



WOLAŃSKI



Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Raport końcowy

Styczeń 2025



dr hab. Michał Wolański, prof. SGH

Bartosz Jarecki

Paulina Kozłowska

Marcin Pinkosz

Karolina Orcholska

Dominik Makurat

Beata Paczek

Spis treści

Streszczenie	3
Summary	4
Słownik skrótów i akronimów.....	5
1. Wprowadzenie	7
1.1. Cel i zakres badania	7
1.2. Ogólna koncepcja badawcza.....	8
1.3. Struktura dokumentu	9
2. Opis metodyki badania.....	11
3. Wyniki badania.....	21
3.1. Podstawowe informacje o programie FEnIKS.....	21
3.2. Aktualne uwarunkowania strategiczne.....	25
3.3. Postęp rzeczowo-finansowy programu	56
3.4. Czynniki mające wpływ na realizację projektów oraz osiągnięcie wskaźników	76
3.5. Wskaźniki produktu i rezultatu	83
3.6. Ryzyka i bariery związane z realizacją programu	92
3.7. Szacowanie efektów interwencji	96
4. Wnioski i rekomendacje	104
5. Spis załączników	116
6. Spis tabel	117
7. Spis ilustracji.....	118

Streszczenie

- Podstawowym celem badania jest ocena trafności, skuteczności i efektywności działań Priorytetów III-V FEnIKS. Badanie ma na celu wsparcie oceny śródkresowej programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS) 2021-2027, a jego wyniki mają dostarczyć argumentów dla potwierdzenia zasadności dokonania w ramach przeglądu śródkresowego ostatecznej alokacji kwot elastyczności EFRR i FS w ramach Priorytetów III, IV i V FEnIKS oraz uzasadnienia dla ewentualnych zmian Programu (w szczególności zmian celów końcowych wskaźników programowych).
- Założenia programu FEnIKS wykazują dużą spójność z dokumentami strategicznymi zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym. Demarkacja z innymi unijnymi programami wsparcia nie budzi wątpliwości, brak nakładania się naborów FEnIKS z wcześniej realizowanymi naborami KPO ułatwia pozyskiwanie środków oraz sprzyja stabilności rynku budowlanego.
- Według stanu na dzień 31.12.2024 r. ogłoszone i planowane nabory wniosków o dofinansowanie opiewają na kwotę 50,7 mld PLN, złożono wnioski na kwotę 33,1 mld PLN i zawarto umowy na kwotę 11,0 mld PLN.
- Najistotniejszym czynnikiem wpływającym na realizację projektów i osiągnięcie wskaźników jest wyższa niż zakładana inflacja, która przełożyła się na wzrost kosztów realizacji projektów przeciętnie o 25,1% względem wartości zakładanych na etapie ich identyfikacji w odniesieniu do nowych projektów kolejowych i drogowych. Ponadto nastąpił spadek kursu PLN/EUR z poziomu ok. 4,80 pod koniec 2022 roku do około 4,30 w 2024 roku. Konsekwencją tych czynników będzie brak możliwości realizacji części inwestycji przewidzianych na etapie konstruowania założeń programu.
- Zidentyfikowano istotne ryzyko wystąpienia nadmiernej kumulacji w obszarze inwestycji w infrastrukturę kolejową począwszy od II połowy 2026 roku oraz ryzyko nieukończenia projektów w terminie do końca 2029 roku w obszarze transportu intermodalnego i pasażerskiego taboru kolejowego a także w odniesieniu do projektu pogłębienia toru podejściowego do portu w Świnoujściu.
- Przeprowadzone analizy wskazują na pozytywny wpływ inwestycji transportowych FEnIKS w obszarze ograniczania emisji zanieczyszczeń pyłowych oraz liczby wypadków komunikacyjnych, a także zwiększania popytu na usługi transportu zbiorowego.
- W odniesieniu do kwoty elastyczności programu FEnIKS 2021-2027 rekomenduje się pozostawienie wyznaczonych kwot elastyczności w poszczególnych sektorach transportu, ewentualne dodatkowe środki należy przeznaczyć w pierwszej kolejności na zwiększenie alokacji w obszarze inwestycji w infrastrukturę kolejową.
- Dla programu - następcy FEnIKS 2021-2027 rekomenduje się m.in. zapewnienie rezerwy inflacyjnej na etapie programowania, dbałość o równomierne rozłożenie inwestycji w czasie poprzez racjonalne planowanie i zapewnienie ciągłości finansowania oraz uproszczenie procedur przetargowych stosowanych przez zarządców infrastruktury kolejowej.

Summary

- This evaluation study aims to support the mid-term review of the European Funds for Infrastructure, Climate and Environment (FEnIKS) 2021-2027 programme. The primary objective of the study is to assess the relevance, effectiveness and efficiency of the activities included in Priorities III-V. The results of the study are to provide arguments to confirm the validity of allocating ERDF and CF flexibility amount within Priorities III, IV and V of the FEnIKS as part of the mid-term review and to justify any changes to the Programme (in particular changes to the final values of programme indicators).
- The assumptions of FEnIKS programme demonstrate high consistency with strategic documents at both the EU and national levels. Demarcation with other EU support programmes is unquestionable, the lack of overlap between FEnIKS and KPO calls facilitates the acquisition of funds and promotes stability of the construction market.
- As of 31.12.2024, announced and planned calls for applications amount to PLN 50.7 billion, applications for PLN 33.1 billion have been submitted and agreements for PLN 11.0 billion have been concluded.
- The most important factor influencing the implementation of projects and achievement of indicator values is higher than expected inflation, which translated into an increase in overall project costs by an average of 25,1% compared to the values assumed at the stage of their identification (refers to new rail and road projects). In addition, there was a decrease in PLN/EUR exchange rate from around 4.80 at the end of 2022 to around 4.30 in 2024. The consequence of these factors will be inability to implement some of planned investments.
- The study has identified a significant risk of excessive accumulation of investments in rail infrastructure from the second half of 2026. There is also a significant risk of failure to complete projects by the end of 2029 in the areas of rolling stock acquisition as well as in relation to the project of deepening the approach track Świnoujście port.
- The analyses carried out indicate a positive impact of FEnIKS transport investments in the area of reducing dust pollution emissions and the number of road accidents as well as increasing demand for public transport services.
- It is recommended not to change the designated amounts of flexibility in all transport sectors, possible additional funds should be allocated preferentially in the area of investments in railway infrastructure.
- For the next program similar to FEnIKS 2021-2027, it is recommended to ensure an inflation reserve at the programming stage, facilitate even distribution of investments over time and simplify the tender procedures imposed by rail infrastructure managers.

Słownik skrótów i akronimów

Skrót	Wyjaśnienie
CATI	ankieta telefoniczna wspierana komputerowo (ang. <i>Computer Assisted Telephone Interview</i>)
CAWI	ankieta internetowa wspierana komputerowo (ang. <i>Computer Assisted Web Interview</i>)
CEF, CEF 2	Instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility)
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
CST	Centralny System Teleinformatyczny
CT	Cel Tematyczny
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
FEnIKS, FEnIKS 2021-2027	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021 – 2027
GUS	Główny Urząd Statystyczny
IDI	pogłębiony wywiad indywidualny (ang. <i>In-depth Interview</i>)
IP	Instytucja Pośrednicząca
IZ	Instytucja Zarządzająca
KPEiK	Krajowy Plan w dziedzinie Energii i Klimatu
KPO	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności
MFiPR	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (ang. <i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>)
OPZ	Opis Przedmiotu Zamówienia
OzN	Osoby z niepełnosprawnością

Skrót	Wyjaśnienie
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe
RPO	Regionalny Program Operacyjny
SEPE	System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej
SESAR	Technologiczny filar inicjatywy Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (ang. <i>Single European Sky ATM Research</i>)
SOLK	Statystyka Obciążenia Linii Kolejowych
SPSM	metoda dopasowania statystycznego (ang. <i>Stratified Propensity Score Matching</i>)
SZOP	Szczegółowy Opis Priorytetów
TDE	Ewaluacja wspierana teorią (ang. <i>Theory-Driven Evaluation</i>)
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa (ang. <i>Trans-European Transport Network</i>)
UE	Unia Europejska
UoD	Umowa o dofinansowanie
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
WoD	Wniosek o dofinansowanie
WPZ	Wykaz Projektów Zidentyfikowanych

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres badania

Niniejsze badanie ewaluacyjne ma na celu wsparcie oceny śródkresowej programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS) 2021-2027. Podstawowym celem badania jest ocena trafności, skuteczności i efektywności działań Priorytetów III-V FEnIKS na potrzeby wsparcia procesu przeglądu śródkresowego Programu. Analizie i ocenie podlegać będą:

1. stopień realizacji założeń określonych dla celów FEnIKS, w tym w szczególności celów szczegółowych określonych dla priorytetów III – V;
2. stopień realizacji celów pośrednich i końcowych wskaźników określonych dla osi III-V FEnIKS (w szczególności założonego poziomu celów pośrednich);
3. czynniki wpływające na realizację inwestycji oraz osiąganie wskaźników (w tym sytuacja społeczno-gospodarcza, czynniki finansowe, zmiany społeczne, gospodarcze, środowiskowe mogące mieć znaczący wpływ na realizację założeń programu FEnIKS);
4. wyzwania wynikające z dokumentów strategicznych dotyczących transportu wymienionych w art. 18 Rozporządzenia ogólnego 2021-2027 (w tym z tzw. *Country specific recommendations* zatwierdzonych w 2024 roku);
5. potencjalne przyczyny i źródła odchyleń i opóźnień w realizacji założeń programu (o ile istnieją);
6. ryzyka niewykonania założeń programu i sposoby przeciwdziałania im;
7. wartość dodana interwencji transportowej FEnIKS;
8. skuteczność wydatkowania alokacji w ramach poszczególnych osi priorytetowych, skala i przyczyny rozwiązywania/ niezawierania/ aneksowania umów o dofinansowanie;
9. skuteczność i efektywność przyjętych rozwiązań proceduralno-organizacyjnych w zakresie zarządzania i wdrażania;
10. problemy związane z zarządzaniem i wdrażaniem wynikające z uwarunkowań zewnętrznych.

Ewaluacja ma dodatkowo pomóc we wdrażaniu interwencji poprzez ewentualną optymalizację procesów i zasobów wdrażania interwencji, identyfikowanie przyczyn ewentualnych odchyleń od planu, źródeł opóźnień lub blokad w realizacji interwencji i zaproponowanie działań korygujących.

Zakres przedmiotowy badania stanowią projekty realizowane w ramach priorytetów III – V FEnIKS 2021-2027, które mają podpisane umowy o dofinansowanie lub będące w trakcie procesu oceny i wyboru (w oparciu o dane pochodzące z wniosków o dofinansowanie, które mają zakończony proces oceny lub podlegają ocenie i zostały zarejestrowane w Centralnym Systemie Teleinformatycznym (CST) oraz projekty zidentyfikowane w ramach Wykazu Projektów Zidentyfikowanych (WPZ), dla których nie zostały jeszcze złożone wnioski o dofinansowanie (tj. fiszki projektowe projektów WPZ).

Zakres podmiotowy badania obejmie wszystkich beneficjentów programu FEnIKS 2021-2027, wnioskodawców, których wnioski będą, zgodnie ze stanem na dzień 31.12.2024 w trakcie oceny lub odrzucone, a także potencjalnych wnioskodawców, możliwych do wskazania na podstawie Wykazu Projektów Zidentyfikowanych (WPZ).

Zakres terytorialny badania dotyczy obszaru całej Polski, z wyłączeniem działań realizowanych w ramach priorytetu III (Transport miejski), który zgodnie z założeniami programu FEnIKS 2021-2027 jest ukierunkowany terytorialnie na miejskie obszary funkcjonalne z wyłączeniem Polski Wschodniej.

1.2. Ogólna koncepcja badawcza

Niniejsze badanie bazuje na planie badawczym nazywanym ewaluacją wspieraną teorią (TDE – *Theory-Driven Evaluation*). To standard współczesnych badań efektów interwencji publicznych¹. Dotychczasowe doświadczenia międzynarodowe² wskazują, że jest to efektywne podejście do analizy efektów interwencji. W badaniu opartym na TDE najpierw odtwarza się – w formie schematu logicznego – idealny, zakładany przebieg realizacji instrumentów i ich efektów, tzn. założenie o tym, jaką zmianę, w jaki sposób i w jakich grupach powinny one wywołać i w jakich wskaźnikach ta zmiana się objawi. W tym celu stosuje się modele logiczne (metoda powszechnie stosowana do projektowania i oceny interwencji publicznych³). Punktem wyjścia do prawidłowego określenia celów programu musi być precyzyjna diagnoza i sformułowanie problemu. W wyniku przeprowadzonych analiz otrzymuje się wstępną koncepcję programu. W celu weryfikacji prawidłowości założeń koncepcji warto przełożyć ją na model logiczny. Model logiczny interwencji składa się z następujących elementów:

- przesłanki (opierając się na dowodach...) – opis problemów, na które odpowiedzią ma być interwencja;
- plan wdrażania (jeśli wesprzemy...) – opis działań/wsparcia/typów projektów;
- mechanizm (to nastąpi...) – opis zakładanych produktów lub rezultatów bezpośrednich;

¹ Zob. np. C. Coryn, L. Noakes, C. Westine, D. Schroter, A Systematic Review of Theory-Driven Evaluation Practice From 1990 to 2009, „American Journal of Evaluation”, 32(2)/2011, s. 199-226; K. Olejniczak, Tracing theories behind practice – a theory-driven approach, w: K. Olejniczak, M. Kozak, S. Bienias, S. (red.), Evaluating the effects of regional interventions. A look beyond current Structural Funds’ practice, Ministry of Regional Development, Warszawa 2011

² H. T. Chen, Program theory, w: S. Mathison, Encyclopedia of Evaluation, SAGE Publications, Thousand Oaks, California, Londyn 2005; S. I. Donaldson, Program Theory-Driven Evaluation Science: Strategies and Applications, Lawrence Erlbaum, Nowy Jork 2007; M. Q. Patton, Utilization-focused evaluation. 4th edition, Sage Publications, Los Angeles, Londyn 2008; R. Pawson, Evidence-based Policy: In Search of a Method, „Evaluation”, 8(2)/2002, s. 157-181; A. Petrosino, P. Rogers, T. Huebner, T. Hacsı, Program Theory in Evaluation: Challenges and Opportunities, „New Directions for Evaluation”, 87(Fall)/2000

³ Por. K. Olejniczak, Modele logiczne, w: B. Ledzion, K. Olejniczak, J. Rok (red.), Jak wzmocnić organizacyjne uczenie się w administracji rządowej, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2014, s. 21-41.

- oczekiwana zmiana (i dzięki temu osiągniemy...) – opis zakładanych rezultatów bezpośrednich lub pośrednich w odniesieniu do zakładanych celów szczegółowych.

Ocena stanu wdrażania programu FEnIKS 2021-2027 objęła przede wszystkim dane dotyczące złożonych wniosków oraz zawartych umów i odniesienie ich do założeń programu, jak również wskazanie na rozbieżności pomiędzy założeniami programu a docelowymi kierunkami rozwoju sektora transportu, wynikającymi z dokumentów strategicznych na poziomie krajowym i unijnym.

Ocena wpływu interwencji została dokonana na podstawie badań ilościowych i jakościowych, studiów przypadku oraz analiz kontrfaktycznych prowadzonych metodą *Propensity Score Matching*. Z uwagi na wczesny etap realizacji programu FEnIKS, w celu skwantyfikowania efektów badanej interwencji posłużono się zgromadzonymi przez Wykonawcę danymi dotyczącymi oceny wpływu inwestycji POIiŚ 2014-2020.

W kolejnym zadaniu badawczym polegającym na formułowaniu **wniosków i rekomendacji** kluczowe znaczenie miał panel ekspercki, który pozwolił na weryfikację wniosków płynących z badania w kontekście wiedzy branżowej i naukowej jego uczestników.

Badanie zakończyło się procesem **konsultacji raportu**, w toku którego nastąpiło doprecyzowanie rekomendacji i ich operacjonalizacja przez uczestniczące w konsultacjach instytucje i beneficjentów programu. W celu facylitacji tego procesu przeprowadzono warsztat implementacyjny.

Generalna koncepcja niniejszego badania ma na celu doprowadzić zespół badawczy do przygotowania argumentów dla:

- potwierdzenia zasadności dokonania w ramach przeglądu śródkresowego ostatecznej alokacji kwot elastyczności EFRR i FS w ramach Priorytetów III, IV i V FEnIKS,
- uzasadnienia dla ewentualnych zmian Programu (w szczególności zmian celów końcowych wskaźników programowych).

1.3. Struktura dokumentu

W pierwszej części dokumentu (**rozdziały 1. i 2.**) zarysowano główne cele badania oraz dokonano opisu zastosowanej metodyki. Dojście do końcowych wniosków jest efektem triangulacji metod badawczych wykorzystującym zarówno metody jakościowe (analiza dokumentów, wywiady IDI, panel ekspertów), jak i ilościowe (analiza danych zastanych, modelowanie ekonometryczne, ankiety elektroniczne).

Druga część dokumentu (**rozdział 3.**) stanowi syntezę wyników badania. W **rozdziale 3.1.** przypomniano podstawowe informacje o priorytetach III – V programu FEnIKS, istotne w kontekście tego badania, tj. alokowane kwoty, zakres wsparcia oraz deklarowane cele. **Rozdział 3.2.** bada odniesienie programu FEnIKS do dokumentów strategicznych na poziomie unijnym oraz krajowym (strategie ogólne i te dotyczące konkretnych gałęzi transportu), wskazując na główne dostrzeżone rozbieżności. Omówiono także inne unijne programy wsparcia oferowanego w obszarze transportu

wraz z zarysowaniem demarkacji pomiędzy programem FEnIKS a tymi źródłami wsparcia. W **rozdziale 3.3.** przedstawiono aktualny (31.12.2024 r.) stan realizacji programu FEnIKS w podziale na poszczególne priorytety oraz kierunki wsparcia. W celu zbadania postępów realizacji programu w kontekście rozwoju głównych elementów krajowej sieci transportowej, przywołano rozporządzenie 2024/1679 dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). W **rozdziale 3.4.** określono bieżące wartości wskaźników produktu i rezultatu FEnIKS (tam, gdzie było to możliwe), zaś **rozdział 3.5.** omawia najistotniejsze czynniki wpływające lub mogące wpłynąć na wartości wskaźników produktu i rezultatu osiągnęte w przyszłości. **Rozdział 3.6.** to omówienie głównych barier i problemów napotykanym podczas aplikowania i realizacji projektów FEnIKS, zgłaszanych zarówno na etapie badań jakościowych (podczas wywiadów IDI) jak i ilościowych (ankiety). Do każdej bariery, określonej jako ryzyko realizacyjne, przypisano skutek materializacji ryzyka oraz metody zapobiegania i mitygacji. W **rozdziale 3.7.** dokonano podsumowania modelowania ekonometrycznego w zakresie szacowania potencjalnego rezultatu inwestycji transportowych FEnIKS w odniesieniu do efektów przewidywanych na etapie konstruowania programu.

Trzecią część badania stanowią wnioski i rekomendacje opisane w **rozdziale 4.** Każdemu z wniosków towarzyszy odnosząca się do niego rekomendacja, możliwa do realizacji jeszcze w ramach samego programu FEnIKS 2021-2027 lub w kolejnej perspektywie finansowej. W rozdziale zawarto także syntetyczne odpowiedzi dla postawionych pytań badawczych.

Raport końcowy z badania zawiera dwa załączniki. **Załącznik nr 1. Raport z badań ilościowych** stanowi szczegółowy opis metod stosowanych do oszacowania potencjalnych efektów interwencji z uwzględnieniem kryteriów i wyników segmentacji, a także podsumowanie ankiety elektronicznej zawierające rozkład odpowiedzi dla wszystkich pytań. **Załącznik nr 2. Raport z badań jakościowych** zawiera notatki z wszystkich przeprowadzonych wywiadów indywidualnych oraz podsumowanie przeprowadzonego panelu ekspertów.

2. Opis metodyki badania

Odniesienie do pytań badawczych

W ramach niniejszego opracowania postawiono 19 pytań badawczych. Udzielenie na nie odpowiedzi powinno przybliżyć do realizacji podstawowego celu badania jakim jest wypracowanie korekt programu FEnIKS optymalnych z punktu widzenia osiągnięcia celów końcowych. Poniższa tabela opisuje powiązanie pytań badawczych z metodami badawczymi, które mają posłużyć do udzielenia na nie odpowiedzi.

Tabela 1. Powiązanie pytań badawczych z metodami badawczymi.

