

POPRAWA TRANSPORTU NASTĄPI TEŻ W WIELKICH AGLOMERACJACH

WYWIAD Z MINISTREM TRANSPORTU JERZYM POLACZKIEM

Iwo Nowak: *Mówiąc o planowanej przez Rząd w najbliższych latach poprawie sytuacji w sferze naszego transportu proponuję zacząć, Panie Ministrze, od środków finansowych na realizację tych zamierzeń.*

Min. Jerzy Polaczek: W ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, będącego – nie waham się powiedzieć – jednym z dwóch najważniejszych programów w nowej perspektywie finansowej 2007 – 2013, który ostatecznie będzie łączył kwotę 19,1 mld € na inwestycje drogowe, kolejowe, lotnicze, na modernizację infrastruktury żeglugi śródlądowej, na zakupy taboru kolejowego i wiele innych celów, głównymi beneficjentami tego programu będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Polskie Linie Kolejowe SA. Chcę podkreślić, że jednym z ważniejszych celów będzie tu też poprawa transportu w wielkich aglomeracjach. Przewidujemy tutaj potężne nakłady, których beneficjentami będą także samorządy terytorialne, regionalne, wojewódzkie. Na przykład na samą modernizację portu lotniczego Poznań – Ławica przewidujemy w najbliższych sześciu latach kwotę 49 mln €, a w Województwie Wielkopolskim zostanie w tym roku w pełni zmodernizowanych ponad 208 kilometrów dróg; ich nawierzchnia będzie dostosowana do standardów europejskich między innymi w zakresie nacisku na oś, czyli 11,5 tony. Nie chcę wymieniać tu wszystkich priorytetowych inwestycji drogowych, kolejowych i lotniczych, jakie chcemy zre-

alizować w latach 2007 – 2013, gdyż ich lista jest podana na stronach internetowych resortu transportu¹.

I.N.: *Czy coś się zmieni przy rozdziale tych środków dla realizatorów poszczególnych inwestycji?*

Min. J. Polaczek: Chcę bardzo kategorycznie zapowiedzieć wprowadzenie stałej zasady, która będzie towarzyszyła umieszczaniu projektów drogowych od 1 stycznia 2007 r. w Planie Rządowym – Finansowym Krajowego Funduszu Drogowego lub w budżecie państwa: zadanie inwestycyjne, które nie będzie posiadało pozwolenia na budowę na koniec grudnia roku poprzedzającego, nie zostanie wzięte pod uwagę. To bardzo usprawni poziom wydatkowania środków budżetowych własnych oraz wzmocni tempo wydatkowania środków europejskich, za które jest odpowiedzialny Minister Transportu. Na rozwój transportu intermodalnego w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” przeznaczaliśmy prawie 109 mln €. Jeśli będzie inaczej, to będziemy mogli komentować stan realizacji tego programu w świetle trudności wydatkowania środków europejskich, bo będą w nim wpisane zadania po prostu nie przygotowane. Dla przykładu wskazałbym modernizowane odcinki linii kolejowej E-59 Wrocław – Poznań – Szczecin – Świnoujście. To jest kwota 1,25 mld €, z czego na odcinek Rawicz – Poznań przeznaczono 370 mln €, na Poznań – Krzyż – 350 mln €, a na Krzyż – Szczecin – 530 mln €. Gdyby ta inwestycja



¹ Komunikat nr 45 Ministerstwa Transportu (z dn. 08.09.2006 r.) Konsultacje Społeczne Narodowej Strategii Spójności 2007 – 2013, Priorytetowe inwestycje drogowe, kolejowe i lotnicze na lata 2007 – 2013, http://www.mt.gov.pl/article/komunikaty/article.php/id_item_tree/97d2fc053c44af26f6ff4d305e85801e/id_art/79e784d4867baab89ea12789bbf83a54 - przyp. red.



Min. J. Polaczek: Skończyliśmy wyłącznie z mówieniem o tym, że chcemy kształtować w naszym kraju również transport intermodalny. Po raz pierwszy, również w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, finansujemy ze środków europejskich rozwój tego transportu. Na te zadania jest kwota 109 mln €

została wprowadzona w sposób nieodpowiedzialny do Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, odbiłoby się to ciężko na wielu innych przygotowywanych inwestycjach.

