

Koronawirus nie zatrzymał inwestycji na drogach i kolei

Z Andrzejem Adamczykiem, ministrem infrastruktury rozmawia Radosław Nosek



Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury fot. mat. prasowe

Premier Mateusz Morawiecki zatwierdził listy zadań do dofinansowania ze środków Funduszu Dróg Samorządowych. Jaka jest łączna wartość środków FDS przeznaczonych na dofinansowanie realizacji inwestycji w 2020 roku? Jaka jest liczba przedsięwzięć gminnych i

Koronawirus nie zatrzymał inwestycji na drogach i kolei

powiatowych, które uzyskają wsparcie ze strony funduszu?

Tylko w tym roku, rządowe wsparcie dla samorządów na realizację remontów, przebudów i budowę całkiem nowych dróg gminnych i powiatowych wyniesie ponad 3,2 mld zł.

W 2020 r. dofinansowanych zostanie ok. 2,3 tys. zadań, w tym ponad 600 na drogach powiatowych i blisko 1,7 tys. gminnych. Dzięki temu planowana jest budowa, przebudowa lub remont prawie 3,5 tys. km dróg: 1,7 tys. km powiatowych i 1,76 km gminnych

Fundusz Dróg Samorządowych ma wspierać zadania infrastrukturalne realizowane przez samorządy w ciągu najbliższych 10 lat. Jak duże środki zaplanowano na te przedsięwzięcia? Jak duża jest to skala wydatków?

Mamy do czynienia ze wsparciem rządowym dla dróg gminnych i powiatowych na niespotykaną dotąd skalę. W ciągu 10 lat, na jakie został zaplanowany Fundusz Dróg Samorządowych, na ten cel przeznaczymy 36 mld zł. Dotychczas, w ramach poprzednich programów, były to kwoty znacząco niższe, najwyżej kilkaset milionów złotych rocznie. Jeszcze wcześniej dominowało przekonanie, że drogi lokalne i gminne to wyłączna domena samorządów i nie trzeba ich wspierać ze środków rządowych. Nasze podejście do rozwoju kraju i wyrównywania szans społecznych jest diametralnie inne. Wierzymy, że Polska jest jedna i powinna się rozwijać w sposób równomierny. Mamy świadomość tego, że wiele gmin czy powiatów nie jest w stanie bez pomocy państwa utrzymywać bezpiecznej infrastruktury drogowej na właściwym poziomie.

Proszę ocenić jak duże znaczenie będzie miało wsparcie ze strony FDS dla branży budowlanej w Polsce zagrożonej, jak cała gospodarka, kryzysem w wyniku pandemii koronawirusa?

Pamiętajmy o tym, że inwestycje infrastrukturalne nie tylko pozwalają na utrzymanie miejsc pracy, ale także na wygenerowanie nowych, na których zatrudnienie znajdą

Koronawirus nie zatrzymał inwestycji na drogach i kolei

pracownicy z branż bardziej dotkniętych spowolnieniem gospodarczym. Zadania na drogach lokalnych są realizowane najczęściej przez mniejsze firmy, zatrudniające kilkanaście lub kilkadziesiąt osób, takie, które nie mają potencjału do prowadzenia budowy drogi ekspresowej, ale dzięki takim inwestycjom mogą ten potencjał stopniowo budować. Te firmy płacą podatki w Polsce i dają zatrudnienie lokalnym podwykonawcom.

Od czego będzie uzależniona wielkość dofinansowania z DFS zadań powiatowych i gminnych?

Wielkość dofinansowania zadań z FDS jest zależna przede wszystkim od dochodu jednostki samorządu terytorialnego – im mniejszy, tym wyższe możliwe wsparcie. Gminy i powiaty mogą liczyć na dofinansowanie od 50 proc. wartości zadania do nawet 80 proc.

Wdrożyliśmy ten mechanizm, ponieważ wiele mniej zamożnych samorządów nie było do tej pory stać nawet na wkład własny.

Dodatkowe kryteria oceny wniosków określone są w ustawie o Funduszu Dróg Samorządowych i wskazują szereg przesłanek, które powinny zostać wzięte pod uwagę przez komisję dokonującą oceny wniosku. Uwzględnia się takie kwestie jak: zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych, zapewnienie spójności sieci dróg publicznych, podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych, poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego czy poprawę dostępności terenów inwestycyjnych. Natomiast podczas naboru wojewodowie ustalają szczegółowe kryteria uwzględniające specyfikę i potrzeby regionu.

Jak wygląda realizacja programu budowy 100 obwodnic w Polsce? Czy nie jest on zagrożony?

Koronawirus nie zatrzymał inwestycji na drogach i kolei. Dotychczas w ramach Programu budowy 100 obwodnic do realizacji skierowanych zostało około 30 zadań i sukcesywnie przygotowujemy kolejne. GDDKiA ogłasza już pierwsze przetargi na realizację tych

Koronawirus nie zatrzymał inwestycji na drogach i kolei

inwestycji. Trzeba oczywiście pamiętać, że dla wielu obwodnic z Programu dopiero rozpoczynają się prace przygotowawcze i pierwsze maszyny na budowach zobaczymy dopiero za kilka lat. Przed nami żmudny proces wyboru wariantów przebiegu, uzgodnień i uzyskiwania niezbędnych decyzji, inwestycje te muszą powstać w poszanowaniu wymogów środowiskowych. Ale najważniejsze, że prace przygotowawcze już się rozpoczynają.