Pytanie badawcze	Metody badawcze
1. W jakim zakresie realizowane projekty w ramach priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027 przyczyniają się do realizacji celów szczegółowych określonych w Programie?	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza danych (w szczególności dotyczących złożonych wniosków i zawartych umów o dofinansowanie) pozwoliła określić zakres oddziaływania projektów w ramach priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027 na realizację celów szczegółowych określonych w Programie.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadach poruszone zostały kwestie wpływu omawianych priorytetów na realizację celów szczegółowych Programu, wraz ze wskazaniem sposobu oddziaływania.</p> <p>Warsztat implementacyjny</p> <p>Omówione zostały kwestie ewentualnych zmian w Programie mające wpływ na realizację celów szczegółowych.</p>
2. W jaki sposób projekty wspierane w ramach osi III-V FEnIKS 2021-2027 przyczyniają się do realizacji priorytetów rozwojowych określonych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych (z uwzględnieniem Country specific recommendations 2024)?	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza unijnych i krajowych dokumentów strategicznych w odniesieniu do założeń programu FEnIKS pozwoliła na zweryfikowanie zbieżności priorytetów rozwojowych.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadach poruszone zostały kwestie wpływu omawianych projektów na realizację priorytetów rozwojowych określonych w dokumentach unijnych i krajowych.</p> <p>Warsztat implementacyjny</p> <p>Omówione zostały kwestie ewentualnych zmian w Programie mające wpływ na realizację priorytetów rozwojowych określonych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych.</p>
3. Czy identyfikowane są potrzeby dostosowania zakresu wsparcia FEnIKS lub sposobu realizacji projektów FEnIKS w związku z priorytetami rozwojowymi lub innymi wyzwaniami aktualnymi na moment przeglądu śródkresowego, tj. na koniec roku 2024?	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza danych (w szczególności dotyczących złożonych wniosków i zawartych umów o dofinansowanie) pozwoliła na określenie stopnia realizacji programu w poszczególnych dziedzinach.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadach poruszono kwestię ewentualnych potrzeb w kontekście zmian Programu.</p> <p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci zostali zapytani o potrzebę zmian w Programie z punktu widzenia wyzwań stojących przed reprezentowaną przez nich gałęzią transportu.</p> <p>Warsztat implementacyjny</p> <p>Propozycje ewentualnych zmian w Programie zostały poddane operacjonalizacji.</p>
4. Czy realizacja priorytetów transportowych FEnIKS postępuje zgodnie z założeniami określonymi w Programie (w szczególności w zakresie celów	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza danych (w szczególności dotyczących złożonych wniosków i zawartych umów o dofinansowanie) pozwoliła na określenie stopnia realizacji programu w poszczególnych dziedzinach.</p>

Pytanie badawcze	Metody badawcze
<p>pośrednich wskaźników produktu)?</p> <p>5. Czy postęp realizacji projektów transportowych FEnIKS zapewnia realizację celów końcowych wskaźników produktu i rezultatu określonych w FEnIKS? Czy identyfikowane są potrzeby dostosowania Programu w tym zakresie? Jeśli tak, to czym są one uzasadnione?</p>	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza danych (w szczególności dotyczących złożonych wniosków i zawartych umów o dofinansowanie) pozwoliła na określenie stopnia realizacji programu w poszczególnych dziedzinach. W tym kontekście określono potencjalny poziom realizacji celów końcowych.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadach poruszono kwestie związane ze stopniem realizacji priorytetów transportowych FEnIKS oraz czynnikami wpływającymi na osiągnięcie celów pośrednich i końcowych.</p>
<p>6. Jakie argumenty dotyczące projektów transportowych FEnIKS wskazują na zasadność dokonania dla nich ostatecznej alokacji kwoty elastyczności Programu FEnIKS w 2025 roku na podstawie oceny wyniku przeglądu śródkresowego?</p>	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza objęła dokumenty w zakresie planowanych kwot alokacji oraz dane rzeczowo-finansowe projektów transportowych FEnIKS.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadach poruszono kwestie związane z możliwościami dokonania ostatecznej alokacji kwoty elastyczności.</p> <p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci zostali zapytani o potrzeby w zakresie dostosowania programu FEnIKS w latach 2026-2027.</p> <p>Panel ekspertów</p> <p>Podczas panelu omówiono argumenty wskazujące na zasadność dokonania ostatecznej alokacji kwoty elastyczności dla poszczególnych priorytetów w 2025 roku.</p> <p>Warsztat implementacyjny</p> <p>Omówiono kwestie zasadności ostatecznej alokacji kwoty elastyczności Programu FEnIKS w 2025 roku.</p>
<p>7. Jaka będzie potencjalna wartość dodana uzyskiwana przez Polskę i UE dzięki wdrażaniu projektów realizowanych w ramach osi III-V FEnIKS?</p>	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza objęła dokumenty strategiczne (unijne i krajowe) w zakresie oczekiwanej wartości dodanej uzyskanej przez Polskę i UE w wyniku wdrażania projektów realizowanych w ramach osi III-V FEnIKS.</p> <p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci zostali zapytani o określenie wpływu projektów FEnIKS na otoczenie ich realizacji a także o nieplanowe pozytywne lub negatywne efekty uboczne.</p> <p>Modelowanie ekonometryczne</p> <p>Wykorzystanie tej metody pozwoliło na określenie potencjalnej wartości dodanej uzyskiwanej przez Polskę i UE dzięki wdrażaniu projektów realizowanych w ramach osi III-V FEnIKS.</p>
<p>8. Jaki wpływ będą miały realizowane projekty transportowe FEnIKS na rozwój społeczno-gospodarczy i spójność terytorialną na poziomie kraju?</p>	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza objęła dokumenty strategiczne (unijne i krajowe) w zakresie oczekiwanych efektów społeczno-gospodarczych oraz poprawy spójności terytorialnej kraju w wyniku wdrażania projektów realizowanych w ramach osi III-V FEnIKS, ponadto dokonano analizy domknięcia sieci TEN-T po zakończeniu realizacji wszystkich projektów przewidzianych w programie.</p> <p>Panel ekspertów</p> <p>Wnioski z badania zostały omówione z ekspertami, aby wskazać na potencjalne efekty społeczno-gospodarcze oraz poprawę spójności terytorialnej kraju dzięki projektom realizowanym w ramach osi III-V FEnIKS.</p>
<p>9. Czy występują czynniki wewnętrzne i zewnętrzne pozytywne lub negatywne, które mają wpływ na realizację</p>	<p>Analiza danych zastanych</p>

Pytanie badawcze	Metody badawcze
zakładanych celów pośrednich i końcowych wskaźników Priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027, jeśli tak to jakie? Co można zrobić, żeby wyeliminować czynniki negatywne?	<p>Analiza objęła realizowane wcześniej badania ewaluacyjne dotyczące perspektywy finansowej 2014-2020 w zakresie czynników wpływających na powodzenie programów pomocowych w sektorze transportu.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadach poruszono kwestie czynników wewnętrznych i zewnętrznych mających wpływ na realizację celów pośrednich i końcowych wskaźników Priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027.</p> <p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci zostali poproszeni o określenie czynników wewnętrznych i zewnętrznych mających wpływ na realizację celów pośrednich i końcowych wskaźników Priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027 z punktu widzenia realizowanego/możliwego do realizacji projektu.</p> <p>Panel ekspertów</p> <p>Podczas panelu omówione zostały czynniki mające wpływ na realizację celów pośrednich i końcowych wraz ze sposobami zapobiegania i mitygacji czynników ryzyka.</p>
10. Jakie są potencjalne zagrożenia dla skuteczności wdrażania projektów FEnIKS?	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza objęła realizowane wcześniej badania ewaluacyjne dotyczące perspektywy finansowej 2014-2020 w zakresie czynników wpływających na powodzenie unijnych programów wsparcia w sektorze transportu.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadach poruszono potencjalne zagrożenia dla skuteczności wdrażania projektów FEnIKS z punktu widzenia IZ i IP oraz wnioskodawców.</p> <p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci zostali poproszeni o określenie potencjalnych zagrożeń dla skuteczności wdrażania projektów FEnIKS z punktu widzenia podmiotu realizującego/planującego realizację projektu.</p>
11. W jaki sposób architektura programu, w tym przyporządkowanie funduszy (Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) oraz podział alokacji i wskaźników na kategorie regionów wpływa na tempo wdrażania projektów transportowych?	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analizom poddane zostały dokumenty programowe przyporządkowujące fundusze pomocowe do poszczególnych regionów wraz z demarkacją pomiędzy poszczególnymi programami.</p> <p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci zostali poproszeni o określenie czynników wpływających na tempo wdrażania projektów transportowych.</p>
12. Które typy projektów drogowych pozwolą na realizację celów programu i gwarantują osiągnięcie wskaźników?	<p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadach poruszono kwestie związane z realizacją projektów drogowych w minionych perspektywach finansowych. Respondenci wskazali, który typ projektów w największym stopniu przyczyniały się do realizacji wskaźników.</p> <p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci (ukierunkowanie na tych realizujących/planujących realizację projektów drogowych) zostali poproszeni o określenie, które projekty w ich opinii w największym stopniu pozwalają na realizację zakładanych wskaźników i celów programu.</p> <p>Modelowanie ekonometryczne</p> <p>W ramach modelowania określono efektywność oraz rezultaty realizacji projektów drogowych w zależności od ich typu.</p>
13. Czy zaplanowane nabory związane z projektami drogowymi pozwolą uniknąć zaobserwowanych we wcześniejszych perspektywach problemów związanych z	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analizy objęły harmonogramy naborów prowadzonych w ramach FEnIKS oraz nabory z programów regionalnych w celu określenia intensywności prac na infrastrukturze drogowej w poszczególnych latach perspektywy 2021-2027. Analizy objęły także informacje dotyczące poszczególnych inwestycji publikowane przez GDDKiA.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p>

Pytanie badawcze	Metody badawcze
kumulacją inwestycji w jednym czasie	<p>W wywiadach poruszono kwestie wystąpienia potencjalnej kumulacji projektów drogowych.</p> <p>Panel ekspertów</p> <p>W trakcie panelu omówiono kwestię możliwych ryzyk związanych z nadmierną intensywnością ogłaszanych naborów na projekty drogowe.</p>
14. W jaki sposób beneficjenci/potencjalni beneficjenci projektów kolejowych zapewnią osiągnięcie zakładanych wskaźników rezultatu związanych z oszczędnościami czasu oraz liczbą użytkowników linii kolejowych?	<p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadach poruszono kwestie możliwości jakie beneficjenci/potencjalni beneficjenci projektów kolejowych mogą mieć w zakresie wpływu na zakładane wskaźniki rezultatu związanych z oszczędnościami czasu oraz liczbą użytkowników linii kolejowych.</p> <p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analizy objęły ogólnodostępne dane dotyczące wymian pasażerskich na stacjach kolejowych oraz dotyczące liczby przewiezionych pasażerów, a także pracy przewozowej wykonywanej na liniach kolejowych, w celu określenia tendencji zmian, co pozwolić może na urealnienie wartości wskaźników.</p>
15. W jakim stopniu istniejąca alokacja środków na infrastrukturalne projekty kolejowe uwzględnia potencjalny znaczący wzrost zapotrzebowania na transport kolejowy towarów, mający swoje źródło w konieczności spełniania celów klimatycznych UE?	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Przeanalizowano zamierzenia inwestycyjne PKP PLK w kontekście potencjalnego zwiększenia wolumenu przewozów towarowych na poszczególnych kierunkach. Analiza objęła także dane dotyczące wielkości przewozów towarowych na sieci kolejowej (SOLK).</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadzie (respondent z zakresu transportu kolejowego) zadano pytania uszczegóławiające dotyczące realizacji projektów związanych z obsługą połączeń towarowych i dostosowaniem infrastruktury kolejowej do zwiększonego wolumenu przewozów towarowych.</p>
16. Jakie działania podjęto w zakresie procedur ułatwiających realizację inwestycji intermodalnych?	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza dokumentów programowych FEnKS oraz POIiŚ 2014-2020 pozwoli określić zmiany jakie zaszły w zakresie procedur realizacji projektów intermodalnych.</p> <p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci (ukierunkowanie na tych realizujących/planujących realizację projektów intermodalnych) zostali poproszeni o wskazanie, jakich zmian oczekiwaliby w zakresie procedur ułatwiających realizację inwestycji.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadzie (respondent z zakresu transportu intermodalnego) zadano pytania uszczegóławiające dotyczące problemów w zakresie procedur związanych z realizacją projektów w minionej perspektywie finansowej, a także oczekiwań w zakresie ich rozwiązania. Respondent ocenił wpływ aktualnych procedur na możliwość realizacji projektów.</p>
17. Jakie działania powinny zostać podjęte, aby projekty intermodalne FEnKS nie były konkurencyjne wobec projektów z Krajowego Programu Odbudowy?	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Analiza danych objęła dokumenty programowe FEnKS oraz KPO w zakresie możliwości realizacji projektów intermodalnych. Porównano zapisy obejmujące zasady realizacji projektów, kwestie proceduralne oraz możliwości uzyskania finansowania.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadzie (respondent z zakresu transportu intermodalnego) poruszono kwestie dotyczące różnic w realizacji projektów z KPO a z programu FEnKS</p>
18. Jak może zmienić się mobilność mieszkańców miast dzięki zwiększeniu alokacji na transport miejski?	<p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci (ukierunkowanie na tych realizujących/planujących realizację projektów w zakresie transportu miejskiego) zostali poproszeni o wskazanie, jakie zmiany w zakresie mobilności mieszkańców mogą się dokonać dzięki realizacji poszczególnych typów projektów. Pozwoliło to na ocenę właściwej alokacji kierowanej do konkretnych grup projektów. Zbadane zostały także plany beneficjentów dotyczące uruchamiania nowych linii przewozowych.</p>

Pytanie badawcze	Metody badawcze
19. Jakie działania dodatkowe muszą być podejmowane przez beneficjentów/potencjalnych beneficjentów w celu osiągnięcia zakładanych wskaźników, inne niż prowadzenie działań infrastrukturalnych i taborowych?	<p>Modelowanie ekonometryczne</p> <p>Modelowanie pozwoliło na oszacowanie potencjalnego wpływu projektów FEnIKS w zakresie mobilności miejskiej na zachowania mobilnościowe mieszkańców. Wykorzystano dane publikowane przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej.</p> <p>Ankiety elektroniczne</p> <p>Respondenci (ukierunkowanie na tych realizujących/planujących realizację projektów w zakresie transportu miejskiego) zostali poproszeni o wskazanie, jakie dodatkowe działania realizowane przez beneficjentów, potencjalnych beneficjentów, wnioskodawców i potencjalnych wnioskodawców mogą w największym stopniu wpływać na osiągnięcie zakładanych wskaźników i celów programu.</p> <p>Wywiady indywidualne IDI</p> <p>W wywiadzie (respondent z zakresu transportu miejskiego) zostały zadane pytania uszczegóławiające dotyczące wpływu działań dodatkowych na osiągnięcie zakładanych wskaźników i celów programu. Zbadane zostały także oczekiwania respondenta wobec innych podmiotów mających wpływ na realizację wskaźników i celów programu.</p>

Źródło: opracowanie własne

Analiza danych zastanych (desk research)

Analiza danych zastanych objęła:

1. Dokumenty programowe FEnIKS 2021-2027:
 - Program FEnIKS 2021-2027;
 - Szczegółowy Opis Priorytetów (SZOP);
 - Tabele finansowe;
 - Kryteria wyboru projektów i systemu wyboru projektów;
 - Harmonogram naborów.
2. Dane o prowadzonych naborach, złożonych WoD i zawartych UoD (aktualne na dzień 31.12.2024 r.).
3. Dokumenty strategiczne w obszarze transportu - unijne:
 - Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu ;
 - Rozporządzenie (UE) nr 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje;
 - Zielona Księga „Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności”;
 - Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”;
 - Rozporządzenie ustanawiające instrument „Łącząc Europę”;
 - Utrzymać Europę w ruchu. Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu - Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego;
 - Europejski Zielony Ład;
 - Country specific recommendations;

- Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu – komunikat Komisji;
 - Zrównoważona Europa 2030;
 - Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 2022 r. w sprawie planu działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich;
 - Non-paper Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient.
4. Dokumenty strategiczne w obszarze transportu - krajowe:
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030;
 - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku;
 - Krajowa Polityka Miejska 2030;
 - Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.);
 - Aktualizacja Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032);
 - Program Inwestycji Dworcowych 2024-2030;
 - Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.;
 - Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030;
 - Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku;
 - Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.).
5. Branżowe dane kontekstowe z następujących źródeł:
- Bank Danych Lokalnych GUS;
 - Raporty Komendy Głównej Policji Biuro Ruchu Drogowego „Wypadki drogowe w (...) roku”;
 - Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021;
 - Urząd Transportu Kolejowego (wypadki kolejowe);
 - System Ewidencji Wypadków i Kolizji;
 - Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (zanieczyszczenie powietrza);
 - SOLK (Statystyka Obciążenia Linii Kolejowych);
 - Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
 - Zintegrowany Model Ruchu (natężenie ruchu drogowego, kalkulacje emisji CO₂).

Ankiety elektroniczne

W ramach niniejszej ewaluacji przeprowadzono badanie ilościowe *mixed-mode* w formie ankiety internetowej wspomaganą przez jednokrotne przypomnienie telefoniczne.

Operat badania ograniczono do beneficjentów, wnioskodawców i potencjalnych wnioskodawców programu FEnIKS 2021-2027 w obszarze transportu. Wnioskodawców zidentyfikowano na dzień

20.08.2024 na podstawie danych z systemu CST oraz Wykazu Projektów Zidentyfikowanych (łącznie 82 y). Listę potencjalnych wnioskodawców uzupełniono o przewoźników kolejowych działających w ruchu pasażerskim i towarowym oraz operatorów terminali intermodalnych, co do których wiadomo, że będą zainteresowani dofinansowaniem w ramach priorytetów FENX.05.05 Tabor kolejowy oraz FENX.05.06 Transport intermodalny⁴. Ankieta została zaadresowana łącznie do 104 podmiotów. Spłynęło 56 kompletnych odpowiedzi, otrzymano zatem zwrot na poziomie 53,8% badanej próby.

Pytania postawione respondentom dotyczyły:

- subiektywnej oceny efektów realizacji projektów w różnych dziedzinach życia i aktywności gospodarczej;
- barier i trudności napotkanych podczas procesu aplikowania i późniejszej realizacji oraz rozliczenia projektów;
- komplementarności i spójności programu FEnIKS 2021-2027 z innymi formami wsparcia inwestycji;
- obszarów działalności wymagających potencjalnie większego wsparcia w latach 2026-2027.

Szczegółowe wyniki badania ankietowego są zawarte w Załączniku nr 1 do przedmiotowego raportu.

Wywiady indywidualne (IDI)

Na potrzeby niniejszego badania przeprowadzono 14 wywiadów pogłębionych (IDI) z następującymi respondentami:

1. IZ FEnIKS – Departament Programów Infrastrukturalnych, osoby odpowiedzialne za wdrażanie programu.
2. IZ FEnIKS – Departament Programów Infrastrukturalnych, osoby odpowiedzialne za monitorowanie i programowanie.
3. IP FEnIKS – Departament Projektów Drogowych.
4. IP FEnIKS – Departament Projektów Miejskich.
5. IP FEnIKS – Departament Projektów Kolejowych.
6. IP FEnIKS – Departament Projektów Multibranszowych.
7. IP FEnIKS – Wydział ds. Ochrony Środowiska.
8. IP FEnIKS – Departament Monitoringu i Programowania.
9. Wnioskodawca – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
10. Wnioskodawca – PKP PLK S.A.
11. Wnioskodawca – Instytucja Pośrednicząca Aglomeracji Wałbrzyskiej.
12. Potencjalny wnioskodawca – Zarząd Portu Morskiego Gdynia.

⁴ W tym celu wykorzystano listy rezerwowe oraz informację o wnioskach odrzuconych w poprzednich programach wsparcia, m.in. w ramach Krajowego Planu Odbudowy.

13. Potencjalny wnioskodawca – DB Cargo Polska S.A.

14. Potencjalny wnioskodawca – Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego.

Przygotowane wcześniej scenariusze wywiadów pozwoliły na ukierunkowanie dyskusji wokół pytań badawczych. Notatki z poszczególnych wywiadów są zawarte w Załączniku nr 2 do przedmiotowego raportu.

Modelowanie ekonometryczne

W ramach badania przeprowadzono modelowanie ekonometryczne metodą SPSM (ang. *Stratified Propensity Score Matching*) w celu oszacowania efektu netto interwencji (faktycznego lub potencjalnego). Jest to metoda analizy kontrfaktycznej umożliwiająca ustalenie efektów konkretnej interwencji poprzez identyfikację, a następnie porównanie jednostek, które różnią się nie faktem, lecz stopniem poddania interwencji. Podstawowym aspektem odróżniającym tę metodę od standardowej metody PSM (ang. *Propensity Score Matching*) jest podział jednostek na segmenty o podobnej charakterystyce przed rozpoczęciem interwencji oraz poszukiwanie podobnych do siebie jednostek w ramach tych segmentów. Osiągnięte różnice w ramach badanych sytuacji kontrfaktycznych rozumiane są w niniejszym badaniu jako efekt netto interwencji.

Porównaniu podległy zmienne objaśniane obrazujące efekty środowiskowe (średnioroczne stężenie pyłów zawieszonych), wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (dane GUS, SEWiK), wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego (dane IGKM) czy wpływ na wolumeny w ruchu pasażerskim i towarowym (dane SOLK, GPR, Zintegrowanego Modelu Ruchu).

W kolejnych krokach analitycznych przeprowadzono następujące czynności:

- segmentacja jednostek (powiatów oraz miejskich obszarów funkcjonalnych) na podstawie wartości wybranych zmiennych przed rozpoczęciem interwencji;
- za pomocą analizy dyskryminacyjnej w ramach segmentów zidentyfikowano jednostki najbardziej podobne do siebie, które w wyniku połączenia w pary, stworzyły sytuacje kontrfaktyczne;
- porównując jednostki w ramach sytuacji kontrfaktycznych, oszacowano efekt netto interwencji;
- podjęto próbę redukcji liczby zmiennych objaśniających za pomocą analizy czynnikowej;
- przeprowadzono analizę regresji w celu identyfikacji oddziaływania transportowego, środowiskowego, w obszarze bezpieczeństwa oraz społeczno-ekonomicznego.

Szczegółowy opis modelowania ekonometrycznego zawarto w Załączniku nr 1. do niniejszego raportu.

Panel ekspertów

Panel ekspertów związany z przedmiotowym badaniem odbył się 16. grudnia 2024 roku w formule zdalnej. W panelu udział wzięli eksperci z następujących instytucji:

1. Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach – Katedra Transportu.
2. Uniwersytet Gdański – Zakład Gospodarki Morskiej.
3. Uniwersytet Gdański – Katedra Rynku Transportowego.
4. Uniwersytet Gdański – Wydział Ekonomiczny.