I.N.: Czyli najpierw stosowne pozwolenia na budowę, a potem zgłaszanie inwestycji...

Min. J. Polaczek: Mówiłem o zasadzie dotyczącej inwestycji drogowych, finansowanych z budżetu oraz z Krajowego Funduszu Drogowego, który coraz bardziej staje się i będzie się stawał źródłem finansowania krajowego dla projektów europejskich. Jeśli dziś mamy oceniać sytuację, w której około 19% środków europejskich jest zaangażowane w projekty drogowe, to chcemy dojść do takiego współczynnika, w którym za cztery lata połowa środków europejskich będzie zaangażowana w projekty drogowe, realizowane poprzez KFD.

I.N.: Obejmując stanowisko Ministra Transportu deklarował Pan między innymi, że w systemie Partnerstwa Publiczno – Prywatnego będzie dążyć do osiągnięcia równowagi stron i respektowania wzajemnego własnych interesów. Jak zatem rysuje się sprawa budowy kolejnego odcinka autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl?

Min. J. Polaczek: Prace i rozmowy są prowadzone. Chcemy w sposób rzetel-

ny odnosić się do dokumentów, które dopiero w tym roku spłynęły do ministerstwa GDDKiA. Chodzi o takie dokumenty, jak Studium Ruchu, czy projektowany model finansowy, który jest konieczny do pokazania stronie publicznej, aby można mówić również o skutkach – albo o ich braku – dla budżetu państwa w perspektywie kilkudziesięciu lat. My również korzystamy z renomowanych firm doradczych, które mogą się merytorycznie odnieść do tego, co prezentuje druga strona. Kompromis to jest cel, do którego chcemy dojść przy formule zakończenia negocjacji i uruchomienia tego projektu w roku 2007.

I.N.: Jak przedstawiają się perspektywy rozwoju transportu intermodalnego w Polsce w 2007 r.?

Min. J. Polaczek: Skończyliśmy wyłącznie z mówieniem o tym, że chcemy kształtować w naszym kraju również transport intermodalny. Po raz pierwszy, również w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, finansujemy ze środków europejskich rozwój tego transportu. Na te zadania – jak wspominałem – jest kwota prawie 109 mln €. Będziemy oceniać za rok, dwa, jak razem z tym zadaniem będzie realizowana budowa nowych centrów logistycznych. Bo to musi być łączna oferta dla transportu intermodalnego, a towarzyszy temu modernizacja sieci kolejowej po to, by transport kolejowy

był konkurencyjny wobec drogowego. Niestety stan zdewastowania infrastruktury kolejowej jest taki, że na setkach, czy wręcz tysiącach kilometrów sieci, liczącej 19 000 km, jest ograniczenie prędkości...

I.N.: Jakie możliwości aktywniejszego wsparcia ze strony nauki poczynają resortu widziałby Pan obecnie?

Min. J. Polaczek: Rok 2006 jest pierwszym, w którym w inwestycjach drogowych i kolejowych zaczęło brakować rąk do pracy. Wolny rynek wyczerpuje powoli swój potencjał ludzi, sprzętu, zasobów. Zachęcam firmy, nawet wielkich potentatów, którzy w Polsce utworzyli swe własne spółki, aby budowali ten potencjał we współpracy z wyższymi uczelniami, by pozyskiwali ich absolwentów, fundowali stypendia studentom ostatnich lat, aby rektorzy politechnik kształtowali wydziały „wypuszczające” osoby podejmujące pracę przy inwestycjach drogowych i kolejowych. Paradoksem jest w Polsce, gdzie ruch lotniczy w ostatnich latach wzrósł o kilkaset procent, że Politechnikę Rzeszowską – jedyne miejsce w kraju, gdzie kształcą się przyszli piloci – opuszcza rocznie 16 pilotów. To ludzie, którzy są „potykani” przez firmy lotnicze momentalnie. Może pozytywnym efektem tego braku rąk do pracy będzie wzrost płac?

I.N.: Dziękuję za rozmowę.