

Unia nie zgodzi się na rewitalizację?

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego uważa, że Unia Europejska nie zgodzi się na finansowanie z jej funduszy rewitalizacji linii kolejowych. To jedyna szansa na wykorzystanie na kolei choć połowy z 1,2 mld euro, które rząd chce przesunąć na drogi.

W ubiegłym roku rząd Donalda Tuska wystąpił do Komisji Europejskiej z prośbą o przeniesie 1,2 mld euro środków unijnych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z inwestycji kolejowych na drogowe. Premier tłumaczył, że kolej nie jest w stanie wydać tych funduszy. Jeszcze teraz realne wykorzystanie środków unijnych na kolei wynosi poniżej 3 procent.

Jeszcze w tym miesiącu ma zapaść decyzja Komisji Europejskiej odnośnie polskiego wniosku. Jeżeli Komisja odmówi, może się zdarzyć, że środki przepadną. Czasu na przeprowadzenie kolejnych modernizacji, nie mówiąc o budowie nowych linii jest zbyt mało. Ministerstwo Finansów i PKP PLK zaproponowały więc włączenie do POliŚ rewitalizacji linii kolejowych, które byłyby dużo szybsze i prostsze do przeprowadzenia, szczególnie ze względu na niższe wymagania środowiskowe. Pełną listę i koszt projektów rewitalizacyjnych, które przedstawiła PKP PLK, zaprezentujemy w najbliższym numerze miesięcznika „Rynek Kolejowy”.

MRR nie chce pozostawienia pieniędzy na kolei

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, które dba o wykorzystywanie środków unijnych uważa jednak, że pozostawienie jakichkolwiek funduszy w sektorze kolejowym to olbrzymie ryzyko ich utraty, bo kolejarze nie zdążą ich wydać i rozliczyć do końca 2015 roku. Obawa bierze się nie tylko z ogromnych opóźnień w realizacji projektów, ale też z inną oceną kwestii projektów rewitalizacyjnych.

- POliŚ jest dedykowany dla całego kraju. A kolejarze chcą robić w ramach tego programu lokalne odcinki, takie jak Częstochowa - Fosowskie, Błotnica Strzelecka – Opole, czy Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie. To pewnie są ważne projekty dla województw, ale Unii Europejskiej i nam chodzi o cały kraj. W ramach POliŚ finansujemy duże modernizacje i projekty taborowe – powiedział „Rynkowi Kolejowemu” Adam Ździebło, sekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego.

Unia nie zgodzi się na rewitalizację?

- Nie ma na dziś takiej informacji z Komisji Europejskiej, że można robić również projekty rewitalizacyjne. Również w nowym budżecie UE mówi się o modernizacji linii kolejowych – byłaby to pewna nielogiczność, gdyby Komisja mówiła o modernizacjach w poprzedniej i kolejnej perspektywie finansowej UE, a tu zgodziła się na rewitalizację – uważa Zdziebło.

W rozmowie z ministrem zauważyliśmy jednak, że odcinek Koniecpol – Fosowskie jest kluczowy z punktu widzenia sieci połączeń pasażerskich w kraju dla przyspieszenia relacji Warszawa – Wrocław, o czym mówił minister Massel. Adam Zdziebło twierdzi, że w oficjalnych dokumentach projekt w tej sprawie dotyczy wyłącznie odcinka Częstochowa – Fosowskie. - Chciałbym tylko wiedzieć, że od Fosowskiego dalej mamy linię, która pozwoli na przyspieszenie pociągów. Że nie będzie tak, że tu wydamy środki unijne, a na dalszym odcinku pociągi dalej będą jechać 40 kilometrów na godzinę – uzupełnia Zdziebło.

Minister transportu zapowiedział jednak realizację rewitalizacji całego połączenia Warszawa – Wrocław do 2014 roku - Wiemy to jedynie z doniesień medialnych. Nie zostały nam przekazane żadne dokumenty w tej sprawie – powtarza sekretarz stanu.

Procedury środowiskowe nie będą prostsze?

- Chciałem rozwiać też kolejny mit - że jak w programie POliŚ będzie rewitalizacja linii kolejowych, to kolejarze będą mogli wykonywać prace bez uzgodnień środowiskowych. Projekty rewitalizacyjne również będą musiały spełnić normy środowiskowe. Na dziś podlega to tym samym normom dotyczącym środowiska, co modernizacje. Gdy jakiś projekt nie otrzyma zgody Komisji, musimy wycofać już przyznane mu środki. Przestańmy głosić mity, że Komisja się zgodzi na odpuśczenie procedur środowiskowych – mówi sekretarz stanu.

Na liście POliŚ znajduje się jednak projekt rewitalizacji linii kolejowej – to połączenie Torunia z Bydgoszczą w ramach tzw. BiT City. - To prawda – przyznaje sekretarz stanu. - Dokładnie na podstawie tego projektu są sprawdzane procedury, ale dopiero okaże się, co z tego wyjdzie. Zresztą jest to kolejny przykład pewnej mentalności PKP, bo to MRR wręcz wymusiło na

kolejarzach realizację tego projektu – zaznaczył minister.

źródło: [Rynek Kolejowy](#)