Obecny byli także przedstawiciele IP FEnIKS (Departament Analiz Transportowych, Departament Monitoringu i Programowania) oraz IZ FEnIKS (Departament Programów Infrastrukturalnych).

W pierwszej części spotkania Wykonawca przedstawił informacje o aktualnym postępie realizacji programu FEnIKS 2021-2027 oraz kluczowe wnioski płynące z badania. Druga część spotkania była poświęcona dyskusji skupionej wokół następujących pytań badawczych:

1. W jakim stopniu projekty (wnioskowane lub przyjęte do realizacji) wpłyną na zmianę krajowego *modal split* oraz realizację celów dot. obniżenia emisji w transporcie?
2. Jaki wpływ będą miały realizowane projekty transportowe FEnIKS na rozwój społeczno-gospodarczy i spójność terytorialną na poziomie kraju?
3. Jak może zmienić się mobilność mieszkańców miast dzięki zwiększaniu alokacji na transport miejski?
4. Czy identyfikowane są potrzeby dostosowania zakresu wsparcia FEnIKS lub sposobu realizacji projektów FEnIKS w związku z priorytetami rozwojowymi lub innymi wyzwaniem aktualnymi na moment przeglądu śródkresowego, tj. na koniec roku 2024?

Warsztat implementacyjny

Podczas warsztatu nastąpiła prezentacja wyników badania oraz projektu raportu końcowego i sformułowanych propozycji rekomendacji, szczególnie w zakresie potwierdzenia zasadności dokonania w ramach przeglądu śródkresowego ostatecznej alokacji kwot elastyczności EFRR i FS w ramach Priorytetów III, IV i V FEnIKS oraz uzasadnienia dla ewentualnych zmian Programu (w szczególności zmian celów końcowych wskaźników programowych).

Metoda pozwoliła zapoznać odbiorców badania odpowiedzialnymi za kształt Programu z proponowanymi zmianami, a następnie je przedyskutować. Pozwoliło to na ustalenie ostatecznej formy kwot alokacji oraz proponowanych zmian w Programie.

W trakcie warsztatu została przeprowadzona ankieta internetowa w której uczestnicy mogli udzielić odpowiedzi. Pytania dotyczyły:

- Uszeregowania rekomendacji według ich ważności/istotności (osobno dla rekomendacji dotyczących perspektywy 2021-2027 i perspektywy 2028-2034);

- Dodania nowych, nieomawianych wcześniej rekomendacji;
- Wyboru celu, na który kwota elastyczności powinna być przeznaczona w pierwszej kolejności;
- Rozdystrybuowania hipotetycznej kwoty elastyczności pomiędzy poszczególne cele.

3. Wyniki badania

3.1. Podstawowe informacje o programie FEnIKS

Program FEnIKS 2021-2027 stanowi kontynuację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ 2014-2020) realizowanego w perspektywie finansowej UE 2014-2020. FEnIKS został przyjęty do realizacji przez Komisję Europejską w dniu 6 października 2022 r. Łączna alokacja środków pomocowych FEnIKS w zakresie transportu opiewa na 12,911 mld EUR, w tym:

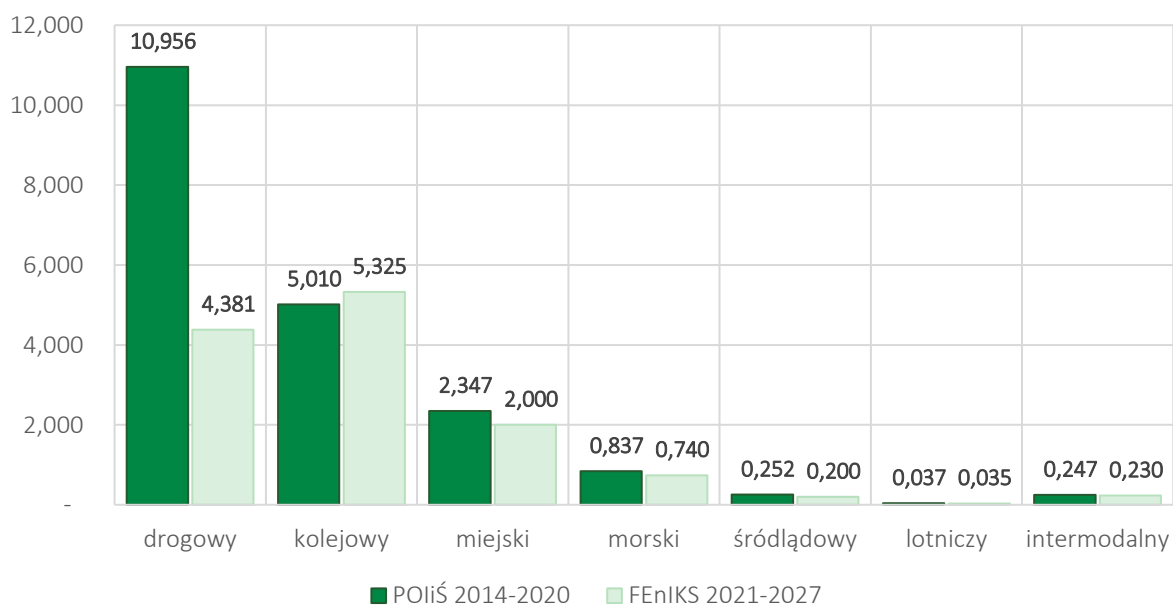
- 2,000 mld EUR na Priorytet III: Transport miejski (inwestycje w infrastrukturę i tabor transportu zbiorowego, cyfryzacja transportu zbiorowego),
- 4,385 mld EUR na Priorytet IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności (budowa i modernizacja dróg i linii kolejowych w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, systemy zarządzania w transporcie kolejowym i wodnym śródlądowym, systemy bezpieczeństwa w transporcie lotniczym oraz projekty w zakresie łagodzenia jego oddziaływania na środowisko),
- 6,526 mld EUR na Priorytet V: Wsparcie sektora transportu z EFRR (m.in. budowa i modernizacja dróg i linii kolejowych w sieci TEN-T i poza nią, inwestycje w portach morskich, zeroemisyjny tabor kolejowy, transport intermodalny, cyfryzacja transportu).

Poniższe wykresy (por. Rysunek 1 i Rysunek 2) obrazują różnice w alokacji środków na poszczególne gałęzie transportu pomiędzy POIiŚ 2014-2020 oraz FEnIKS 2021-2027 oraz szczegółowe cele alokacji w FEnIKS. Zasadniczą różnicę stanowi zmniejszenie o niemal połowę kwoty alokowanej na inwestycje drogowe. Celem programu FEnIKS w tym obszarze jest domknięcie drogowej sieci bazowej TEN-T do 2030 roku (w dalszej perspektywie także sieci bazowej rozszerzonej do 2040 roku oraz kompleksowej do 2050 roku) oraz wsparcie budowy wybranych obwodnic miejscowości w ciągu dróg krajowych. Oznacza to znaczną redukcję zakresu możliwych do realizacji projektów względem POIiŚ 2014-2020, wynikającą przede wszystkim z faktu, że przeważająca część sieci drogowej TEN-T została już wybudowana w ramach poprzednich perspektyw finansowych.

Na uwagę zasługuje także nieznaczny wzrost budżetu alokowanego na transport kolejowy (inwestycje infrastrukturalne i taborowe) o około 6,3% ze względu na większe potrzeby inwestycyjne w zakresie domknięcia kolejowej sieci TEN-T oraz ogólne przesunięcie priorytetów rozwojowych UE w kierunku promowania zrównoważonych form transportu. Biorąc pod uwagę wszystkie krajowe programy wsparcia, przesunięcie środków w kierunku transportu kolejowego jest jeszcze bardziej zauważalne pomimo ogólnego ograniczenia środków dostępnych z Funduszu Spójności w perspektywie finansowej 2021-2027. W zakresie programów krajowych, na cele związane z transportem kolejowym alokowano 5,325 mld EUR w ramach FEnIKS, około 3,9 mld EUR w ramach KPO oraz około 0,9 mld EUR w ramach instrumentu CEF (ostateczna kwota dla CEF może się różnić w zależności od wyników przyszłego naboru). Większość środków trafi na cel budowy i modernizacji liniowej infrastruktury kolejowej, gdzie jedynym beneficjentem jest PKP PLK.

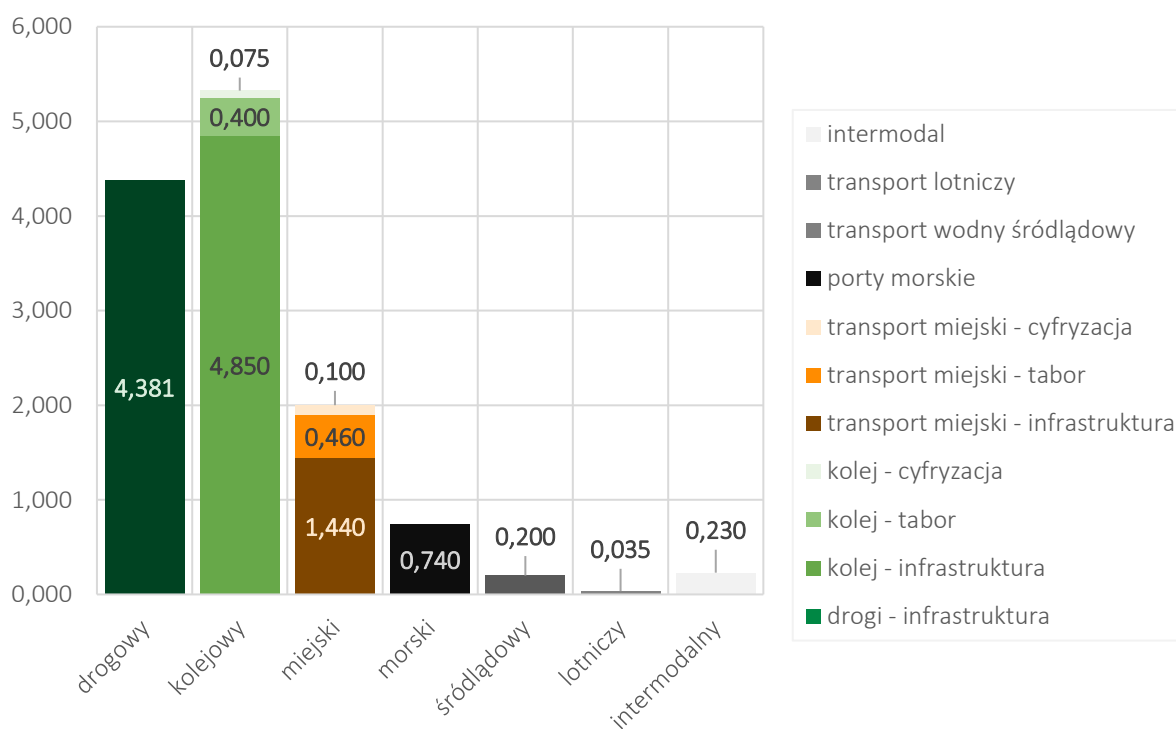
Konieczność absorpcji puli środków pomocowych przeznaczonej na nowe (tj. nie fazowane lub etapowane) projekty w stosunkowo krótkim czasie może stanowić duże wyzwanie dla narodowego zarządcy infrastruktury, zarówno pod kątem proceduralnym (przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej), jak i wykonawczym (potencjał branży, dostępność materiałów i komponentów) oraz ograniczonym okresem kwalifikowalności czasem na wydatkowanie środków.

Rysunek 1. Zestawienie dostępnych alokacji na poszczególne sektory (w mld EUR) w ramach POIiŚ 2014-2020 oraz FEnIKS 2021-2027.



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 2. Zestawienie dostępnych alokacji na poszczególne sektory (w mld EUR) w ramach FEnIKS 2021-2027.



Źródło: opracowanie własne.

Nabory wniosków o dofinansowanie w ramach programu FEnIKS rozpoczęto w IV kwartale 2023 r. Jednocześnie, zgodnie z aktualnie obowiązującymi wytycznymi MFiPR⁵, końcowym terminem kwalifikowalności wszelkich wydatków jest 31 grudnia 2029 r. według zasady „n+2”⁶. Okres pozostały na przygotowanie i realizację inwestycji obejmuje zatem część 2024 roku oraz lata 2025-2029. W przypadku złożonych inwestycji infrastrukturalnych obejmujących prace studialne, projektowe i wykonawcze oraz inwestycji w tabor kolejowy, okres ten może okazać się zbyt krótki, aby można było je w pełni zaplanować, zrealizować i rozliczyć. Zdaniem potencjalnych beneficjentów w projektach taborowych, producenci lokomotyw oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych borykają się z nagromadzeniem zamówień, co może wiązać się z brakiem mocy produkcyjnych dla zapewnienia dostaw taboru przed końcem 2029 roku.

Powstaje więc realne ryzyko nierozliczenia projektów do końca 2029 roku, dotyczące w szczególności działań: FENX.05.05 Tabor kolejowy oraz FENX.05.06 Transport intermodalny. Ryzyko to należy zaadresować w ramach niniejszej oceny śródkresowej - z jednej strony poprzez bieżące monitorowanie postępów w realizacji ww. działań, z drugiej zaś poprzez takie korekty programu,

⁵ Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027, https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/112343/Wytyczne_dotyczace_kwalifikowalnosci_2021_2027.pdf, dostęp: 14.07.2024.

⁶ Zasada „n+2” odnosi się do okresu programowania Unii Europejskiej i określa dodatkowy okres na realizację i rozliczanie projektów po zakończeniu okresu programowania.

które pomogą maksymalnie wykorzystać dostępne środki, przyczyniając się jednocześnie do możliwie najlepszej realizacji założeń i celów FEnIKS.

Istotnym, z punktu widzenia niniejszego badania, będzie także zwrócenie uwagi na problemy związane z udziałem w naborach czy czasem ich trwania, które zostały przedstawione w badaniach ewaluacyjnych dotyczących perspektywy 2014-2020. Z uwagi na fakt, że badania ewaluacyjne były prowadzone nawet w 2024 roku⁷, nie można było wziąć pod uwagę ich wyników i rekomendacji podczas wcześniejszego kreowania działań w ramach FEnIKS. W 2024 roku przeprowadzona została bieżąca ewaluacja kryteriów i systemu wyboru projektów w FEnIKS⁸, która zwróciła uwagę m.in. na zbyt krótki czas trwania naborów czy ryzyko rozliczania projektów poza okresem programowania (n+2) w przypadku przedsięwzięć taborowych.

Beneficjenci unijnych programów wsparcia w obszarze transportu, realizowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (w tym POIiŚ), zwracali uwagę na problemy związane z przygotowaniem wniosków o dofinansowanie. W szczególności dotyczyło to mniejszych samorządów, w których brakuje wykwalifikowanej kadry (z odpowiednim przygotowaniem merytorycznym w danej dziedzinie) lub liczba pracowników jest zbyt mała w stosunku do liczby ogłaszanych naborów. Kumulacja naborów z różnych programów stanowi także wyzwanie organizacyjne dla IZ oraz IP. Zwracano uwagę na potrzebę zlecenia przez wnioskodawców przygotowania kompletnej dokumentacji do firm zewnętrznych, co generowało dodatkowe koszty – i często stawia potencjalnego beneficjenta przed decyzją, czy składać wniosek o dofinansowanie, na który trzeba przeznaczyć środki finansowe w celu przygotowania, bez gwarancji uzyskania przedmiotowego dofinansowania, czy z tego zrezygnować⁹. Weryfikacja tych aspektów, w tym łatwości przygotowania kompletnej dokumentacji w ramach naborów FEnIKS może być zatem szczególnie istotna z punktu widzenia osiągnięcia założonych celów.

Analiza kontekstu badania wskazuje na konieczność kompleksowego podejścia do oceny śródkresowej działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027, w tym w szczególności:

- wskazania kluczowych problemów napotykanym przez beneficjentów we wcześniejszych perspektywach, utrudniających osiągnięcie efektów;
- skupieniu się na kształcie (jakości) realizowanej infrastruktury, a nie tylko na ilości;
- zwrócenia uwagi na zmianę paradygmatu interwencji transportowych, nastawionych wcześniej głównie na budowę spójnej sieci TEN-T i głównie projekty drogowe, i

⁷ M. Wolański, D. Makurat i inni, Ocena wpływu inwestycji z zakresu transportu realizowanych w ramach polityki spójności w perspektywie 2014-2020, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa, 2024.

⁸ Ewaluacja bieżąca kryteriów wyboru projektów i systemu wyboru projektów w ramach priorytetu III, IV i V Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS) 2021-2027, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Warszawa, 2024.

⁹ M. Wolański, B. Paczek i inni, Ewaluacja wsparcia Obszarów Strategicznej Interwencji w latach 2014-2021, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa, 2022.

uwzględnienie nowego podejścia opartego na zwiększaniu zrównoważonej mobilności, przy równoczesnym domykaniu sieci bazowej i kompleksowej TEN-T.

3.2. Aktualne uwarunkowania strategiczne

Rozdział adresuje następujące pytania badawcze:

W jaki sposób projekty wspierane w ramach osi III-V FEnIKS 2021-2027 przyczyniają się do realizacji priorytetów rozwojowych określonych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych (z uwzględnieniem Country specific recommendations 2024)?

Czy identyfikowane są potrzeby dostosowania zakresu wsparcia FEnIKS lub sposobu realizacji projektów FEnIKS w związku z priorytetami rozwojowymi lub innymi wyzwaniami aktualnymi na moment przeglądu śródkresowego, tj. na koniec roku 2024?

W jakim stopniu istniejąca alokacja środków na infrastrukturalne projekty kolejowe uwzględnia potencjalny znaczący wzrost zapotrzebowania na transport kolejowy towarów, mający swoje źródło w konieczności spełniania celów klimatycznych UE?

Zgodnie z artykułem 18 Rozporządzenia ramowego¹⁰, państwo członkowskie dokonuje przeglądu śródkresowego programów wsparcia wspieranych z EFRR, EFS+, Funduszu Spójności i FST, biorąc pod uwagę m.in. następujące elementy:

- nowe wyzwania wskazane w stosownych zaleceniach dla poszczególnych krajów przyjętych w 2024 r.;
- w stosownych przypadkach – postępy w realizacji zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu;
- postępy w realizacji zasad Europejskiego filaru praw socjalnych;
- sytuację społeczno-gospodarczą danego państwa członkowskiego lub regionu, ze szczególnym naciskiem na potrzeby terytorialne, z uwzględnieniem wszelkich istotnych negatywnych zmian finansowych, gospodarczych lub społecznych;
- najważniejsze wnioski płynące ze stosownych ewaluacji;
- postępy w osiąganiu celów pośrednich przy uwzględnieniu istotnych trudności napotkanych podczas wdrażania programu.

W niniejszym rozdziale zweryfikowano i zbadano czy i w jakim stopniu założenia programu FEnIKS 2021-2027 wpisują się w aktualne strategie w zakresie transportu, zarówno na poziomie krajowym

¹⁰ ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej

jak i unijnym. Pozwoliło to na określenie, czy inwestycje wspierane przez program FEnIKS trafnie i skutecznie adresują aktualne problemy i wyzwania rozwojowe w zakresie transportu i mobilności.

Country specific recommendations

Jednym z elementów unijnych ram zarządzania gospodarczego jest tzw. europejski semestr, w ramach którego dokonuje się corocznego przeglądu krajowych polityk w zakresie finansów publicznych w kontekście zmieniających się uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych. Wynikiem przeglądu są tzw. *Country specific recommendations*, czyli zestaw ogólnych wytycznych w zakresie polityki gospodarczej i fiskalnej dedykowanych dla konkretnego kraju członkowskiego, aktualnych na dany rok budżetowy.

Country specific recommendations (dalej CSR) dla Polski na 2024 rok¹¹ zawierają następujące wytyczne związane z sektorem transportu:

1. Zwiększenie transparentności planowania inwestycji publicznych (2024 CSR 1).
2. Szersze użycie wystandaryzowanych procedur dla wyboru i oceny projektów w zadaniach publicznych, także tych finansowanych ze środków krajowych (2024 CSR 1).
3. Przyspieszenie wdrażania programów polityki spójności, w szczególności w regionach słabiej rozwiniętych (2024 CSR 2).
4. Podjęcie działań na rzecz przyspieszenia odejścia od wykorzystania paliw kopalnych w kierunku nisko- i zeroemisyjnych źródeł energii (2024 CSR 4).

Ponadto, w mocy pozostają rekomendacje z poprzednich CSR:

1. Ukierunkowanie inwestycyjnej polityki gospodarczej na innowacje, transport, w szczególności jego zrównoważony charakter, na infrastrukturę energetyczną i cyfrową, opiekę zdrowotną oraz czystsza energię, z uwzględnieniem różnic regionalnych (2019 CSR 3¹²).
2. Ukierunkowanie inwestycji na transformację ekologiczną i cyfrową, w szczególności na infrastrukturę cyfrową, czyste i wydajne wytwarzanie i wykorzystanie energii oraz zrównoważony transport, co będzie przyczyniać się do stopniowej dekarbonizacji gospodarki, m.in. w regionach górniczych (2020 CSR 3¹³).

¹¹Recommendation for a Council recommendation on the economic, social, employment, structural and budgetary policies of Poland {COM(2024) 621 final} - {SWD(2024) 100 final}

¹² Recommendation for a COUNCIL RECOMMENDATION on the 2019 National Reform Programme of Poland and delivering a Council opinion on the 2019 Convergence Programme of Poland {COM/2019/521 final}

¹³ Recommendation for a COUNCIL RECOMMENDATION on the 2020 National Reform Programme of Poland and delivering a Council opinion on the 2020 Convergence Programme of Poland {COM/2020/521 final}

3. Przyspieszenie zmiany zachowań transportowych w kierunku większego wykorzystania transportu publicznego i mobilności aktywnej (2022 CSR 6¹⁴).
4. Wsparcie elektryfikacji sektora transportu drogowego w zakresie zakupu pojazdów oraz rozbudowy infrastruktury ładowania (2022 CSR 6).