W związku z pandemią, dramatycznie spadła liczba przewozów pasażerskich na kolei. Czy w takim samym stopniu ograniczono liczbę przejazdów kolejowych?

Spadek liczby pasażerów podróżujących koleją z powodu epidemii jest procentowo o wiele większy niż spadek liczby oferowanych połączeń. Z jednej strony, nie mogliśmy zawiesić połączeń, jeśli spowodowałoby to odcięcie niektórych miast i regionów od reszty kraju. Z drugiej strony, zarówno minister infrastruktury, który jest organizatorem przewozów międzywojewódzkich, jak i marszałkowie województw jako organizatorzy przewozów regionalnych, mimo panującej pandemii i wprowadzonych cięć do rozkładów, starają się zachować jak najwięcej połączeń kolejowych różnych kategorii.

Nie możemy też pomijać sytuacji przewoźników dowożących ludzi do pracy – głównie w ruchu aglomeracyjnym. Wprowadzone ograniczenia co do liczby osób w wagonie uniemożliwiają ograniczenie częstotliwości kursów czy długości składów. Wszystkie te okoliczności powodują, że zmniejszenie liczby podróżnych jest dużo większe niż ograniczenie podaży, a co za tym idzie straty finansowe przewoźników kolejowych większe.

Jak obecnie wygląda frekwencja w kolejowych przewozach pasażerskich?

Największe spadki liczby pasażerów notowaliśmy w kwietniu. Bywały dni, w których spółka PKP Intercity, w porównaniu z ubiegłym rokiem, przewiozła o 95% pasażerów mniej. Obecnie, gdy powolnie odmrażana jest gospodarka, liczba pasażerów ponownie rośnie. To

Koronawirus nie zatrzymał inwestycji na drogach i kolei

dobry prognostyk. Polacy od kilku lat wracają na kolej, więc stała się ona naturalnym środkiem transportu z domu do pracy, czy do szkoły.

Czy możemy pokusić się o przewidywanie jak rynek kolejowych przewozów pasażerskich będzie wyglądał po ustaniu epidemii?

Tak jak wspomniałem, już teraz notujemy lekki wzrost liczby pasażerów w porównaniu z kwietniem. W związku z ogłoszeniem przez rząd II etapu luzowania ograniczeń, od 3 maja br. uruchomione zostały niektóre zawieszone dotychczas pociągi międzywojewódzkie. Na bieżąco monitorujemy sytuację i wraz z kolejarzami na nią reagujemy. Mamy nadzieję, że wraz z kolejnymi etapami odmrażania polskiej gospodarki liczba pasażerów będzie dalej rosła. Przypomnę – w 2019 r. osiągnęliśmy najlepszy wynik w XXI w.: polska kolej przewiozła aż 335 mln pasażerów. Oczywiście w 2020 r. tej liczby raczej nie osiągniemy. Mamy jednak nadzieję, że Polacy wrócą do transportu kolejowego, gdy tylko będzie to możliwe.

Proszę wymienić najważniejsze działania, które podjęło Ministerstwo Infrastruktury w ramach walki ze skutkami pandemii dla polskiej gospodarki.

Dostrzegamy problemy branży transportowej spowodowane chorobą COVID-19, na skutek której zamknięto szkoły i zakłady pracy, co drastycznie ograniczyło np. korzystanie przez pasażerów z komunikacji autobusowej. Obecna sytuacja sprawiła, że realizowanie przewozów przez większość przedsiębiorców stało się nieopłacalne i doprowadza do rezygnacji przez nich z obsługi linii regularnych. Dlatego zaproponowaliśmy, w ramach nowelizowanych przepisów Tarczy Antykryzysowej, wprowadzenie zmiany do ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w zakresie zwiększenia kwoty dopłaty. Takie rozwiązanie ma zapewnić większe wsparcie finansowe dla organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego w czasie zmniejszonej mobilności obywateli w związku z pandemią koronawirusa.

Koronawirus nie zatrzymał inwestycji na drogach i kolei

Prowadzimy dialog z przedstawicielami kolejowych organizacji branżowych. Podczas spotkań m.in. w formie wideokonferencji pozytywnie oceniane są dotychczasowe działania resortu i PKP Polskich Linii Kolejowych SA, związane z ograniczaniem negatywnego wpływu COVID-19 na gospodarkę, w tym na sektor kolejowy. Z uznaniem spotkały się również decyzje spółki dotyczące np. obniżenia opłat rezerwacyjnych za korzystanie z infrastruktury oraz opłat za zmianę warunków korzystania z linii kolejowych. Dyskusja na temat postulatów sektora dotyczy także oczekiwań wsparcia ze środków publicznych PKP PLK i przewoźników.