest w ramach celu szczegółowego 2.8 (CS2.8) „Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej”.

Projekty realizowane w CS2.8 skupiają się m.in. na:

- wsparciu systemów publicznego transportu zbiorowego, inwestycjach w infrastrukturę i nowoczesny tabor szynowy i nisko i zeroemisyjny tabor kołowy;
- cyfryzacji transportu miejskiego oraz działaniach towarzyszących rozwojowi transportu publicznego poprawiających m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, miejskie systemy ITS dla transportu publicznego);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego np. spójne sieci tras rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą, likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym i rowerowym, tworzenie możliwie bezkolizyjnych, ciągłych i bezpośrednich tras pieszych.

W ramach programów regionalnych wdrażanych w perspektywie 2021-2027 na działania finansowane z EFRR w CS2.8 dedykowano kwotę łączną w wysokości niemal 2 mld euro.

W celu zapewnienia odpowiedniej integracji transportu miejskiego projekty finansowane w tym obszarze realizowane są głównie w ramach instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (dalej: ZIT). ZIT integrują miasta i ich obszary funkcjonalne i celu wspólnej realizacji projektów przyczyniających się do zrównoważonego rozwoju całego miejskiego obszaru funkcjonalnego w czym transport zbiorowy odgrywa kluczową rolę.

Projekty realizowane w ramach ZIT wynikać muszą ze strategii przygotowanych na poziomie lokalnym (przez partnerstwa JST wdrażające ZIT) i w wielu przypadkach (w tym w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027) strategie te przewidują realizację inwestycji takich jak tworzenie węzłów przesiadkowych obejmujących dojścia piesze, drogi rowerowe, parkingi rowerowe, P+R, informację pasażerską i integrację z komunikacją miejską.

Ad 8.

Z racji prowadzonych konsultacji w ramach poszczególnych grup roboczych w kontekście prac nad PPKR w MFiPR prowadzone są spotkania w ramach tych grup z przedstawicielami samorządów, strony społecznej oraz kluczowych beneficjentów. Jednym z członków takich grup jest Spółka Port Polska.

Ad 9.

Co do zasady, na obecnym etapie perspektywy 2021-2027, brak wymaganej dokumentacji oraz porozumienia stosownych podmiotów/partnerów stwarza ryzyko nieukończenia inwestycji w bieżącym okresie programowania. Natomiast brak wkładu własnego wyklucza wnioskodawców z możliwości składania wniosków w naborach w FEnIKS.

Wnioski o dofinansowanie CEF podlegają ocenie między innymi w ramach kryterium dojrzałości, gdzie weryfikowane jest zaawansowanie w uzyskaniu niezbędnych pozwoleń administracyjnych, zabezpieczenie finansowania inwestycji oraz formalizacja współpracy (jeśli jest niezbędna do realizacji projektu). W tymże kryterium przyznawana jest ocena punktowa w skali od 1 do 5. W każdym z kryteriów projekt musi uzyskać minimum 3 punkty. Zbyt niski stopień dojrzałości projektu może skutkować uzyskaniem poniżej wymaganego minimum, co skutkuje odrzuceniem całego wniosku.

Ad 10.

Nabór na projekty kolei aglomeracyjnej w ramach FEnIKS trwał w okresie od 28 czerwca 2024 r. do 31 stycznia 2025 r. Aktualnie, po wyborze projektów do dofinansowania, środki na ten cel zostały rozdysponowane. Ewentualna decyzja o ogłoszeniu dodatkowego naboru uwarunkowana jest od pojawienia się oszczędności w ramach Programu.

Celem zgłoszenia wniosku do naboru CEF, należy wziąć udział w preselekcji propozycji projektów prowadzonej przez MFIPR, gdzie oceniane są szanse projektu w planowanym lub ogłoszonym naborze na podstawie przekazanych informacji (fiszka projektowa).

Ad 11.

Decyzja o przeprowadzeniu nowego naboru na projekty kolei miejskiej w ramach działania FENX.05.04 programu FEnIKS uwarunkowana jest od pojawienia się oszczędności w ramach Programu.

W związku z planowanym naborem CEF Transport Reflow 2026, Ministerstwo planuje prowadzenie preselekcji i przyjmowanie propozycji projektów w terminie od 18 czerwca do 8 lipca br. Będzie to ostatni nabór CEF, a jego celem jest alokacja środków dotychczas niewykorzystanych (oszczędności). Rozstrzygnięcie naboru nastąpi w II kwartale 2027 r., zaś oszczędności powstałe po tym terminie do końca 2027 r. będą przydzielane według listy projektów rezerwowych. W ramach wskazanego naboru będzie dostępny priorytet dotyczący infrastruktury kolejowej.

Ad 12.

Jeżeli projekty te miałyby być realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., to powinny być uwzględnione w *Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*. Za opracowanie tego dokumentu odpowiada

minister właściwy do spraw transportu, więc do niego należałoby skierować zapytanie odnośnie aktualnego statusu projektów wrocławskich.

Wnioski o dofinansowanie CEF są określane w ramach kryterium priorytetowości, stąd podkreślenie istotności inwestycji poprzez jej ujęcie w dokumentach strategicznych (im wyższego rzędu tym to podkreślenie jest wyraźniejsze) jest wskazane. Nie jest to wymóg formalny, niemniej praktyka oceny projektów przez stronę unijną pokazuje, że brak ujęcia inwestycji w strategiach krajowych (np. sektorowej dotyczącej transportu) i regionalnych prowadzi do obniżenia punktacji we wskazanym kryterium.

Ad 13.

Nabór na projekty kolei aglomeracyjnej w ramach FEnIKS prowadzony był przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT). CUPT również jest stroną umów o dofinansowanie zawartych ze spółką PKP PLK S.A. oraz Kolejami Dolnośląskimi.

Szczegółowe informacje o ww. projektach, jak również o projekcie KPO realizowanym przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei znajdują się na stronie CUPT pod następującymi linkami:

<https://www.cupt.gov.pl/umowa/feniks/linia-kolejowa-143-psie-pole-soltysowice/>

<https://www.cupt.gov.pl/en/umowa/feniks/aplikacja-kd/>

<https://www.cupt.gov.pl/umowa/kpo/przedsiwziecie-nr-kpod0907-iw02-000825-pod-nazw-rewitalizacja-odcinkw-linii-kolejowych-319-326-i-341-w-ramach-krajowego-planu-odbudowy-i-zwikszenia-odpornosci/>

W przypadku programów regionalnych, informacje takie można pozyskać ze strony internetowej właściwego urzędu marszałkowskiego.

Z poważaniem

z up. Ministra

Jan Szyszko

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/