FEnIKS odpowiada na wyzwania rozwojowe w obszarze transportu przez strategiczne międzygałęziowe planowanie, oparte na obiektywnej analizie potrzeb, w tym przewidywanych zmian ruchu w długoletniej perspektywie. Program kładzie nacisk na rozwój transportu nisko- i zeroemisyjnego (kolejowego, intermodalnego, miejskiego), obudowanego technologiami cyfrowymi i systemami sterowania, umożliwiającymi racjonalne wykorzystanie transportu publicznego w miastach, czy sprawniejsze zarządzanie taborem oraz na integrację środków transportu, co w efekcie służy ograniczaniu emisji zanieczyszczeń. Działania przewidziane w FEnIKS powinny być zatem jednym ze środków do osiągnięcia celu redukcji emisji z transportu o 90% do 2050 r. określonego w Krajowym Planie w dziedzinie Energii i Klimatu (KPEiK), zachowując przy tym zbieżność z rekomendacjami: 2019 CSR 3, 2020 CSR 3 oraz 2022 CSR 6.

Kontynuacja dotychczasowych inwestycji oznacza włączenie beneficjentów i instytucji zaangażowanych we wdrażanie środków UE, które zgromadziły odpowiednią wiedzę i posiadają doświadczenie z poprzednich perspektyw finansowych UE, jak również zaplecze techniczne, aby zapewnić efektywność i bezpieczeństwo wydatkowania środków (2024 CSR 1). W ramach FEnIKS planuje się kontynuację działań mających na celu podnoszenie zdolności administracyjnych instytucji zaangażowanych we wdrażanie środków UE, kontynuowane będą także działania szkoleniowe i informacyjne dla beneficjentów.

Priorytet V programu (Wsparcie sektora transportu z EFRR) charakteryzuje się silnym ukierunkowaniem terytorialnym – 70,3% środków jest dedykowanych dla regionów słabiej rozwiniętych, 24,1% - dla regionów w okresie przejściowym, jedynie 5,7% alokacji ma trafić do regionów lepiej rozwiniętych¹⁵. Taka architektura wsparcia przyczyni się w dużym stopniu do przyspieszenia wdrażania Polityki Spójności, realizując przy tym rekomendację 2024 CSR 2.

Dokumenty strategiczne i programowe

W poniższych tabelach (por. Tabela 2, Tabela 3, Tabela 4) dokonano analizy aktualnych wersji głównych dokumentów strategicznych i programowych w obszarze transportu i mobilności, zarówno na szczeblu krajowym jak i unijnym, w odniesieniu do założeń FEnIKS 2021-2027.

¹⁴ COUNCIL RECOMMENDATION on the 2022 National Reform Programme of Poland and delivering a Council opinion on the 2022 Convergence Programme of Poland {SWD(2022) 622 final} - {SWD(2022) 640 final}

¹⁵ Regiony lepiej rozwinięte to takie, w których PKB na mieszkańca przekracza 100 % średniej UE; regiony znajdujące się w fazie przejściowej to takie, których PKB na mieszkańca wynosi od 75 % do 100 % średniej UE; regiony słabiej rozwinięte to takie, których PKB na mieszkańca jest mniejszy niż 75 % średniej UE.

Tabela 2. Odniesienia w FEnIKS do założeń dokumentów strategicznych – poziom unijny.

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
<p>Umowa Partnerstwa 2021-2027</p> <p>Data zatwierdzenia dokumentu: 30.06.2022 r.</p>	<p>Podstawowym założeniem dokumentu jest likwidacja luk w sieci TEN-T.</p> <p>Kontynuacja działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest jedną z najważniejszych kwestii. Będzie realizowana poprzez inwestycje w nowoczesną i bezpieczną infrastrukturę drogową, jak również kampanie społeczne, działania edukacyjne oraz wdrażanie rozwiązań, które wpłyną na egzekwowanie przestrzegania prędkości dopuszczalnej.</p> <p>Kluczowym elementem dokumentu jest podniesienie atrakcyjności pasażerskiego transportu kolejowego względem transportu indywidualnego.</p> <p>Ciężarowy ruch drogowy ma ulec zmniejszeniu dzięki budowie nowych oraz modernizację i rozbudowę istniejących terminali intermodalnych wraz z wyposażeniem. Inwestycjami zwiększającymi możliwości transportu intermodalnego będzie budowa i modernizacja bocznic kolejowych oraz drogowych odcinków tzw. ostatniej mili. Dodatkowym elementem będzie zwiększenie liczby i poprawa jakości taboru przystosowanego do przewozów intermodalnych.</p> <p>W zakresie żeglugi planuje się kontynuację rozbudowy infrastruktury dostępowej od strony morza.</p>	<p>Cel szczegółowy 3.1 w ramach priorytetu IV obejmuje działania na rzecz zakończenia budowy podstawowej sieci transportowej łączącej główne ośrodki gospodarcze w kraju oraz państwa sąsiednie w ramach sieci TEN-T, z kolei cel szczegółowy 3.1 w priorytecie V obejmuje inwestycje na krajowej sieci drogowej zaliczonej do sieci kompleksowej TEN-T.</p> <p>W ramach priorytetu III wspierane będą projekty poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.</p> <p>W ramach priorytetu IV określa się nadrzędny cel jako dążenie do budowy sieci bazowej TEN-T do 2030 roku, a w ramach priorytetu V celem jest poprawa połączeń zarówno w sieci TEN-T jak i poza nią.</p> <p>Kontynuowane będą także projekty zmierzające do likwidacji wąskich gardeł oraz projekty skokowo podnoszące przepustowość sieci i przyczyniające się do skrócenia czasu jazdy, dotyczące budowy nowych oraz rozbudowy połączeń, w tym do terminali intermodalnych. W ramach priorytetu V dofinansowany będzie również zakup specjalistycznego sprzętu, zakup lub modernizacja taboru kolejowego, urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych.</p> <p>W priorytecie V wsparcie uzyskają inwestycje w portach morskich poprawiające dostępność do nich od strony morza i lądu, mające na celu usunięcie wąskich gardeł.</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	<p>Dokument zakłada również inwestycje w bezpieczeństwo portów lotniczych oraz w przestrzeni powietrznej.</p>	<p>W ramach priorytetu IV wspierane będą działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego i SESAR.</p>
<p>Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Data zatwierdzenia dokumentu: 03.03.2010 r.</p>	<p>Jednym z celów strategii jest ograniczanie emisji CO₂ pojazdów drogowych, transportu lotniczego i morskiego.</p> <p>Strategia zakłada wprowadzanie inteligentnych systemów zarządzania ruchem drogowym. Wprowadzona ma zostać automatyzacja mobilności oraz należy wdrażać inteligentne systemy zarządzania ruchem.</p> <p>Strategia zakłada przyspieszenie realizacji projektów rozładujących przeciążenia na odcinkach transgranicznych i w węzłach intermodalnych.</p> <p>Do realizacji celów konieczna jest również modernizacja i połączenie infrastruktury transportowej.</p>	<p>Priorytet III wspiera zakup taboru autobusowego zeroemisyjnego. Brak wsparcia dla zakupu taboru lotniczego i morskiego.</p> <p>Wsparciem będzie objęta realizacja inteligentnych systemów transportowych (ITS) na sieci drogowej oraz urządzeń mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach priorytetu IV.</p> <p>Kontynuowane będą także projekty zmierzające do likwidacji wąskich gardeł oraz projekty podnoszące przepustowość sieci rozbudowując terminale intermodalne. Dopuszczone będą projekty realizowane również na odcinkach transgranicznych.</p> <p>W ramach priorytetu IV modernizowana będzie infrastruktura kolejowa w sieci TEN-T, a w priorytecie V – poza siecią.</p>
<p>Europejski Zielony Ład Data zatwierdzenia dokumentu: 11.12.2019 r.</p>	<p>Dokument zakłada wzmocnienie roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w transporcie towarów.</p> <p>Konieczne jest wsparcie powstawania publicznych stacji ładowania i tankowania bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów.</p> <p>Dokument zakłada radykalne zmniejszenie emisyjności z transportu, szczególnie z transportu publicznego w miastach.</p>	<p>Priorytet IV i V zakłada modernizację sieci kolejowej, a priorytet V – poprawę infrastruktury rzecznej w ramach istniejących klas żeglugi.</p> <p>Inwestycje drogowe będą uwzględniały potrzebę zapewnienia dostępu do infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów bezemisyjnych w ramach priorytetu IV oraz V w ramach sieci TEN-T.</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
		<p>W ramach priorytetu III będzie można uzyskać dofinansowanie na zakup taboru autobusowego nisko- i zeroemisyjnego (premiowany będzie zeroemisyjny).</p>
<p>Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości Data zatwierdzenia dokumentu: 09.12.2020 r.</p>	<p>Strategia zakłada mobilność opartą na multimodalnym, nisko- i bezemisyjnym transporcie pasażerskim i towarowym.</p> <p>W dokumencie zapisano konieczność stworzenia dogodnych połączeń infrastrukturalnych i transportu publicznego na obszarach wiejskich.</p> <p>Konieczne jest dalsze zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>W celu poprawy jakości powietrza strategia zakłada wsparcie miast w zakresie mikromobilności oraz w zakupie m.in. autobusów i promów bezemisyjnych wraz z infrastrukturą.</p> <p>W sektorze transportu konieczna jest również transformacja cyfrowa i automatyzacja.</p> <p>Strategia zakłada dalszy rozwój inteligentnych i interoperacyjnych systemów sprzedaży biletów.</p> <p>Priorytetem pozostaje wdrażanie ERTMS na kolei oraz jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.</p> <p>Zmniejszenie emisyjności transportu morskiego i lotniczego jest jedną z pilniejszych potrzeb.</p>	<p>W ramach priorytetu V zakładany jest zakup taboru zeroemisyjnego kolejowego pasażerskiego i towarowego, a w priorytecie III – taboru autobusowego.</p> <p>Cel szczegółowy 3.2 w priorytecie V zakłada realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T.</p> <p>Priorytet III zakłada wsparcie zakupu autobusów zeroemisyjnych. Brak wsparcia zakupu promów.</p> <p>W ramach priorytetu V planuje się zakup lub modernizację systemów telematycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym.</p> <p>Priorytet III obejmuje wsparcie zakupu systemu sprzedaży biletów.</p> <p>Planuje się wdrożenie efektywnych systemów zarządzania ruchem kolejowym – w sieci TEN-T (priorytet IV) i poza nią (priorytet V).</p> <p>Wsparcie uzyskują projekty mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu funkcjonowania portów morskich i lotniczych na środowisko.</p>

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	<p>W strategii założono wzmocnienie żeglugi śródlądowej i wykorzystanie żeglugi w rozwiązaniu problemu „ostatniej mili”.</p>	<p>W ramach priorytetu V będą realizowane działania infrastrukturalne wzmacniające potencjał żeglugi śródlądowej.</p>
<p>Nowe unijne ramy mobilności miejskiej Data zatwierdzenia dokumentu: 14.12.2021 r.</p>	<p>Według dokumentu należy budować multimodalne ośrodki łączące komunikację miejską z koleją oraz z obiektami „parkuj i jedź”.</p> <p>Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza w miastach ma być możliwe m.in. dzięki bezemisyjnemu transportowi publicznemu oraz wzmocnieniu mobilności współdzielonej.</p> <p>Konieczne jest przyjęcie SUMP-ów przez miasta wraz z ich ulepszeniem w zakresie węzłów miejskich.</p> <p>Dokument zakłada wprowadzenie multimodalnych systemów informacyjnych i inteligentnych systemów biletów.</p> <p>Planowane jest dalsze wprowadzanie cyfryzacji i automatyzacji w transporcie publicznym.</p> <p>Konieczne jest zapewnienie infrastruktury do ładowania samochodów ciężarowych bezemisyjnych.</p> <p>W logistyce miejskiej mają być wykorzystywane rowery towarowe oraz żegluga śródlądowa.</p> <p>W poprawie jakości transportu istotnym elementem jest również rozwój multimodalnych terminali towarowych.</p>	<p>Priorytet IV zakłada budowę lub modernizację dworców kolejowych wraz z otoczeniem tworząc węzły przesiadkowe. Z kolei priorytet IV i V obejmuje wsparcie stacji i przystanków kolejowych, które również mogą stanowić miejsca przesiadkowe z samochodu do kolei.</p> <p>Priorytet III wspierać będzie zakup zeroemisyjnego taboru autobusowego oraz projekty infrastrukturalne poprawiające bezpieczeństwo i wspierające rozwój aktywnej mikromobilności, pieszych i rowerzystów.</p> <p>Priorytet III umożliwia uzyskanie dofinansowanie na sporządzenie SUMP-ów.</p> <p>Priorytet III umożliwia uzyskanie dofinansowania na zakup systemu sprzedaży biletów.</p> <p>W ramach priorytetu III mogą zostać dofinansowane budowy i modernizacje zaplecza (w tym zajezdni), które mogą objąć kwestie automatyzacji.</p> <p>Brak jest wsparcia elektryfikacji samochodów ciężarowych i infrastruktury.</p> <p>W ramach priorytetu V będą realizowane działania infrastrukturalne wzmacniające potencjał żeglugi śródlądowej.</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
		Kontynuowane mają być projekty modernizacji, rozbudowy i budowy nowych terminali intermodalnych.
Europejski filar praw socjalnych Data zatwierdzenia dokumentu: 19.01.2017 r.	Zgodnie z dokumentem każdy mieszkaniec ma prawo do dobrej jakości transportu. Dobrej jakości transport jest jedną z kwestii, która powinna zapewnić równy dostęp wszystkim mieszkańcom, niezależnie od miejsca zamieszkania, do różnych usług w tym zdrowia, edukacji i miejsc pracy.	<p>Priorytet IV i V zakłada modernizację i budowę nowej infrastruktury kolejowej. Obejmuje to zarówno budowę nowych linii kolejowych, jak i stacji oraz przystanków kolejowych na istniejących liniach, zwiększających dostępność kolei i szybkich połączeń. Priorytet IV zakłada również uzupełnianie luk w infrastrukturze drogowej. W pewnym stopniu również może się to przyczynić do poprawy dostępności usług.</p> <p>Priorytet V programu (Wsparcie sektora transportu z EFRR) wykazuje charakterystykę silnym ukierunkowaniem terytorialnym – 70,3% środków jest dedykowanych dla regionów słabiej rozwiniętych, 24,1% - dla regionów w okresie przejściowym, jedynie 5,7% alokacji ma trafić do regionów lepiej rozwiniętych. Takie ukierunkowanie pozwoli na zapewnienie dobrej jakości transportu dla jak największej liczby mieszkańców, także tych zamieszkujących słabiej rozwinięte regiony.</p> <p>Kryteria naboru wniosków w ramach Priorytetów III-V obejmują m.in. dodatkowe ułatwienia dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz przeprowadzenie audytu dostępności dla osób z niepełnosprawnościami w ramach danej inwestycji.</p> <p>Taka konstrukcja systemu oceny wniosków zapewnia niedyskryminacyjny dostęp do nowej infrastruktury</p>

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
		transportowej dla wszystkich mieszkańców, niezależnie od ich stanu zdrowia.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Dokumenty strategiczne w odniesieniu do założeń FEnIKS – poziom krajowy.

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
<p>Krajowy plan w dziedzinie energii i klimatu (KPEiK)</p> <p>Data zatwierdzenia dokumentu: 29.02.2024 r.</p>	<p>Podstawowym założeniem KPEiK jest podejmowanie wysiłków dekarbonizacyjnych we wszystkich sektorach gospodarki, z zachowaniem bezpieczeństwa energetycznego oraz racjonalności wydatkowania środków i obciążeń dla społeczeństwa oraz podmiotów gospodarczych.</p> <p>Udział OZE – 17,7% w 2030 r.; 1% zaawansowanych biopaliw i biogazu oraz RFNBO w transporcie w 2025 r. i 3,5% w 2030 r. Niewielka redukcja emisji GC w stosunku do 1990 r.</p> <p>Transport samochodowy – rozwój elektromobilności – w 2030 r. ponad 1,46 mln pojazdów elektrycznych i hybrydowych plug-in, (w tym 4,5 tys. zeroemisyjne autobusy miejskie), budowa infrastruktury wg AFIR; minimalne udziały czystych pojazdów w zamówieniach publicznych, wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych.</p> <p>Transport miejski – zachęty do tworzenia stref czystego transportu, obowiązki dla miast, w których przekroczone są średnioroczne normy stężenia dwutlenku azotu NO₂,</p>	<p>W ramach priorytetu III zakupiony ma zostać tabor autobusowy zeroemisyjny oraz tabor tramwajowy i metra. Z kolei w ramach priorytetu V zakupiony zostanie tabor kolejowy, co również przyczyni się do dekarbonizacji poprzez zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego.</p> <p>Poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego, modernizacja i rozbudowa infrastruktury kolejowej, transportu szynowego w miastach, odnowienie taboru przyczynią się do zmniejszenia emisji z transportu.</p> <p>Inwestycje drogowe będą uwzględniały potrzebę zapewnienia dostępu do infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów bezemisyjnych w ramach priorytetu IV oraz priorytetu V w sieci TEN-T.</p> <p>Ponadto priorytet III wspiera tworzenie SUMP-ów przez miasta, dzięki czemu będą miały odpowiednie narzędzie do kreowania konkretnych zmian mających na celu promowanie zrównoważonej mobilności, co przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń z transportu.</p>

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	<p>lepszą dostępność komunikacyjną, zakup autobusów wyłącznie zeroemisyjnych, tworzenie SUMP-ów.</p> <p>Wdrażanie ITS w miastach i poza nimi. Należy zintegrować miejskie ITS-y z zarządzaniem ruchem na drogach krajowych poprzez Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Rozbudowana ma zostać infrastruktura drogowa w sieci TEN-T w celu poprawy skomunikowania różnych regionów Polski. W ramach budowy dróg budowane mają zostać również stacje paliw alternatywnych dla ciężkich pojazdów samochodowych.</p> <p>Zwiększenie roli transportu wodnego śródlądowego w wymiarze krajowym i lokalnym, z wykorzystaniem Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Rozbudowany ma zostać RIS, zwiększony ma być potencjał żeglugi Odrą między Gliwicami a portami w Szczecinie i Świnoujściu oraz w dolnej Wiśle od Torunia. Wsparta ma zostać modernizacja floty na nisko- i zeroemisyjną.</p> <p>Kolej – dalsza elektryfikacja wybranych linii i zwiększanie dostępności kolei poprzez budowę nowych stacji i przystanków oraz modernizację i budowę nowych linii kolejowych. Promowany i rozwijany ma być transport intermodalny.</p> <p>Lotnictwo – wspieranie zarządzania odpadami oraz produkcji i dystrybucji zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) oraz finansowanie działań związanych z produkcją paliw syntetycznych</p>	<p>Priorytet III zakłada wsparcie zakupu autobusów zeroemisyjnych oraz tworzenie SUMP-ów. Nie będzie jednak wspierał inwestycji związanych z tworzeniem stref czystego transportu.</p> <p>W ramach priorytetu III dofinansowane mają zostać ITS, które zwiększą uprzywilejowanie transportu zbiorowego. Z kolei w ramach priorytetu IV wspierane będą inwestycje w ITS na drogach krajowych i wojewódzkich, co usprawni ruch zmniejszając zatory drogowe i w konsekwencji przyspieszy czas przejazdu i zmniejszy emisję zanieczyszczeń.</p> <p>W ramach priorytetu IV zbudowane mają być drogi w ramach uzupełnienia sieci TEN-T.</p> <p>Priorytet IV obejmuje wsparcie rozwoju systemu RIS. Dofinansowane zostaną projekty modernizacyjne drogi wodne w istniejącej klasie. Nie zostaną wsparte projekty mające na celu podniesienie klasy drogi wodnej oraz wymianę floty.</p> <p>W ramach priorytetu IV i V kontynuowana będzie modernizacja i rozbudowa infrastruktury kolejowej. Likwidowane będą wąskie gardła kolejowego transportu towarowego, wspierane będą modernizacje i rozbudowy terminali intermodalnych.</p> <p>W sektorze lotniczym wsparte zostaną m.in. działania poprawiające bezpieczeństwo, działania w zakresie</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	Stopniowa dekarbonizacja transportu morskiego dzięki modernizacji floty i innych działań	<p>Łagodzenia oddziaływania sektora lotniczego na środowisko naturalne, nie zostaną objęte dofinansowaniem działania związane z produkcją paliw syntetycznych.</p> <p>Program nie przewiduje środków na modernizację floty transportu morskiego.</p>
<p>Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) Data zatwierdzenia dokumentu: 14.02.2017 r.</p>	<p>Strategia zakłada dokończenie II linii metra w Warszawie, budowa tras tramwajowych, rozbudowa szybkich kolei miejskich oraz promocja separacji transportu zbiorowego od indywidualnego.</p> <p>Należy wprowadzić nowy system planowania rozwoju infrastruktury transportowej uwzględniając zmiany wzorców mobilności społecznej.</p> <p>W strategii założono zwiększenie dostępności transportowej, zwiększenie mobilności mieszkańców gorzej rozwiniętych obszarów. Istotną rolę odgrywać ma publiczny transport zbiorowy w tym również transport kolejowy.</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa i warunków ruchu drogowego ma nastąpić poprzez budowę obwodnic miast.</p> <p>Strategia zakłada modernizację taboru pasażerskiego drogowego i kolejowego w publicznym transporcie zbiorowym w celu zwiększenia jego atrakcyjności.</p>	<p>Priorytet III wspierać będzie budowę linii metra, budowę i modernizację tras tramwajowych oraz tabor. Dofinansowane zostaną parkingi P&R poza centrami miast oraz systemy ITS nadające priorytet transportowi zbiorowemu.</p> <p>W ramach priorytetu III dofinansowane mogą być prace nad sporządzaniem Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.</p> <p>Cel szczegółowy 3.2 w priorytecie V zakłada realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T.</p> <p>W ramach priorytetu IV określa się nadrzędny cel jako dążenie do budowy sieci bazowej TEN-T do 2030 roku poprzez poprawę parametrów infrastruktury, usprawnienie połączeń między siecią bazową a sieciami państw trzecich oraz wdrożenie efektywnych systemów zarządzania ruchem. Z kolei priorytet V kładzie nacisk na modernizację infrastruktury kolejowej poza siecią TEN-T.</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnKS 2021-2027
	<p>Należy modernizować infrastrukturę liniową transportu drogowego i kolejowego oraz modernizować dworce i przystanki kolejowe do jednolitych nowoczesnych standardów.</p> <p>Należy przeprowadzić analizę możliwości realizacji i rozpocząć ewentualną budowę kolei dużych prędkości.</p> <p>Konieczna jest poprawa infrastruktury liniowej i punktowej dla transportu towarowego.</p> <p>Konieczne jest wzmacnianie transportu intermodalnego poprzez powiązanie portów morskich i wodnych śródlądowych z siecią drogową i kolejową</p> <p>W zakresie transportu wodnego strategia zakłada modernizację floty transportu wodnego śródlądowego.</p> <p>W celu poprawy bezpieczeństwa należy kontynuować wdrażanie systemów ITS, ERTMS, systemu żeglugi powietrznej (SESAR) i rzecznej (RIS).</p> <p>Należy poprawić przepustowość nawigacyjną, ochronę i bezpieczeństwo ruchu lotniczego.</p>	<p>Priorytet IV programu przewidują dalszą modernizację istniejących dworców kolejowych. Celem tych działań ma być również poprawa dostępności, w tym dla osób z ograniczoną mobilnością.</p> <p>Priorytet IV będzie jednak wspierać budowę infrastruktury kolejowej w sieci TEN-T ().</p> <p>Kontynuowane będą także projekty zmierzające do likwidacji wąskich gardeł oraz projekty skokowo podnoszące przepustowość sieci i przyczyniające się do skrócenia czasu jazdy, dotyczące budowy nowych oraz rozbudowy połączeń, w tym do terminali intermodalnych.</p> <p>Program nie zakłada wsparcia modernizacji floty transportu wodnego.</p> <p>Wsparciem będzie objęta realizacja inteligentnych systemów transportowych (ITS) na sieci drogowej w ramach priorytetu IV, ERTMS będzie wdrażany w ramach priorytetu IV i V, RIS w ramach priorytetu IV oraz systemu zarządzania ruchem lotniczym SESAR. Dofinansowane zostaną działania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego.</p>
Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	Pierwszym kierunkiem interwencji jest budowa zintegrowanej i powiązanej ze sobą sieci transportowej.	Cel szczegółowy 3.1 w ramach priorytetu IV obejmuje działania na rzecz zakończenia budowy podstawowej sieci transportowej łączącej główne ośrodki gospodarcze w kraju

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
<p>Data zatwierdzenia dokumentu: 24.09.2019 r.</p>	<p>Jej powstanie poprzedzi modernizacja lub budowa linii kolejowych w sieci TEN-T i poza nią.</p> <p>Należy zwiększyć multimodalność w miastach, dostępność usług kolejowych poprzez rozwój kolei, jak i budowę wypożyczalni rowerów i parkingów przy stacjach kolejowych.</p> <p>Konieczna jest budowa kolejowego systemu przewozów pasażerskich o znaczeniu krajowym (z głównym węzłem Centralnego Portu Komunikacyjnego), wojewódzkim, międzywojewódzkim, aglomeracyjnym.</p> <p>Strategia zakłada rozbudowę sieci tramwajowych w miastach, sieci metra w Warszawie oraz separację ruchu pojazdów transportu publicznego od ruchu indywidualnego.</p> <p>W miastach należy kontynuować wdrażanie ITS, tworzyć strefy uspokojonego ruchu oraz budować systemy ładowania i tankowania pojazdów zero- i niskoemisyjnych w celu poprawy jakości powietrza.</p> <p>Celem strategii jest również budowa wewnątrz krajowego intermodalnego systemu transportu towarowego, co zmniejszy obciążenie dróg i pozwoli na zwiększenie przewozów towarowych koleją.</p> <p>Strategia zakłada zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez rozbudowę systemu ERTMS,</p>	<p>oraz państwa sąsiednie w ramach sieci TEN-T, z kolei cel szczegółowy 3.1 w priorytecie V obejmuje inwestycje na krajowej sieci drogowej zaliczonej do sieci kompleksowej TEN-T. W ramach priorytetu III możliwa będzie budowa parkingów P&R poza centrami miast.</p> <p>Program zakłada wsparcie rozbudowy infrastruktury kolejowej (priorytet IV i V) w sieci TEN-T i poza nią, jednak nie obejmuje wsparcia w organizacji przewozów.</p> <p>Priorytet III zakłada dofinansowanie budowy metra, rozbudowy sieci tramwajowych w miastach.</p> <p>Wsparciem będzie objęta realizacja inteligentnych systemów transportowych (ITS) na sieci drogowej w ramach priorytetu IV. Z kolei ITS w miastach będzie wspierany w ramach priorytetu III, jeśli przyczyni się do uprzywilejowania transportu publicznego.</p> <p>Kontynuowane będą także projekty zmierzające do likwidacji wąskich gardeł oraz projekty skokowo podnoszące przepustowość sieci i przyczyniające się do skrócenia czasu jazdy, dotyczące budowy nowych oraz rozbudowy połączeń, w tym do terminali intermodalnych.</p> <p>Planuje się wdrożenie efektywnych systemów zarządzania ruchem kolejowym – w sieci TEN-T (priorytet IV) i poza nią</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	<p>przebudowę lub likwidację przejazdów kolejowo-drogowych oraz kampanie edukacyjne.</p> <p>Trzeba kontynuować wdrażanie ITS również na drogach krajowych, co usprawni zarządzanie ruchem drogowym.</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jest jednym z priorytetów strategii. Zostanie ona osiągnięta m.in. poprzez budowę obwodnic miast, dokończenie sieci dróg ekspresowych i autostrad, ale również modernizację dróg lokalnych.</p> <p>Strategia zakłada również rozwój śródlądowych dróg wodnych. Miałyby one zostać włączone do sieci TEN-T oraz w krajowy system transportu intermodalnego.</p> <p>Celem strategii jest również kontynuacja wdrażania RIS oraz przywrócenie klas żeglowności na drogach wodnych o znaczeniu regionalnym.</p> <p>Strategia zakłada rozwój transportu lotniczego przede wszystkim poprzez budowę CPK, jak i również inne inwestycje infrastrukturalne zwiększające udział transportu lotniczego w transporcie towarowym i pasażerskim.</p>	<p>(priorytet V) oraz poprawę bezpieczeństwa w ruchu kolejowym w ramach działań infrastrukturalnych.</p> <p>Wsparciem będzie objęta realizacja inteligentnych systemów transportowych (ITS) na sieci drogowej oraz urządzeń mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach priorytetu IV. Cel szczegółowy 3.2 w priorytecie V zakłada realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T.</p> <p>W ramach priorytetu V będą realizowane działania infrastrukturalne wzmacniające potencjał żeglugi śródlądowej. Założono brak możliwości podnoszenia klas dróg rzecznych.</p> <p>Priorytet IV przewiduje działania dotyczące realizacji systemu informacji rzecznej RIS. Założono brak możliwości podnoszenia klas dróg rzecznych.</p> <p>FEnIKS nie przewiduje możliwości finansowania nowej infrastruktury transportu lotniczego, w tym również Centralnego Portu Komunikacyjnego.</p>

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	<p>Działania mają również przyczynić się do poprawy przepustowości przestrzeni powietrznej oraz bezpieczeństwa ruchu lotniczego, a także przyczynić się do poprawy powiązania transportu lotniczego z transportem publicznym oraz z miastami i ich obszarami funkcjonalnymi.</p> <p>Strategia kładzie również nacisk na kontynuację prac w zakresie budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury polskich portów morskich.</p> <p>Kontynuowane mają być działania w zakresie zachęt do modernizacji taboru żeglugowego oraz dalszej digitalizacji portów morskich.</p>	<p>Priorytet IV obejmuje wsparcie działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu lotniczego, również poprzez system SESAR.</p> <p>Wsparcie w ramach priorytetu V uzyskują projekty realizowane w sieci TEN-T i poza nią. Dotyczyć one będą likwidacji wąskich gardeł poprzez poprawę dostępu od strony morza a także dostępu drogowego, kolejowego i śródlądowego do portu morskiego.</p>
<p>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 Data zatwierdzenia dokumentu: 17.09.2019 r.</p>	<p>Jednym z wyzwań zidentyfikowanych w KSRR jest rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną oraz warunki życia w regionach. Wyzwanie to ma zostać poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki poprawie stanu istniejącej infrastruktury, - uzupełnienie braków w infrastrukturze łączącej regiony, rozbudowa infrastruktury w sieci TEN-T, poza nią w skali krajowej oraz poprawę stanu infrastruktury na obszarach wiejskich, - kontynuację wymiany taboru autobusowego w miastach na nisko- i zeroemisyjny, - poprawę skomunikowania obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami 	<p>Wsparciem będzie objęta realizacja inteligentnych systemów transportowych (ITS) na sieci drogowej oraz urządzeń mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Cel szczegółowy 3.1 w ramach priorytetu IV obejmuje działania na rzecz zakończenia budowy podstawowej sieci transportowej łączącej główne ośrodki gospodarcze w kraju oraz państwa sąsiednie w ramach sieci TEN-T, z kolei cel szczegółowy 3.1 w priorytecie V obejmuje inwestycje na krajowej sieci drogowej zaliczonej do sieci kompleksowej TEN-T. W ramach priorytetu III zakupiony będzie tabor autobusowy nisko- i zeroemisyjny.</p> <p>Priorytet IV programu przewiduje dalszą modernizację istniejących dworców kolejowych (a priorytet IV i V – stacji i przystanków kolejowych) wraz z terenem przyległym z</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	<p>- zwiększenie potencjału kolejowego w transporcie regionalnym i aglomeracyjnym dzięki modernizacji infrastruktury kolejowej oraz budowie parkingów „parkuj i jedź”,</p> <p>- wykorzystanie żeglugi śródlądowej w większym stopniu.</p>	<p>uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań w aspekcie ich konserwacji oraz budowę nowych dworców (w tym stanowiących zintegrowane węzły przesiadkowe). Celem tych działań ma być integracja istniejących obiektów z pozostałymi częściami składowymi systemu transportowego. Priorytet V przewiduje wsparcie modernizacji infrastruktury żeglugi śródlądowej.</p>
<p>Krajowa Polityka Miejska 2030 Data zatwierdzenia dokumentu: 14.06.2022 r.</p>	<p>Dokument zakłada kontynuację sporządzania oraz wdrażania SUMP-ów, co przełoży się na poprawę jakości powietrza oraz zwiększenie efektywności systemów transportowych.</p> <p>Istotną rolą poprawy jakości transportu ma być zwiększenie liczby węzłów przesiadkowych z koleją poprzez poprawę dostępu kolei do generatorów ruchu.</p> <p>W zakresie informacyjnym planuje się standaryzację w zakresie wymiany danych między ITS, co spowoduje stabilniejszy priorytet w ruchu dla transportu publicznego, czy kierowanie ruchem między zarządcami dróg w sytuacjach awaryjnych.</p>	<p>W ramach priorytetu III możliwe będzie uzyskanie dofinansowania w tworzeniu SUMP-ów.</p> <p>Priorytet IV przewiduje dalszą modernizację i budowę nowych dworców kolejowych a priorytet IV i V przewiduje budowę i modernizację stacji i przystanków kolejowych (w tym stanowiących zintegrowane węzły przesiadkowe).</p> <p>Priorytet III obejmuje wsparcie w rozwoju ITS w miastach promujących uprzywilejowanie transportu publicznego, a priorytet IV umożliwi rozwój ITS poza miastami.</p>

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4. Dokumenty strategiczne w odniesieniu do założeń programu FEnIKS – poziom krajowy, strategie odnoszące się do poszczególnych gałęzi transportu.

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
<p>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) Data zatwierdzenia dokumentu: 13.12.2022 r.</p>	<p>RBPKD przewiduje realizację następujących priorytetów inwestycyjnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S. 2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T. 3. Budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych. 4. Przebudowa wybranych odcinków dróg krajowych. 5. Wdrożenie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym (KSZR) na wybranych odcinkach sieci GDDKiA. <p>Program zakłada także budowę dróg uzupełniających, tworzących horyzontalne uzupełnienie sieci, tj. S10, S11 S12, S16 oraz S74.</p> <p>RPBPKD wskazuje na konieczność budowy kompleksowej sieci stacji paliw alternatywnych przy drogach krajowych.</p> <p>Program zakłada pozyskanie 4,381 mld EUR z programu FEnIKS 2021-2027 z przeznaczeniem na budowę i modernizację infrastruktury drogowej.</p>	<p>Cel szczegółowy 3.1 w ramach priorytetu IV obejmuje działania na rzecz zakończenia budowy podstawowej sieci transportowej łączącej główne ośrodki gospodarcze w kraju oraz państwa sąsiednie w ramach sieci TEN-T. Inwestycje drogowe będą uwzględniały potrzebę zapewnienia dostępu do infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów bezemisyjnych. Wsparciem będzie również objęta realizacja inteligentnych systemów transportowych (ITS) na sieci drogowej oraz urządzeń mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Łączna pula środków na infrastrukturę drogową w priorytecie IV: 1,080 mld EUR.</p> <p>Cel szczegółowy 3.1 w priorytecie V obejmuje inwestycje na krajowej sieci drogowej zaliczonej do sieci kompleksowej TEN-T, w tym także zwiększenie przepustowości istniejącej sieci na newralgicznych odcinkach oraz budowę obwodnic miast na sieci dróg krajowych. Całkowita alokacja środków na infrastrukturę drogową w priorytecie V: 2,651 mld EUR dla regionów słabiej rozwiniętych.</p> <p>Cel szczegółowy 3.2 w priorytecie V zakłada realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T wraz z komponentem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Łączna</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
		<p>alokacja środków: 0,650 mld EUR dla regionów słabiej rozwiniętych i w okresie przejściowym.</p> <p>Według stanu na dzień 31.12.2024 r. zawarto 10 umów o dofinansowanie na łączną kwotę 5,846 mld PLN, w tym dofinansowanie UE 4,969 mld PLN. W trakcie oceny jest 10 wniosków o łącznej kwocie dofinansowania 2,839 mld PLN.</p>
<p>Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) Data zatwierdzenia dokumentu: 16.08.2023 r., data aktualizacji: 14.11.2023 r.</p>	<p>Plan zakłada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrożenie inwestycji dotyczących rozwoju kolejowej części sieci TEN-T, linii o znaczeniu państwowym i innych odcinków istotnych dla całości sieci kolejowej, 2. Wykorzystanie dostępnych instrumentów perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020 i 2021–2027, jak również środków innych planowanych programów, np. KPO, 3. Rezerwę przewidzianą w ramach współfinansowania projektów CEF2. <p>KPK zawiera listę projektów przeznaczonych do finansowania w ramach CEF2 lub FEnIKS 2021-2027 (22projektów na liście podstawowej), zawiera ona m.in.::</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap IIb (Wawer - Otwock). 2. Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia - etap II. 	<p>W ramach priorytetu IV określa się nadrzędny cel jako dążenie do budowy sieci bazowej TEN-T do 2030 roku poprzez poprawę parametrów infrastruktury, usprawnienie połączeń między siecią bazową a sieciami państw trzecich oraz wdrożenie efektywnych systemów zarządzania ruchem. Możliwa jest także realizacja projektów multilokalizacyjnych mających na celu likwidację lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków (wąskich gardła) oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu.</p> <p>łączna alokacja środków w priorytecie IV: 3,265 mld EUR.</p> <p>W priorytecie V projekty będą dotyczyły budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie także elektryfikacja linii kolejowych. Typy projektów w sieci, jak i poza TEN-T (infrastruktura liniowa i punktowa, projekty multilokalizacyjne, infrastruktura obsługi pasażerów) będą analogiczne jak w przypadku realizowanych w osi IV.</p>

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	<p>3. Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot C, D, E) - faza II.</p> <p>4. Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec - faza II.</p> <p>5. Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II.</p> <p>1. Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna.</p> <p>2. Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk - faza II.</p> <p>3. Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Giżycko wraz z elektryfikacją - faza II.</p> <p>4. Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351 - faza II.</p> <p>5. Prace na odcinku Glinicz - Kartuzy - faza II.</p> <p>Ponadto KPK zawiera 147 projektów z listy rezerwowej, które można będzie sfinansować w ramach CEF2 lub FEnIKS 2021-2027.</p> <p>Łączna alokacja dla perspektywy finansowej 2021-2027 w ramach FEnIKS (wchodząca w skład planowanych nakładów PKP PLK): 20,680 mld PLN.</p>	<p>Priorytet V zakłada alokację środków na infrastrukturę kolejową w wysokości 1,615 mld EUR ponad 70% puli trafi do regionów słabiej rozwiniętych).</p> <p>Według stanu na dzień 31.12.2024 r. w obszarze inwestycji w infrastrukturę kolejową złożono 12 wniosków o dofinansowanie o łącznej wartości 16,570 mld PLN, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8 wniosków dla inwestycji liniowych wskazanych w KPK do realizacji w programie FEnIKS (15,648 mld PLN); • 3 wnioski dla inwestycji liniowych pozostałych (0,712mld PLN) • 1 wniosek na projekt multilokalizacyjny (0,210 mld PLN). <p>Podpisano 7 umów o łącznej wartości dofinansowania 4,610 mld PLN (wkład UE 3,960 mld PLN), w tym dwie umowy dotyczące kampanii informacyjnych i szkoleń z zakresu bezpieczeństwa nieujętych w KPK.</p>
<p>Program Inwestycji Dworcowych do 2023 roku</p> <p>Program Inwestycji Dworcowych 2024-2030</p> <p>.</p>	<p>Program wskazuje obiekty dworcowe przeznaczone do modernizacji w latach 2024-2030.. Łączna szacowana wartość nakładów inwestycyjnych wynosi 4,4 mld PLN brutto (kwota ta może ulec zmianie w ramach aktualizacji Programu). Kryteria, jakie były brane pod uwagę przy</p>	<p>Priorytet IV programu przewiduje dalszą modernizację istniejących dworców kolejowych wraz z terenem przyległym z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań w aspekcie ich konserwacji oraz budowę nowych dworców (w tym stanowiących zintegrowane węzły przesiadkowe). Celem tych</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnKS 2021-2027
<p>Program w trakcie aktualizacji</p>	<p>wyborze konkretnych obiektów ujętych w nowej edycji programu, to między innymi wymiana pasażerska, stan techniczny obiektu i komplementarność z inwestycjami infrastrukturalnymi.</p> <p>Efektem końcowym PID mają być wystandaryzowane, charakteryzujące się wysoką jakością dworce kolejowe, odpowiadające potrzebom lokalnych społeczności, dostosowane do potrzeb pasażerów, w tym osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.</p> <p>Program obejmuje także 4 projekty dworcowe częściowo przygotowane do realizacji w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023, które będą kontynuowane.</p>	<p>działań ma być integracja istniejących obiektów z pozostałymi częściami składowymi systemu transportowego, a także dostosowanie obiektów obsługi podróżnych do rosnących potrzeb i oczekiwań pasażerów w tym poprawa szeroko rozumianej dostępności, w tym dla osób z ograniczoną mobilnością.</p> <p>Program nie przewiduje odrębnej alokacji środków na cel budowy lub modernizacji dworców kolejowych, projekty tego typu będą rozliczane w ramach puli środków przeznaczonych na infrastrukturę kolejową (odpowiednio 3,240 mld EUR w priorytecie IV).</p> <p>Projekty obejmujące budowę, przebudowę i modernizacje dworców kolejowych w sieci TEN-T mogą ubiegać się o dofinansowanie w ramach działania FENX.04.02, alokowana kwota wsparcia wynosi 0,300 mld PLN. Infrastruktura pasażerska może być także budowana/modernizowana w ramach projektów dotyczących infrastruktury liniowej. Wykaz Projektów Zidentyfikowanych FEnKS obejmuje 4 projekty z zakresu budowy lub przebudowy dworców kolejowych obejmujących 10 obiektów (wszystkie z Programu Inwestycji Dworcowych do 2023 roku).</p>
<p>Kierunki rozwoju transportu intermodalnego</p>	<p>Celem głównym KRTI jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęzowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Jest on realizowany poprzez następujące cele szczegółowe:</p>	<p>W ramach priorytetu IV dofinansowane będą projekty na rzecz poprawy infrastruktury kolejowej w trzech korytarzach towarowych RFC (North Sea-Baltic, Baltic-Adriatic, Amber). Kontynuowane będą także projekty zmierzające do likwidacji wąskich gardeł oraz projekty skokowo podnoszące przepustowość sieci i przyczyniające się do skrócenia czasu</p>

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
<p>do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.¹⁶</p> <p>Data zatwierdzenia dokumentu: 26.08.2022 r.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 1A - wsparcie rozwoju infrastruktury punktowej, • 1B - wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej, • 1C - wsparcie rozwoju bocznic kolejowych, • 1D - wsparcie zakupu nowoczesnych środków transportu, • 2A - instrumenty wspierające równowagę transportu drogowego i kolejowego w przewozie ładunków, • 2B - poprawa systemu organizacji oraz zarządzania transportem intermodalnym, • 3A - szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie intermodalnym, • 3B – wsparcie projektów B+R na rzecz rozwoju transportu intermodalnego. <p>Strategia obejmuje zarówno inwestycje materialne (infrastruktura, tabor, systemy zarządzania) jak i działania legislacyjne (m.in. obniżenie opłat za dostęp do infrastruktury, stworzenie specjalnych stref celnych). Dokument wskazuje także cztery projekty flagowe do realizacji:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. „Eksport – import” – objęcie priorytetem inwestycyjnym kolejowych korytarzy towarowych RFC5, RFC8 i RFC11, nadanie pierwszeństwa pociągom intermodalnym realizującym przewozy w tych 	<p>jazdy, dotyczące budowy nowych oraz rozbudowy połączeń, w tym do terminali intermodalnych. Dopuszczone do realizacji będą również projekty, których realizacja przyczyni się do usprawnienia kolejowego ruchu transgranicznego zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym.</p> <p>W priorytecie V wsparcie uzyskują inwestycje w portach morskich poprawiające dostępność do nich od strony morza i lądu, mające na celu usunięcie wąskich gardeł.</p> <p>Priorytet V obejmuje także osobną pulę środków z przeznaczeniem na transport intermodalny (0,230 mld EUR). Dofinansowaniem będzie objęta budowa i przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych oraz dedykowanej infrastruktury, zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, zakup lub modernizacja taboru kolejowego i specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych oraz zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym.</p> <p>Nabór w ramach działania FENX.05.06 Transport intermodalny rozpoczął się 07.01.2025, ma zakończyć się 30.06.2025, alokowana kwota wsparcia wynosi 0,800 mld PLN. W przypadku niewykorzystania alokacji w ramach</p>

¹⁶ Dokument stanowi politykę publiczną, zgodnie ze znowelizowaną ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (art. 5 pkt 7b), wchodzącą w życie z dniem 13 listopada 2020 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 1378)

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	<p>korytarzach, eliminacja wąskich gardeł w portach morskich i na stacjach węzłowych.</p> <p>2. „Eliminacja wąskich gardeł na kolei” – dostosowanie parametrów infrastruktury kolejowej do prowadzenia ruchu pociągów o długości co najmniej 750 m oraz nacisku osiowym 22,5 tony, uzupełnienie brakujących odcinków sieci.</p> <p>3. „Tranzyt” – poprawa jakości infrastruktury na ciągach tranzytowych, analiza możliwości wprowadzenia określonych narzędzi celno-fiskalnych ułatwiających rozliczanie ceł w handlu Chiny – UE.</p> <p>4. „Polska Wschodnia” – zwiększenie potencjału przeładunku towarów na granicy wschodniej, analiza możliwości wprowadzenia ułatwień o charakterze celno-fiskalnym.</p>	<p>pierwszego naboru, drugi nabór zostanie ogłoszony w 2026 roku.</p>
<p>Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 Data zatwierdzenia dokumentu: 03.10.2023 r.</p>	<p>Celem KPŻ2030 jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Realizacja programu ma przyczynić się do zapewnienia tzw. Dobrych Warunkach Nawigacyjnych na drogach wodnych E30 i E40 (odcinki Odry i Wisły), ze szczególnym uwzględnieniem poprawy dostępności do Zespołu Portów Morskich Szczecin-Świnoujście. W skład programu wchodzi 9 projektów infrastrukturalnych związanych z modernizacją zabudowy regulacyjnej, śluz, sterowni i jazów a także 2 projekty związane z wdrożeniem Systemu Usług Informacji Rzecznej (RIS). W ramach KPŻ2030 podejmowane będą także działania w zakresie kształtowania otoczenia</p>	<p>Priorytet IV przewiduje działania dotyczące wyposażenia śródlądowych dróg wodnych w system informacji rzecznej RIS – alokowana kwota wynosi 5 mln EUR.</p> <p>W ramach priorytetu V przewiduje się kontynuację realizacji inwestycji liniowych i punktowych służących eliminacji wąskich gardeł i poprawiających bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej poza sieciąTEN-T. Działania inwestycyjne muszą być ograniczone do rewitalizacji istniejącej infrastruktury w ramach obecnych klas dróg rzecznych oraz nie ingerować w sposób znaczący w ekosystemy obszarów Natura 2000. Program nie wspiera inwestycji obejmujących budowę nowej infrastruktury hydrotechnicznej na rzekach. Łączny budżet</p>

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FENIKS 2021-2027
	<p>strategiczno-regulacyjnego na rzecz rozwoju portów śródlądowych, w tym w zakresie rozwoju infrastruktury ładowania lub tankowania paliw alternatywnych i włączenia ich w sieć transportową kraju. Całkowita wartość KPŻ2030 ma wynosić 2,367 mld PLN, w tym około 0,9 mld PLN ma zostać pozyskana ze środków Polityki Spójności UE.</p>	<p>przewidziany na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych i portów w programie FENIKS wynosi 195 mln EUR.</p> <p>Nabór wniosków dla działania FENX.04.04 RIS na śródlądowych drogach wodnych rozpoczął się 02.12.2024 i ma zakończyć się 30.06.2026, alokowana kwota wsparcia wynosi 0,018 mld PLN. Złożono wniosek o dofinansowanie.</p>
<p>Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) Data zatwierdzenia dokumentu: g26.11.2018 r.</p>	<p>Celem głównym PRPM jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. Program określa pięć głównych priorytetów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz jej dostosowanie do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych. 2. Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu. 3. Digitalizacja polskich portów morskich. 4. Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego. 5. Uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych. <p>Priorytety te mają odzwierciedlenie w konkretnych działaniach inwestycyjnych, takich jak:</p>	<p>W zakresie transportu morskiego wsparcie z funduszy UE uzyskują inwestycje w portach morskich w sieci bazowej TEN-T. Wsparcie przeznaczone będzie również na inwestycje w dostęp od strony morza do portu leżącego w sieci kompleksowej TEN-T. Kluczowe będzie dążenie do pełnego włączenia portów w łańcuchy transportowe, poprzez inwestycje poprawiające dostępność do nich od strony morza i lądu (usunięcie wszystkich tzw. „wąskich gardeł” drogowych i kolejowych oraz wodnych śródlądowych, morskich i realizacja priorytetowych odcinków „ostatniej mili”) oraz inwestycje w infrastrukturę portową. Dodatkowo w zakresie poprawy bezpieczeństwa morskiego dofinansowanie uzyskują także projekty mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko, w tym służące do odbioru odpadów i ścieków ze statków. Łączny budżet programu w tym zakresie wynosi 0,650 mld EUR.</p> <p>Przewiduje się także projekty na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa żeglugi morskiej. Obejmą one systemy bezpieczeństwa i jednostki pływające. Z uwagi na specyfikę tych projektów, będą one dotyczyły służb działających zarówno na obszarze sieci TEN-T, jak i poza nią. Łączna</p>

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dostosowanie portu w Gdyni oraz portu zewnętrznego w Świnoujściu do obsługi statków typu Baltimax o zanurzeniu ok. 15 metrów. 2. Pogłębienie toru wodnego na odcinku Szczecin – Świnoujście do 12,5 metra. 3. Budowa nowych nabrzeży i terminali portowych oraz modernizacja istniejących, wraz z niezbędną infrastrukturą od strony lądu. 4. Przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej w otoczeniu portów w celu osiągnięcia parametrów zgodnych z wymogami sieci bazowej TEN-T. 5. Wzmocnienie infrastruktury systemu bezpieczeństwa morskiego w obszarze kompetencji administracji morskiej. 6. Rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE. <p>Program przewiduje finansowanie inwestycji morskich ze środków Polityki Spójności UE oraz z wykorzystaniem instrumentu CEF w latach 2021-2027, bez wskazania konkretnej alokacji środków (program powstał w 2018 roku).</p>	<p>alokacja środków na ten cel w programie FEnIKS wynosi 0,110 mld EUR.</p> <p>Nabór wniosków dla działania FENX.05.07 dedykowany dla projektów morskich rozpoczął się w dniu 01.10.2024 i ma zakończyć się 31.12.2026, alokowana kwota wsparcia wynosi 0,472 mld PLN.</p> <p>Projekt pn.: „Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu” spełnił przesłanki do wyboru w sposób niekonkurencyjny w ramach działania FENX.05.02. Projekt konsumuje całą alokację dostępną dla tego działania (przewidywany wkład UE wynosi 2,806 mld PLN).</p>
<p>Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)</p>	<p>Celami strategicznymi Polityki są:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wytworzenie dojrzałego, konkurencyjnego rynku usług lotniczych w Polsce, przyczyniającego się do stałego zrównoważonego wzrostu gospodarczego naszego 	<p>W sektorze lotniczym finansowane będą działania w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego, • systemu zarządzania ruchem lotniczym wynikającego z SESAR,

Dokument strategiczny	Założenia	Odniesienie w FEnIKS 2021-2027
<p>Data zatwierdzenia dokumentu: 21.11.2023 r.</p>	<p>kraju, realizowanego z poszanowaniem jakości życia obywateli i wymogów ochrony środowiska.</p> <p>2. Osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera, a przez to integratora w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego.</p> <p>Polityka zakłada rozwój sieci lotnisk krajowych opartej na Centralnym Porcie Komunikacyjnym pełniącym rolę głównego hubu lotniczego oraz krajowego węzła transportowego.</p> <p>Celem polityki jest również poprawa warunków prowadzenia operacji lotniczych typu cargo i General Aviation, w tym wprowadzanie rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci transportowej, w celu zwiększenia efektywności tego typu operacji.</p> <p>Jednym z priorytetów PRLC jest także wdrażanie w portach lotniczych nowoczesnych technologii ukierunkowanych na poprawę poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska, w tym związanych z implementacją regulacji ICAO oraz SESAR.</p> <p>Wśród konkretnych działań zawartych w PRLC wymieniono również umożliwienie absorpcji środków finansowych pochodzących z funduszy Unii Europejskiej na realizację działań ukierunkowanych na ochronę środowiska, projektów z programu SESAR oraz inwestycje związane z obronnością kraju.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • łagodzenia oddziaływania sektora lotniczego na środowisko naturalne. <p>Inwestycje realizowane w portach lotniczych dotyczyć będą portów regionalnych (w rozumieniu art. 2 pkt 153 Rozporządzenia UE 651/2014) w sieci TEN-T (bazowej i kompleksowej).. Łączny budżet programu zaalokowany dla sektora transportu lotniczego wyniesie 35 mln EUR.</p> <p>Dostępność do lotnisk poprawiona zostanie, dzięki realizacji komplementarnych projektów drogowych i kolejowych.</p> <p>Program nie przewiduje możliwości finansowania nowej infrastruktury portów lotniczych, w tym Centralnego Portu Komunikacyjnego.</p> <p>Według stanu na dzień 31.12.2024, w ramach zakończonego naboru FENX.04.03-IP.02-001/24 wpłynęło 9 wniosków o dofinansowanie na łączną kwotę 94,52 mln PLN, zawarto 9 umów o dofinansowanie na łączną kwotę 94,52 mld PLN. Projekty dotyczą zakupu i modernizacji systemów oraz urządzeń bezpieczeństwa w portach lotniczych oraz rozbudowy i modernizacji systemów zarządzania ruchem lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej.</p>

Źródło: opracowanie własne

Analiza powyższych tabel pozwala na wyciągnięcie następującego wniosku: **Program FEnIKS 2021-2027 charakteryzuje się wysokim poziomem zgodności i spójności z aktualnymi dokumentami strategicznymi i programowymi, w tym także tymi dotyczącymi rozwoju poszczególnych branż sektora transportu.** Należy przy tym zwrócić uwagę na kilka priorytetów inwestycyjnych wskazanych w politykach krajowych, w przypadku których nie będzie możliwości wsparcia projektów z wykorzystaniem programu FEnIKS i dla których przewidziano inne źródła finansowania:

1. Według stanu na 31 grudnia 2024 roku, cała alokacja dostępnych środków w obszarze FENX.05.02 Porty morskie zostanie wykorzystana w ramach projektu budowy Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, podczas gdy „Program rozwoju polskich portów morskich(...)” wskazuje potrzeby inwestycyjne także w zakresie portów w Gdańsku i Gdyni. Potrzeby te będą sfinansowane ze środków własnych zarządców tych portów lub z wykorzystaniem Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF 2), w tym jego komponentu związanego z mobilnością wojskową.
2. W obszarze żeglugi śródlądowej FEnIKS nie przewiduje możliwości budowy nowej infrastruktury hydrotechnicznej ze względu na konieczność przestrzegania zasady horyzontalnej DNSH oraz funkcjonowanie obszarów Natura 2000 w obrębie krajowych dróg wodnych. Wszelkie tego typu inwestycje, przewidziane w Krajowym Programie Żegludowym do roku 2030, zostaną sfinansowane z innych źródeł, wskazanych w KPŻ.,
3. W FEnIKS nie ma możliwości dofinansowania projektów z zakresu budowy nowej infrastruktury dedykowanej dla ruchu lotniczego, co wynika z zapisów rozporządzenia 2021/1058. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. przewiduje realizację szeregu inwestycji w tym zakresie, w tym budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Sposób finansowania inwestycji z zakresu budowy lub rozbudowy infrastruktury lotniczej został opisany w ww. Polityce. Projekty z zakresu budowy lub rozbudowy infrastruktury lotniczej będą finansowane, oprócz środków publicznych, także w formule partnerstwa publiczno-prywatnego lub z zastosowaniem rozwiązań hybrydowych, łączących w sobie środki podmiotu publicznego, partnera prywatnego i fundusze unijne.

Powiązanie z innymi programami wsparcia

Program FEnIKS jest jednym z elementów architektury funduszy pomocowych UE dedykowanych dla Polski na lata 2021-2027 w obszarze transportu i mobilności. Potencjalni beneficjenci dysponują szeregiem możliwości wsparcia inwestycji, zarówno z funduszy krajowych, jak i tych dedykowanych dla poszczególnych województw. Poniżej opisano poszczególne programy wsparcia, zwracając szczególną uwagę na potencjalne obszary, w których zakres rzeczowy oraz cele interwencji są komplementarne z tymi przewidzianymi w programie FEnIKS oraz sposób ich demarkacji. Istotna jest w tym przypadku konieczność uniknięcia wzajemnego konkurowania ze sobą funduszy, czyli np. prowadzenia równocześnie dwóch naborów dotyczących tego samego typu inwestycji lub

podwójnego finansowania tej samej inwestycji. Ponadto, analizując zapotrzebowanie na środki inwestycyjne w poszczególnych gałęziach transportu, należy mieć na uwadze całkowitą pulę funduszy unijnych alokowanych na dany cel, tak aby móc określić, w jakim stopniu zapotrzebowanie to zostało zaadresowane w skali globalnej.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności to rozległy program wsparcia służący promowaniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej poprzez zwiększenie odporności, gotowości na wypadek sytuacji kryzysowych, zdolności dostosowawczych i potencjału wzrostu gospodarczego, łagodzeniu społecznych i gospodarczych skutków kryzysu, wspieraniu zielonej transformacji, przyczynianiu się do realizacji unijnych celów w zakresie klimatu oraz transformacji cyfrowej. Program został uzgodniony w 2022 roku, w kwietniu 2024 r. przeszedł on rewizję, zmieniającą m.in. sposób alokacji środków, kamienie milowe i wskaźniki rezultatu oraz terminy realizacji niektórych założeń. Główną zmianą w obszarze mobilności jest przeniesienie inwestycji E.1.1.1 Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej do części pożyczkowej.

Część grantowa KPO zawiera Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” o łącznej wartości 5,701 mld EUR (6,815 mld EUR przed rewizją). Celem głównym dla Komponentu jest rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, poprzez zwiększenie dostępności transportowej i walkę z wykluczeniem komunikacyjnym m.in. za pomocą zrównoważonych i cyfrowych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko. Komponent E składa się z następujących inwestycji:

- **E.2.1.1. Linie kolejowe** – obejmuje działania inwestycyjne w zakresie modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych (ok. 500 km) oraz różne zadania polegające na likwidacji wąskich gardeł na sieci kolejowej. Zakres czasowy to III kw. 2021 r. – III kw. 2026 r., szacunkowy koszt wynosi zaś 2,392 mld EUR.
- **E.2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy** – zakup/modernizacja ok. 381 jednostek, w tym 77 jednostek dla linii regionalnych i 304 dla linii dalekobieżnych (zakup 56 nowych lokomotyw oraz modernizacja 248 wagonów). Zakres czasowy to II kw. 2021 – III kw. 2026 r., szacunkowy koszt wynosi 1,284 mld EUR.
- **E.2.1.3. Projekty intermodalne** – inwestycje w zakresie infrastruktury terminali przeładunkowych zlokalizowanych w sieci TEN-T, układów torowych zapewniających dostęp do terminali, zakup taboru służącego do wykonywania przewozów intermodalnych oraz urządzeń przeładunkowych oraz działania z zakresu cyfryzacji. Zakres czasowy to II kw. 2021 r. – II kw. 2026 r., kwota alokowana na ten cel wynosi 0,175 mld EUR.
- **E.2.2.1. Inwestycje w bezpieczeństwo transportu** – obejmuje działania punktowe na sieci drogowej poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz budowę krótkich odcinków obwodnic. Zakres czasowy to IV kw. 2021 r. – III kw. 2026 r., kwota wsparcia wynosi 0,700 mld EUR.

- **E.2.2.2. Cyfryzacja transportu** – wdrożenie kompleksowego systemu zakupu biletów kolejowych, systemy informacji pasażerskiej, systemy automatycznego sterowania ruchem kolejowym, systemy samoczynnej sygnalizacji przejazdowej oraz urządzenia pokładowe ERTMS. Zakres czasowy to III kw. 2021 r. – II kw. 2026 r., kwota wsparcia wynosi 0,341 mld EUR.

Kwestia demarkacji celów E1. i E2. Krajowego Planu Odbudowy z innymi źródłami finansowania została opisana w ww. Planie. Głównym mechanizmem zabezpieczającym przed podwójnym finansowaniem w odniesieniu projektów transportowych jest system kontroli krzyżowych oraz stosowanie oświadczeń o niefinansowaniu inwestycji z innych środków pomocowych. Poniżej przywołano najważniejsze aspekty demarkacji powiązane z FEnIKS:

- **E.1.1.2. Autobusy zero- i niskoemisyjne oraz G1.3.2 Autobusy zeroemisyjne** - inwestycje w obszarze transportu zbiorowego, w tym autobusowego, z uwagi na znaczne potrzeby finansowane są z wielu dostępnych źródeł. Projekty realizowane w ramach KPO są komplementarne z projektami finansowanymi ze środków FS. Co do zasady, podobny typ przedsięwzięć będzie mógł być finansowany zarówno w ramach KPO jak i w ramach programu FEnIKS czy funduszy dedykowanych dla województw. Zakłada się w pierwszej kolejności maksymalne wykorzystanie środków dostępnych w KPO ze względu na krótki termin rozliczenia inwestycji. W drugiej kolejności wydatkowane będą środki dostępne w ramach instrumentów Polityki Spójności.
- **E.2.1.1. Linie kolejowe, E.2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy** – inwestycje w obszarze kolei (zarówno w zakresie linii kolejowych jak i taboru pasażerskiego), z uwagi na znaczne potrzeby w tym obszarze finansowane są z wielu dostępnych źródeł, niezależnie czy dotyczą one na linii wchodzących w skład sieci TEN-T, czy znajdujących się poza tą siecią albo taboru dla przewozów dalekobieżnych, czy regionalnych bądź aglomeracyjnych. Co do zasady, przedsięwzięcia infrastrukturalne będą zatem mogły być finansowane zarówno w ramach KPO, a także w ramach programów operacyjnych (Polityka Spójności), czy instrumentów finansowych (np. CEF). Zarówno w KPO, jak i w PS infrastrukturalne projekty kolejowe realizowane będą w większości w trybie indywidualnym i zapewni to właściwą demarkację. W przypadku taboru, dominującym trybem jest tryb konkurencyjny.
- **E.2.1.3. Projekty intermodalne** – zważywszy na skalę potrzeb w tym sektorze oraz znaczne koszty ich realizacji, nie wdrożono sztywnej demarkacji pomiędzy KPO a innymi unijnymi źródłami wsparcia projektów. Nabór wniosków o dofinansowanie działalności intermodalnej w ramach FEnIKS rozpocznie się w listopadzie 2024 roku, po wyczerpaniu puli środków dostępnych w ramach KPO. W przypadku niewykorzystania alokacji w ramach pierwszego naboru, drugi nabór zostanie ogłoszony w 06.2026 r.¹⁷;

¹⁷ Zgodnie z harmonogramem naborów wniosków o dofinansowanie w programie FEnIKS 2021-2027 z dnia 05.07.2024 r.

- **E.2.2.1. Inwestycje w bezpieczeństwo transportu** – w przypadku inwestycji drogowych realizowane będą zadania skupiające się na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego i polegające na realizacji punktowych inwestycji poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego, krótkich odcinków infrastruktury liniowej (obwodnic) na drogach krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a także instalacji automatycznych urządzeń rejestrujących wykroczenia. Projekty inwestycyjne, skupione na budowie drogowej sieci TEN-T, będą finansowane w ramach FEnIKS.
- **E.2.2.2. Cyfryzacja transportu** - Wsparcie w zakresie wyposażenia pojazdów kolejowych z napędem lub z kabiną sterowniczą w system ERTMS finansowane będzie zarówno z KPO, jak i w miarę możliwości z innych źródeł względu na bardzo duże zapotrzebowanie w tym zakresie. Analogiczna sytuacja występuje w przypadku zabudowy nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym. Systemy biletowe komplementarne do systemu krajowego będą mogły być realizowane w ramach Polityki Spójności.

Część pożyczkowa KPO, analogicznie do części grantowej zawiera komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”, przy czym różni się forma wsparcia – ma ona postać instrumentów finansowych. Komponent E w części pożyczkowej zawiera następujące inwestycje:

- **E3.1.1 Instrument wsparcia dla gospodarki niskoemisyjnej** – Zadaniem Instrumentu jest przyczynienie się do zwiększenia mocy produkcyjnej w zakresie nowych pojazdów zeroemisyjnych oraz infrastruktury na potrzeby rozwoju elektromobilności, a także instalacji przemysłowych oraz innowacyjnych rozwiązań nastawionych na produkcję i magazynowanie zeroemisyjnej energii.. Zakres czasowy to I kw. 2025 r. – II kw. 2026 r., szacunkowy koszt wsparcia wynosi 1,114 mld EUR;
- **E.1.2.1. Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)** – obejmuje zakup 88 szt. tramwajów w terminie do III kwartału 2026 roku, kwota wsparcia wynosi 0,200 mld EUR;

Analogicznie do części grantowej, w odniesieniu do części pożyczkowej uznaje się, że projekty realizowane w ramach KPO są komplementarne z projektami finansowanymi ze środków CEF czy FS, zważywszy na bardzo dużą skalę potrzeb beneficjentów w tym zakresie.

Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 to program wsparcia finansowany z EFRR o ukierunkowaniu terytorialnym na regiony Polski Wschodniej (warmińsko-mazurskie, świętokrzyskie, lubelskie, podkarpackie, podlaskie, region PL92 mazowiecki regionalny). W obszarze transportu FEPW przewiduje dwa priorytety: **FEPW.03 Zrównoważona mobilność miejska** (alokacja 0,420 mld EUR) oraz **FEPW.04 Spójna sieć transportowa** (alokacja 1,120 mld EUR).

W ramach priorytetu FEPW.03 wsparte zostaną kompleksowe i zintegrowane projekty, realizowane w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, obejmujące m.in. takie zadania, jak:

- zakup zeroemisyjnego taboru tramwajowego, trolejbusowego lub autobusowego (pojazdy z napędem elektrycznym lub wodorowym);

- budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności, takich jak np. zaplecza techniczne do obsługi taboru, centra przesiadkowe, ciągi rowerowe;
- digitalizacja systemu mobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, np. ITS, wspólne bilety, systemy informacji pasażerskiej i planowania podróży, systemy parkingowe;
- opracowanie i aktualizacja Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Priorytet FEPW.04 umożliwia dofinansowanie projektów, takich jak:

- budowa lub przebudowa dróg wojewódzkich w celu ustanowienia niezbędnych połączeń do sieci TEN-T, umożliwienia wykonywania przewozów publicznym transportem zbiorowym lub dróg stanowiących obwodnice miejscowości (alokacja 0,430 mld EUR);
- inwestycje w ponadregionalną infrastrukturę kolejową na terenie Polski Wschodniej (alokacja 0,690 mld EUR).

W przypadku **priorytetu FEPW.03** możliwe jest finansowanie podobnych przedsięwzięć do tych planowanych w priorytecie III. Transport miejski w FEnIKS 2021-2027. Różnica polega na zorientowaniu terytorialnym wsparcia FEPW na określone regiony kraju (regiony wschodnie), podczas gdy program FEnIKS pokrywa pozostałe regiony. W związku z tym należy, w odniesieniu do tego priorytetu, uznać FEPW za instrument o charakterze uzupełniającym względem programu FEnIKS, ukierunkowanym na obszary słabiej rozwinięte, wymagające co do zasady większego poziomu wsparcia.

Adresatami działania **FEPW.04.01 Infrastruktura drogowa** są zarządcy dróg wojewódzkich, podczas gdy środki FEnIKS na inwestycje drogowe są dedykowane dla zarządcy krajowego (GDDKiA). Inwestycje w drogi łączące istotne ośrodki gospodarcze z siecią TEN-T należy uznać za komplementarne względem projektów przewidzianych w FEnIKS i niezbędne w celu maksymalizacji wykorzystania sieci szkieletowej TEN-T. W przypadku działania FEPW.04.02 Ponadregionalna infrastruktura kolejowa program dla Polski Wschodniej również pełni funkcję uzupełniającą względem FEnIKS. Zgodnie z założeniami Krajowego Planu Kolejowego, w ramach FEPW dofinansowane zostaną inwestycje w odcinki linii kolejowych położonych poza siecią TEN-T, jednak łączących ze sobą istotne ośrodki gospodarcze i turystyczne o znaczeniu regionalnym (np. Sandomierz, Tarnobrzeg, Szczytno, Sanok, Mikołajki).

Instrument „Łącząc Europę” (CEF 2) ma na celu dalsze wspieranie modernizacji i budowy infrastruktury położonej na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, tj. o wspólnym znaczeniu dla Unii Europejskiej. Infrastruktura znajdująca się w sieci TEN-T ma zapewniać wspólne standardy parametrów technicznych i funkcjonalnych – w przypadku infrastruktury kolejowej oznacza to podniesienie dopuszczalnej prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich i do 100-120 km/h dla pociągów towarowych, zwiększenie dopuszczalnego nacisku osi na tor do 22,5 tony oraz umożliwienie uruchamiania pociągów o długości co najmniej 740 metrów.

W sektorze transportu budżet instrumentu CEF 2 dzieli się na:

- pulę ogólną o wartości 12,830 mld EUR, z dofinansowaniem 30% - 50% kosztów, dostępną dla wszystkich państw UE;
- pulę kohezyjną (środki przeniesione do CEF z Funduszu Spójności) o wartości 11,286 mld EUR, z dofinansowaniem do 85%, przeznaczoną dla państw kohezyjnych (w tym dla Polski);
- nową pulę tzw. Mobilności Wojskowej o wartości 1,691 mld EUR na potrzeby infrastruktury podwójnego cywilnowojskowego zastosowania, z dofinansowaniem 50%, dostępną dla wszystkich państw UE.

W ramach puli ogólnej 1,56 mld EUR zarezerwowane jest na brakujące transgraniczne połączenia kolejowe między państwami kohezyjnymi z dofinansowaniem do 85% kosztów. Koperta narodowa dla Polski (70%) wynosi ok. 2 mld EUR, a ok. 860 mln EUR to polski udział w kopercie konkurencyjnej (30%).

Według stanu na dzień 31.12.2024, rozstrzygnięte zostały 3 nabory wniosków o dofinansowanie w ramach CEF Transport:

- Nabór 2021 – Polska otrzymała 1,27 mld EUR dofinansowania, które obejmie: 2 projekty kolejowe w sieci TEN-T, jeden projekt drogowy w sieci TEN-T, jeden projekt morski w Porcie Police, jeden projekt intermodalny (rozbudowa terminala w Kątach Wrocławskich) oraz 2 projekty wielostronne w obszarze transportu lotniczego;
- Nabór 2022 – dofinansowane zostało 12 projektów na łączną kwotę 0,977 mld EUR, w tym: 2 projekty morskie, 6 projektów kolejowych (w tym jeden dokumentacyjny dla CPK) oraz 4 projekty z zakresu cyfryzacji i interoperacyjności transportu;
- Nabór 2023 – na Polskę przypada 11 projektów na łączną kwotę 0,506 mld EUR, w tym: 4 projekty kolejowe w ramach sieci TEN-T, jeden projekt morski, jeden projekt drogowy (droga S17) oraz 5 projektów z zakresu cyfryzacji i interoperacyjności transportu;
- Nabór 2024 – rozpoczął się w dniu 24.09.2024, łączny budżet konkursu wynosi około 2,5 mld EUR.

Co do zasady, podobny typ przedsięwzięć może być finansowany zarówno w ramach CEF 2, jak i programów Polityki Spójności (w tym FEnIKS). Demarkacja pomiędzy CEF 2 a pozostałymi programami wsparcia odbywa się na poziomie indywidualnych projektów. W kontekście głównego celu, jakim jest domknięcie bazowej sieci TEN-T do 2030 roku, należy uznać działania realizowane w ramach CEF 2 oraz FEnIKS jako wzajemnie uzupełniające się.

Fundusze Europejskie dla Regionów to 16 programów operacyjnych dedykowanych dla poszczególnych województw. W obszarze transportu skupiają się one na inwestycjach o znaczeniu regionalnym, rozgraniczenie pomiędzy programami krajowymi a regionalnymi określa dokument pn.: „Linia demarkacyjna Podział interwencji i zasad wdrażania programów krajowych i regionalnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 kwiecień 2024 r.”

3.3. Postęp rzeczowo-finansowy programu

Rozdział adresuje następujące pytania badawcze:

W jakim zakresie realizowane projekty w ramach priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027 przyczyniają się do realizacji celów szczegółowych określonych w Programie?

Czy realizacja priorytetów transportowych FEnIKS postępuje zgodnie z założeniami określonymi w Programie (w szczególności w zakresie celów pośrednich wskaźników produktu)?

W jaki sposób architektura programu, w tym przyporządkowanie funduszy (Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) oraz podział alokacji i wskaźników na kategorie regionów wpływa na tempo wdrażania projektów transportowych?

Poniższa tabela opisuje stopień wykorzystania alokacji środków przewidzianych dla poszczególnych działań zawartych w programie FEnIKS 2021-2027. Dane są aktualne na dzień 31.12.2024 roku.

Tabela 5.

Działanie	Alokacja w programie FEnIKS [EUR/PLN]*	Dofinansowanie szacowane w WPZ** [PLN]	Ogłoszone i planowane nabory [PLN]	Wnioski i umowy o dofinansowanie [PLN]***
FENX.03.01 Transport miejski	2,000 mld EUR 8,546 mld PLN	7,639 mld	7,830 mld	WoD: 7,429 mld (94,9%) UoD: 2,025 mld (25,9%)
FENX.04.01 Drogi w sieci bazowej TEN-T	1,080 mld EUR 4,615 mld PLN	4,764 mld	4,640 mld	WoD: 3,719 mld (80,2%) UoD: 3,065 mld (66,1%)
FENX.04.02 Kolej w TEN-T	3,265 mld EUR 13,951 mld PLN	11,313 mld	11,900 mld	WoD: 7,308 mld (61,4%) UoD: 0,595 mld (5,0%)
FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w TEN-T	0,035 mld EUR 0,150 mld PLN	Nie dotyczy	0,125 mld	WoD: 0,095 mld (76,0%) UoD: 0,095 mld (76,0%)
FENX.04.04 RIS na śródlądowych drogach wodnych	0,005 mld EUR 0,021 mld PLN	0,023 mld	0,018 mld	WoD: 0,018 mld (100%) UoD: brak
FENX.05.01 Drogi w sieci kompleksowej TEN-T	2,651 mld EUR 11,328 mld PLN	5,916 mld	11,390 mld	WoD: 3,562 mld (31,3%) UoD: 1,604 mld (14,1%)
FENX.05.02 Porty morskie i śródlądowe drogi wodne w TEN-T	0,725 mld EUR 3,098 mld PLN	2,806 mld	Brak	WoD: brak UoD: brak
FENX.05.03 Drogi i bezpieczeństwo ruchu drogowego	0,650 mld EUR 2,777 mld PLN	8,566 mld	2,795 mld	WoD: 1,517 mld (54,3%) UoD: 0,300 mld (10,7%)

Działanie	Alokacja w programie FEnIKS [EUR/PLN]*	Dofinansowanie szacowane w WPZ** [PLN]	Ogłoszone i planowane nabory [PLN]	Wnioski i umowy o dofinansowanie [PLN]***
FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei	1,615 mld EUR 6,901 mld PLN	6,679 mld	8,536 mld	WoD: 9,419 mld (110,3%) UoD: 3,365 mld (39,4%)
FENX.05.05 Tabor kolejowy	0,445 mld EUR 1,901 mld PLN	Nie dotyczy	1,650 mld	WoD: brak UoD: brak
FENX.05.06 Transport intermodalny	0,230 mld EUR 0,983 mld PLN	Nie dotyczy	0,800 mld	WoD: brak UoD: brak
FENX.05.07 Bezpieczeństwo morskie i śródlądowe drogi wodne poza TEN-T	0,210 mld EUR 0,897 mld PLN	0,492 mld	0,472 mld	WoD: 0,053 mld (11,2%) UoD: brak
SUMA	12,911 mld EUR 55,169 mld PLN	48,199 mld PLN	50,156 mld PLN	WoD: 33,122 mld PLN (66,0%) UoD: 11,049 mld PLN (22,0%)

*przelicznik PLN/EUR = 4,2730 wg kursu średniego NBP z dnia 31.12.2024 r.

**tabela uwzględnia Wykaz Projektów Zidentyfikowanych z dnia 08.01.2025 r.

***w nawiasie podano procent wartości wynikającej z ogłoszonych i planowanych naborów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie założeń programu FEnIKS, harmonogramu naboru wniosków oraz danych z systemu CST.

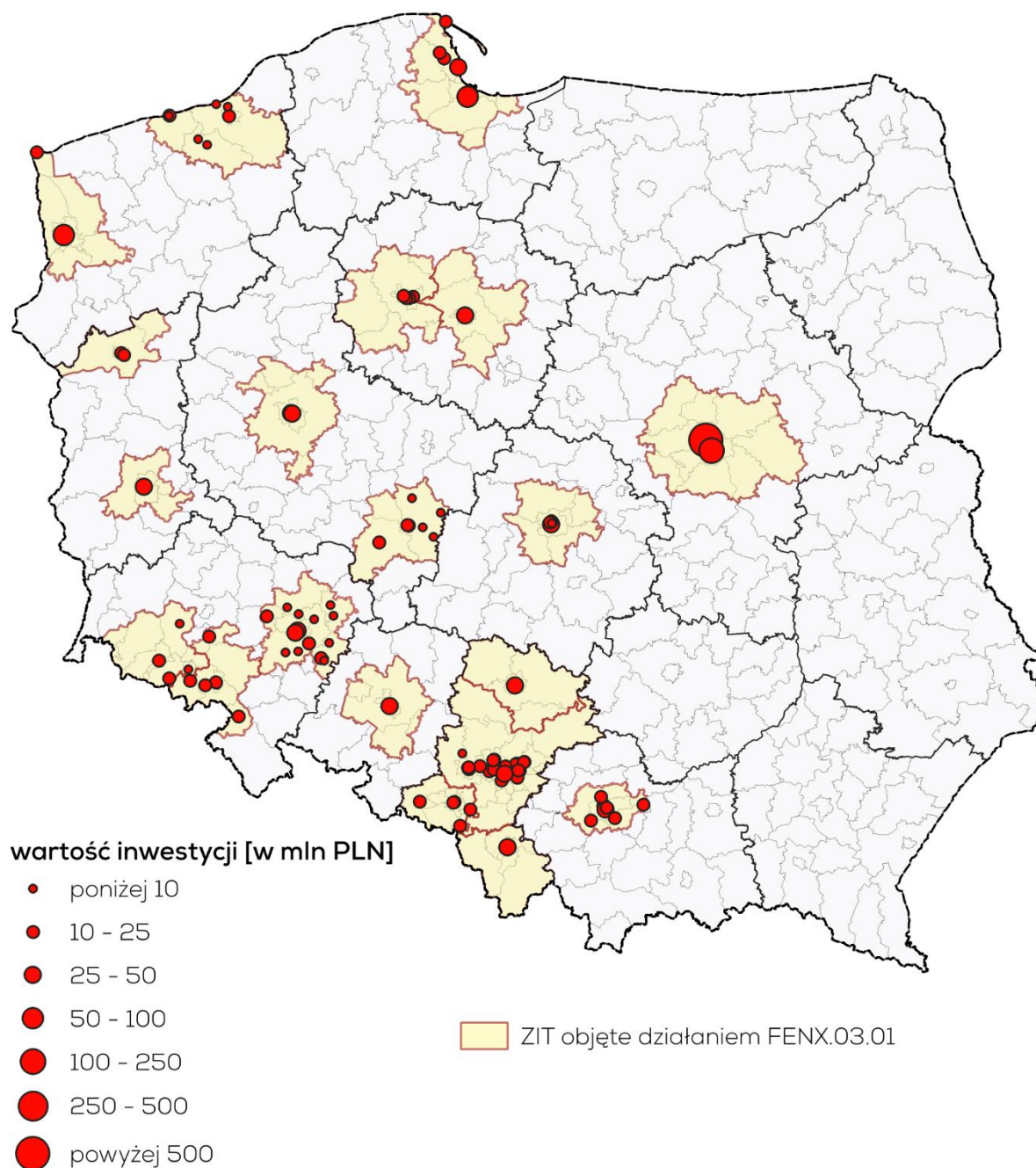
Poniżej opisano w sposób bardziej szczegółowy postęp w realizacji poszczególnych priorytetów FEnIKS 2021-2027.

Działanie FENX.03.01 Transport miejski

Zakończył się nabór wniosków pn. Infrastruktura transportu zbiorowego z budżetem 7,830 mld PLN, złożono wnioski o dofinansowania dla 93 ze 103 projektów zawartych w WPZ, jeden wniosek został anulowany. Łączna wartość dofinansowania dla ocenianych wniosków wynosi 7,429 mld PLN, tj. 94,9% budżetu naboru. Nabór wniosków pn. Tabor autobusowy i trolejbusowy ma rozpocząć się w 2026 roku.

Poniższa mapa przedstawia lokalizację projektów objętych złożonymi wnioskami o dofinansowanie.

Rysunek 3. Lokalizacje projektów objętych wnioskami o dofinansowanie w działaniu FENX.03.01.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych o WoD.

Zawarto umowy o dofinansowanie dla trzech zadań:

1. Opracowanie dokumentu pn.: „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego” (dalej SUMP).
2. Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą - etap IV.

3. Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą – Faza II.

Prace prowadzone w ramach ww. projektów są zaawansowane (pkt 2. i 3.) lub zostały zakończone (pkt 1. .).

Działanie FENX.04.01 Drogi w sieci bazowej TEN-T

Pierwszy nabór wniosków o alokowanej kwocie 1,100 mld PLN zakończył się w dniu 31.12.2024 r. Drugi nabór z budżetem 3,540 mld PLN ma zakończyć się w dniu 31.12.2026 r. Jedynym wnioskodawcą i beneficjentem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Złożono wnioski o dofinansowanie dla 5 z 9 projektów zawartych w WPZ. Dotychczas nie złożono wniosków lub anulowano wnioski dla 4 projektów o łącznej szacunkowej wartości wkładu UE 2,357 mld PLN:

1. Rozbudowa drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) - węzeł Jasionka (bez węzła), dł. ok. 15 km – etap II (dobudowa drugiej jezdni) –
2. Budowa autostrady A2 Siedlce - gr. państwa, odc. Siedlce - Biała Podlaska (w. Cicibór)
3. Budowa drogi S7, odc. Czosnów – Kiełpin
4. Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko- Biała - odcinek I/B węzeł „Kosztowy II” (z węzłem) – węzeł „Bieruń (bez węzła) oraz odcinek I/A węzeł „Bieruń” (z węzłem) węzeł „Oświęcim” (bez węzła) wraz z obwodnicą Bierunia

Dla wszystkich złożonych wniosków zawarto umowy o dofinansowanie.

Działanie FENX.04.02 Kolej w TEN-T

Ogłoszono trzy nabory dla PKP PLK S.A., nabór dla projektów multilokalizacyjnych zakończył się 31.12.2024, nabory dla projektów liniowych (budżet 11,440 mld PLN) mają zakończyć się 30.06.2025 r. Ponadto trwa nabór dla zarządców infrastruktury dworcowej z budżetem 0,300 mld PLN, w WPZ znajdują się 4 projekty przebudowy dworców.

Złożono wnioski o dofinansowanie dla 4 z 9 projektów zawartych w WPZ. Dotychczas nie złożono wniosków lub anulowano wnioski dla 5 projektów o łącznej szacunkowej wartości wkładu UE 6,528 mld PLN:

1. Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec – Faza II (projekt fazowany) – **inwestycja przeniesiona do działania FENX.05.04.**
2. Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP PLK S.A. w ramach NPW ERTMS – faza II (projekt fazowany).
3. Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin - Lublin, etap IIb (Warszawa Wawer-Otwock) – **trwa przetarg na wyłonienie wykonawcy, planowane zakończenie prac pod koniec 2027 roku.**

4. Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – etap II – **planowane jest znaczne zmniejszenie zakresu przedsięwzięcia.**
5. Zabudowa systemu ERTMS.

Zawarto jedną umowę o dofinansowanie dla zadania pn.: Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo, etap I - faza II.

Działanie FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w TEN-T

Zakończono nabór oraz proces oceny wniosków, zawarto 9 umów o dofinansowanie o łącznej wartości wkładu UE 94,52 mln PLN.

Działanie FENX.04.04 RIS na śródlądowych drogach wodnych

Cała alokacja w ramach tego działania jest przewidziana dla Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie na projekt pn.: Rozbudowa systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej. W dniu 18.12.2024 złożono wniosek o dofinansowanie na kwotę 18,23 mln PLN.

Działanie FENX.05.01 Drogi w sieci kompleksowej TEN-T

Pierwszy nabór wniosków o alokowanej kwocie 0,450 mld PLN zakończył się w dniu 31.12.2024 r. Drugi nabór z budżetem 10,940 mld PLN ma zakończyć się w dniu 31.12.2026 r. Jedynym wnioskodawcą i beneficjentem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Złożono wnioski o dofinansowanie dla 4 z 14 projektów zawartych w WPZ. Dotychczas nie złożono wniosków lub anulowano wnioski dla projektów o łącznej szacunkowej wartości wkładu UE 8,861 mld PLN:

1. Budowa obwodnicy Chełma w ciągu drogi ekspresowej S12
2. Budowa drogi S19 Białystok–Lubartów, odc. węzeł Boćki (bez węzła) – Chlebczyn (z węzłem)
3. Budowa drogi S6 Koszalin – Słupsk
4. Budowa drogi S19 odc. Lublin - Lubartów (w. Lublin Rudnik/bez węzła/ - w. Lubartów Północ /z węzłem)
5. Budowa drogi S19 Rzeszów - Barwinek, odc. w. Rzeszów Południe (bez węzła) - w. Babica (z węzłem)
6. Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. granica woj. mazowieckiego i lubelskiego - Lubartów, w. Lubartów Północ (bez węzła)
7. Budowa drogi S11 Bobolice – Szczecinek
8. Budowa drogi S74 Przełom/Mniów – Kielce
9. Budowa drogi S19 Rzeszów - Barwinek odc. w. Babica (bez węzła) - Barwinek (bez odc. Jawornik -Domaradz oraz odc. w. Dukla (bez węzła) – Barwinek (granica Państwa)) -
10. Budowa drogi S10 Bydgoszcz – Toruń

Dla 3 z 4 złożonych wniosków zawarto umowy o dofinansowanie.

Działanie FENX.05.02 Porty morskie i śródlądowe drogi wodne w TEN-T

Projekt pn.: „Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu” spełnił przesłanki do wyboru w sposób niekonkurencyjny w ramach działania FENX.05.02. (Przewidywany wkład UE wynosi 2,806 mld PLN), wniosek o dofinansowanie nie został dotychczas złożony.

Działanie FENX.05.03 Drogi i bezpieczeństwo ruchu drogowego

Pierwszy nabór wniosków o alokowanej kwocie 0,300 mld PLN zakończył się w dniu 31.12.2024 r. Trwają 3 nabory: jeden dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, drugi dla miast na prawach powiatu uwzględnionych w zawartych kontraktach programowych, trzeci dla służb publicznych zajmujących się ratownictwem drogowym.

Złożono wnioski o dofinansowanie dla 11 z 23 projektów zawartych w WPZ. Dotychczas nie złożono wniosków lub anulowano wnioski dla 12 projektów o łącznej szacunkowej wartości wkładu UE 1,566 mld PLN:

1. Projekt pn. Budowa obwodnicy Kroczyca w ciągu DK78
2. Projekt pn. Budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawickiej w ciągu DK73, odc. Morawica – Wola Morawicka
3. Projekt pn. Budowa drogi S8 Wrocław (Magnice) – Kłodzko, odc. w. Kobierzyce Północ – w. Łagiewniki Zachód
4. Projekt pn. Budowa obwodnicy Głogowa w ciągu DK12
5. Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka II.
6. Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego II.
7. Pomagamy i chronimy – samochody osobowe oznakowane z segmentu C dla pionu ruchu drogowego.
8. Pomagamy i chronimy – ujawnianie i eliminowanie z ruchu kierujących pojazdami po alkoholu
9. Pomagamy i chronimy – bezałogowe statki powietrzne w kontroli ruchu drogowego.
10. Pomagamy i chronimy – furgony profilaktyczno-edukacyjne na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
11. Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej – **trwa opracowywanie dokumentacji projektowej, termin zakończenia robót budowlanych nie jest znany.**
12. Mobilna platforma edukacyjna o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

Działanie FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei

W ramach działania FENX.05.04 ogłoszono dotychczas 7 naborów, w tym 4 nabory dla zarządców infrastruktury i JST z łącznym budżetem 8,396 mld PLN oraz 3 nabory przeznaczone na zadania związane z poprawą bezpieczeństwa w ruchu kolejowym z łącznym budżetem 0,328 mld PLN.

Złożono wnioski o dofinansowanie dla 11 inwestycji wobec 9 zawartych w WPZ, w tym dwóch projektów dotyczących szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu oraz jednego projektu związanego z systemem ratownictwa w transporcie kolejowym. Dotychczas nie złożono wniosków dla dwóch projektów zawartych w WPZ o łącznej szacunkowej wartości wkładu UE 1,674 mld PLN:

1. Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo etap II: odcinek Nakło Śląskie – Kalina.
2. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap IV.

Ponadto złożono, w ramach otwartego naboru konkursowego nr FENX.05.04-IP.02-002/24, wnioski dla 3 projektów niezidentyfikowanych wcześniej w WPZ na kwotę 2,319 mld PLN:

1. Modernizacja linii kolejowej nr 250.
2. Prace na liniach kolejowych nr 140 i 169 na odcinku Orzesze Jaśkowice – Tychy.
3. Prace na linii kolejowej nr 179 na odcinku Tychy - Bieruń Stary.

Projekty te dotyczą odcinków spoza sieci TEN-T mających istotne znaczenie dla aglomeracyjnego ruchu pasażerskiego. Wpisują się one w zakres interwencji przewidziany dla działania FENX.05.04.

Dotychczas zawarto 6 umów o dofinansowanie na kwotę 3,365 mld PLN.

Działanie FENX.05.05 Tabor kolejowy

W ramach działania FENX.05.05 planuje się ogłoszenie dwóch naborów. Pierwszy z nich będzie dotyczyć zakupu zeroemisyjnego taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym lub aglomeracyjnym, planowany budżet wynosi 1,500 mld PLN. Drugi nabór będzie dotyczyć modernizacji istniejącego taboru poprzez montaż urządzeń ETCS/GSM-R, budżet wynosi 0,150 mld PLN. Obydwa nabory będą miały miejsce na przełomie 2025 i 2026 roku.

Działanie FENX.05.06 Transport intermodalny

W okresie 07.01.2025 r. – 30.06.2025 r. obowiązuje otwarty nabór wniosków o dofinansowanie dla wsparcia transportu intermodalnego. Zakres wsparcia obejmuje infrastrukturę transportu intermodalnego, dedykowany tabor kolejowy (lokomotywy, wagony), systemy telematyczne i satelitarne oraz zakup intermodalnych jednostek ładunkowych z wyłączeniem kontenerów. W przypadku niepełnego wykorzystania alokacji środków przewiduje się uruchomienie drugiego naboru wniosków w 2026 roku.

Działanie FENX.05.07 Bezpieczeństwo morskie i śródlądowe drogi wodne poza TEN-T

W okresie 01.10.2024 r. – 31.12.2026 r. obowiązuje nabór wniosków o dofinansowanie w ramach działania FENX.05.07. Budżet naboru wynosi 0,472 mld PLN, jedynym wnioskodawcą i beneficjentem jest Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa.

Ukierunkowanie terytorialne

Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. wsparcie finansowe z EFRR powinno mieć zróżnicowaną intensywność regionalną w zależności od poziomu rozwoju danego obszaru. W związku z tym Priorytet FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR przewiduje szczególne ukierunkowanie terytorialne dla finansowanych przedsięwzięć. Spośród 6,526 mld EUR całkowitej alokacji dla priorytetu FENX.05:

- 82,03% (5,353 mld EUR) przewidziano dla regionów NUTS 2 słabiej rozwiniętych (małopolskie, śląskie, zachodniopomorskie, lubuskie, opolskie, kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie, pomorskie, łódzkie, świętokrzyskie, lubelskie, podkarpackie, podlaskie, mazowiecki regionalny);
- 13,51% (0,882 mld EUR) przewidziano dla regionów NUTS 2 w okresie przejściowym (wielkopolskie, dolnośląskie);
- 4,46% (0,291 mld EUR) przewidziano dla regionów NUTS 2 lepiej rozwiniętych (warszawski stołeczny).

Zróżnicowany w zależności od regionu interwencji jest także możliwy poziom dofinansowania kosztów kwalifikowalnych. Wynosi on odpowiednio:

- 85% dla regionów NUTS 2 słabiej rozwiniętych;
- 70% dla regionów NUTS 2 w okresie przejściowym;
- 50% dla regionów NUTS 2 lepiej rozwiniętych.

Poniższe tabele obrazują zakładany na etapie konstruowania programu oraz wynikający ze złożonych wniosków o dofinansowanie (stan na 31.12.2024) poziom zróżnicowania terytorialnego alokacji środków dla poszczególnych działań wchodzących w skład Priorytetu FENX.05. Dla projektów o zasięgu krajowym (np. usprawnienie systemu ratownictwa w transporcie kolejowym) założono równomierną alokację środków na wszystkie 17 regionów NUTS 2.

Tabela 6. Ukierunkowanie terytorialne środków z Priorytetu FENX.05 – zakładane.

Działanie	alokacja zawarta w programie [mld PLN] słabiej rozwinięte	alokacja zawarta w programie [mld PLN] w okresie przejściowym	alokacja zawarta w programie [mld PLN] lepiej rozwinięte	jako % alokacji dla działania słabiej rozwinięte	jako % alokacji dla działania w okresie przejściowym	jako % alokacji dla działania lepiej rozwinięte
FENX.05.01	11,328	-	-	100,0%	-	-
FENX.05.02	3,098	-	-	100,0%	-	-
FENX.05.03	1,923	0,855	-	69,2%	30,8%	-
FENX.05.04	5,038	1,840	0,214	71,0%	26,0%	3,0%
FENX.05.05	0,789	0,427	0,493	46,2%	25,0%	28,8%

Działanie	alokacja zawarta w programie [mld PLN] słabiej rozwinięte	alokacja zawarta w programie [mld PLN] w okresie przejściowym	alokacja zawarta w programie [mld PLN] lepiej rozwinięte	jako % alokacji dla działania słabiej rozwinięte	jako % alokacji dla działania w okresie przejściowym	jako % alokacji dla działania lepiej rozwinięte
FENX.05.06	0,809	0,116	0,058	82,4%	11,8%	5,9%
FENX.05.07	0,897	-	-	100,0%	-	-
ŁĄCZNIE	23,882	3,238	0,764	85,6%	11,6%	2,7%

*przelicznik PLN/EUR = 4,2730 wg kursu średniego NBP z dnia 31.12.2024 r.

Źródło: opracowanie własne na tabel finansowych programu FENIKS.

Tabela 7. Ukierunkowanie terytorialne środków z Priorytetu FENX.05 – wynikające ze złożonych wniosków.

Działanie	alokacja wynikająca z złożonych WoD [mld PLN] słabiej rozwinięte	alokacja wynikająca z złożonych WoD [mld PLN] w okresie przejściowym	alokacja wynikająca z złożonych WoD [mld PLN] lepiej rozwinięte	jako % alokacji dla działania słabiej rozwinięte	jako % alokacji dla działania w okresie przejściowym	jako % alokacji dla działania lepiej rozwinięte
FENX.05.01	3,562	-	-	100,0%	0,0%	0,0%
FENX.05.02	-	-	-	-	-	-
FENX.05.03	1,389	0,065	0,062	91,6%	4,3%	4,1%
FENX.05.04	9,392	0,018	0,009	99,7%	0,2%	0,1%
FENX.05.05	-	-	-	-	-	-
FENX.05.06	-	-	-	-	-	-
FENX.05.07	0,053	-	-	100,0%	-	-
ŁĄCZNIE	14,396	0,083	0,071	98,9%	0,6%	0,5%

Źródło: opracowanie własne na tabel finansowych programu FENIKS.

Domknięcie sieci TEN-T

Jednym z głównych celów programu FENIKS 2021-2027, odnoszącym się do obszaru transportu, jest tak zwane domknięcie sieci TEN-T. Związany z tym cel szczegółowy 3.1 FENIKS ma treść: *Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T*. Poszczególne elementy sieci TEN-T oraz wymagania dotyczące ich parametrów technicznych są określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013, zwane dalej rozporządzeniem 2024/1679 lub rozporządzeniem TEN-T.

Zasadniczą zmianą w stosunku do uchylonych i zmienionych rozporządzeń jest wprowadzenie kategorii sieci bazowej rozszerzonej TEN-T w celu objęcia nią elementów nowego europejskiego korytarza transportowego Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie. Zmiany w układzie

korytarzy transportowych są efektem rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, korytarze te objęły także Ukrainę i Mołdawię. Nowe odcinki sieci bazowej rozszerzonej TEN-T są elementem tzw. korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą, ułatwiających wywóz produktów rolnych z Ukrainy oraz handel dwustronny między Ukrainą a krajami Unii. Jednocześnie w związku z nową sytuacją geopolityczną poprawa połączeń transgranicznych z Rosją i Białorusią nie ma już charakteru priorytetowego na terytorium państw członkowskich. Aby odzwierciedlić mniej priorytetowy charakter budowy i modernizacji tych połączeń, w rozporządzeniu 2024/1679 obniżono rangę „ostatnich mil” wszystkich połączeń transgranicznych z Rosją i Białorusią, które obecnie należą do sieci bazowej, z sieci bazowej do sieci kompleksowej. W przypadku Polski zmiana ta objęła dwa przygraniczne odcinki drogowe (DK2 Biała Podlaska – Kukuryki, DK22 Elbląg – Grzechotki) oraz dwa kolejowe (Elbląg – Braniewo – gr. państwa, Biała Podlaska – Małaszewicze – gr. państwa). Kolejną zmianę stanowi ogólna rewizja poszczególnych odcinków sieci, tj. zmiana ich przynależności, tras przebiegu czy dodanie nowych odcinków.

Transeuropejską sieć transportową należy stopniowo rozwijać w trzech etapach, przy czym ogólnym celem ma być stworzenie multimodalnej i interoperacyjnej ogólnoeuropejskiej sieci spełniającej wysokie standardy jakości, z poszanowaniem ogólnych unijnych celów w zakresie neutralności klimatycznej oraz celów środowiskowych: ukończenie sieci bazowej do 2030 roku, rozszerzonej sieci bazowej do 2040 roku i sieci kompleksowej do 2050 roku. Cele rozwojowe w zakresie sieci TEN-T są w pełni zbieżne z celami programu FEnIKS pomimo zmiany klasyfikacji niektórych odcinków tej sieci.

Infrastruktura drogowa w sieci TEN-T

Rozporządzenie 2024/1679 wprowadza kilka zmian w klasyfikacji poszczególnych odcinków krajowej sieci drogowej TEN-T, takich jak:

- Droga A2, odc. Biała Podlaska – Terespol: przeniesienie z sieci bazowej do sieci kompleksowej;
- Droga S22, odc. Elbląg – Grzechotki: przeniesienie z sieci bazowej do sieci kompleksowej;
- Droga S19, odc. Białystok - Lublin oraz Rzeszów – Barwinek: przeniesienie z sieci kompleksowej do sieci bazowej rozszerzonej;
- Droga S12, odc. Piaski – Dorohusk: przeniesienie z sieci kompleksowej do sieci bazowej rozszerzonej;
- Droga S17, Wschodnia Obwodnica Warszawy: przeniesienie z sieci kompleksowej do sieci bazowej rozszerzonej;
- Droga S16, odc. Białystok – Ełk: dodanie nowego odcinka do sieci bazowej rozszerzonej.

Zmiana klasyfikacji dotyczy szeregu inwestycji zawartych w WPZ FEnIKS 2021-2027 o łącznej wartości 5,778 mld PLN, takich jak:

1. Budowa obwodnicy Chełma w ciągu drogi ekspresowej S12.
2. Budowa drogi S19 Białystok–Lubartów, odc. węzeł Boćki (bez węzła) – Chlebczyn (z węzłem).

3. Budowa drogi S19 odc. Lublin - Lubartów (w. Lublin Rudnik/bez węzła/ - w. Lubartów Północ /z węzłem).
4. Budowa drogi S19 Rzeszów - Barwinek, odc. w. Rzeszów Południe (bez węzła) - w. Babica (z węzłem).
5. Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. granica woj. mazowieckiego i lubelskiego - Lubartów, w. Lubartów Północ (bez węzła).
6. Budowa drogi S19 Rzeszów - Barwinek odc. w. Babica (bez węzła) - Barwinek (bez odc. Jawornik -Domaradz oraz odc. w. Dukla (bez węzła) – Barwinek (granica Państwa)).

Powyższe projekty są obecnie zidentyfikowane do realizacji w ramach działania FENX.05.01 Drogi w sieci kompleksowej TEN-T, pod zakresem interwencji 088 - Nowo wybudowane lub rozbudowane autostrady i drogi – sieć kompleksowa TEN-T oraz 092 - Przebudowane lub zmodernizowane autostrady i drogi – sieć kompleksowa TEN-T. Z uwagi na zmianę klasyfikacji odcinków należy przenieść ww. projekty do działania FENX.05.03 Drogi i bezpieczeństwo ruchu drogowego i oznaczyć kodami interwencji 087 - Nowo wybudowane lub rozbudowane autostrady i drogi – sieć bazowa TEN-T oraz 088 - Nowo wybudowane lub rozbudowane autostrady i drogi – sieć kompleksowa TEN-T. W obszarze infrastruktury drogowej rozporządzenie TEN-T (artykuł 31) zawiera następujące wymagania w odniesieniu do sieci bazowej oraz sieci bazowej rozszerzonej:

- Oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone pasem rozdzielającym nieprzeznaczonym do ruchu;
- Brak skrzyżowań jednopoziomowych z innymi drogami, torami kolejowymi lub tramwajowymi, drogami dla rowerów i ścieżkami dla pieszych;
- Miejsca odpoczynku dostępne w odległości nie większej niż 60 km od siebie (do 2040 roku);
- Systemy ważenia pojazdów w ruchu położone w odległości nie większej niż 300 km od siebie.

Ponadto państwa członkowskie są zobowiązane do wdrożenia środków służących do wykrywania zdarzeń lub sytuacji związanych z bezpieczeństwem drogowym oraz gromadzenie odpowiednich danych o ruchu drogowym w celu przekazywania minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym, określonych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) nr 886/2013. W uzasadnionych przypadkach, gdy natężenie ruchu na danym odcinku drogi nie przekracza 10 000 pojazdów na dobę w obu kierunkach łącznie, rozporządzenie dopuszcza zwolnienie z części wymagań w odniesieniu do infrastruktury drogowej sieci TEN-T.

Poniższe mapy obrazują poziom ukończenia budowy sieci drogowej TEN-T, odpowiednio bazowej, bazowej rozszerzonej oraz kompleksowej ze szczególnym uwzględnieniem odcinków realizowanych ze wsparciem programu FEnIKS 2021-2027.

Rysunek 4. Inwestycje w drogowej sieci bazowej TEN-T.



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 5. Inwestycje w drogowej sieci bazowej rozszerzonej TEN-T.



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 6. Inwestycje w drogowej sieci kompleksowej TEN-T.



Źródło: opracowanie własne

Po zrealizowaniu wszystkich projektów zawartych w Wykazie Projektów Zidentyfikowanych FEnIKS, drogowa sieć bazowa TEN-T na terenie Polski będzie ukończona w ponad 99%. Ostatnim fragmentem do realizacji pozostaje odcinek drogi ekspresowej S7 Kiełpin – Warszawa (Trasa Armii Krajowej). Inwestycja jest na etapie dokumentacji projektowej, zamawiający podkreśla złożoność rozwiązań technicznych, przebieg trasy w terenie zurbanizowanym, prognozowane natężenia ruchu oraz trwające wciąż rozmowy z samorządami na temat pogodzenia tej inwestycji z innymi

realizacjami w otoczeniu projektowanego odcinka drogi S7. Rzeczowa realizacja tego zadania będzie sfinansowana najprawdopodobniej z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, prawdopodobny termin ukończenia budowy przypada na lata 2032-2034.

Sieć bazowa rozszerzona obejmuje odcinki dróg: S12 (Lublin – Dorohusk), S19 (Białystok – Lublin, Rzeszów – Barwinek), S17 (wschodnia obwodnica Warszawy) oraz nowoprojektowany odcinek S16 Ełk - Białystok. Wykaz Projektów Zidentyfikowanych FENIKS zawiera 6 odcinków drogi S19 (szacowany wkład UE dla tych przedsięwzięć wynosi 5,702 mld PLN) oraz obwodnica Chełma w ciągu drogi ekspresowej S12 (szacowany wkład UE 0,229 mld PLN). Dwa odcinki drogi S12 oraz cztery odcinki drogi S19 są realizowane z wykorzystaniem środków krajowych, na realizację oczekuje zaś wschodnia obwodnica Warszawy w ciągu drogi S17, fragment drogi S19 o długości ok. 38 kilometrów oraz odcinek S16 z Ełku do Białegostoku o długości ok. 88 kilometrów.

Drogowa sieć kompleksowa TEN-T obejmuje z założenia odcinki o charakterze uzupełniającym względem sieci bazowej. W parze z niską hierarchią danego odcinka w perspektywie transeuropejskiej nie zawsze stoi jego niskie znaczenie w skali krajowej, jak to ma miejsce w na przykład na drogach S7 czy S8. Odcinki sieci kompleksowej o największym natężeniu ruchu zostały już domknięte w poprzedniej perspektywie finansowej lub są na ukończeniu w obecnej. Wykaz Projektów Zidentyfikowanych FENIKS obejmuje: domknięcie drogi S6, budowę dwóch odcinków S7 w okolicy Krakowa, fragment drogi S8 na południe od Wrocławia, Obwodnicę Metropolitalną Trójmiasta oraz pojedyncze odcinki dróg S10, S11 i S74. W realizacji z wykorzystaniem innych źródeł finansowania jest aktualnie około 370 km drogowej sieci kompleksowej, na realizację zaś oczekuje dodatkowo ok. 1 480 km dróg w tej sieci.

Powyższa analiza wskazuje na wysoki poziom domknięcia drogowej sieci TEN-T w Polsce w odniesieniu do poszczególnych terminów realizacji określonych w rozporządzeniu TEN-T. Wyzwanie może stanowić pozyskanie środków Polityki Spójności w wystarczającej wysokości w kolejnych okresach programowania ze względu na stale zmniejszający się poziom finansowania infrastruktury drogowej przy jednoczesnym kurczeniu się środków dostępnych w całej PS ze względu na postępującą konwergencję poziomu rozwoju gospodarczego Polski względem średniej unijnej.

Infrastruktura kolejowa w sieci TEN-T

Infrastruktura kolejowa TEN-T również została podzielona na sieć bazową, bazową rozszerzoną i kompleksową, analogiczne są także terminy ukończenia tych sieci zgodnie z rozporządzeniem 2024/1679. Oprócz linii kolejowych i punktów eksploatacyjnych sieć TEN-T obejmuje także dworce, obiekty infrastruktury usługowej (obsługowej) oraz dojazdy do multimodalnych terminali towarowych zlokalizowanych wzdłuż tej sieci.

Wymagania w odniesieniu do infrastruktury kolejowej TEN-T obejmują m.in.:

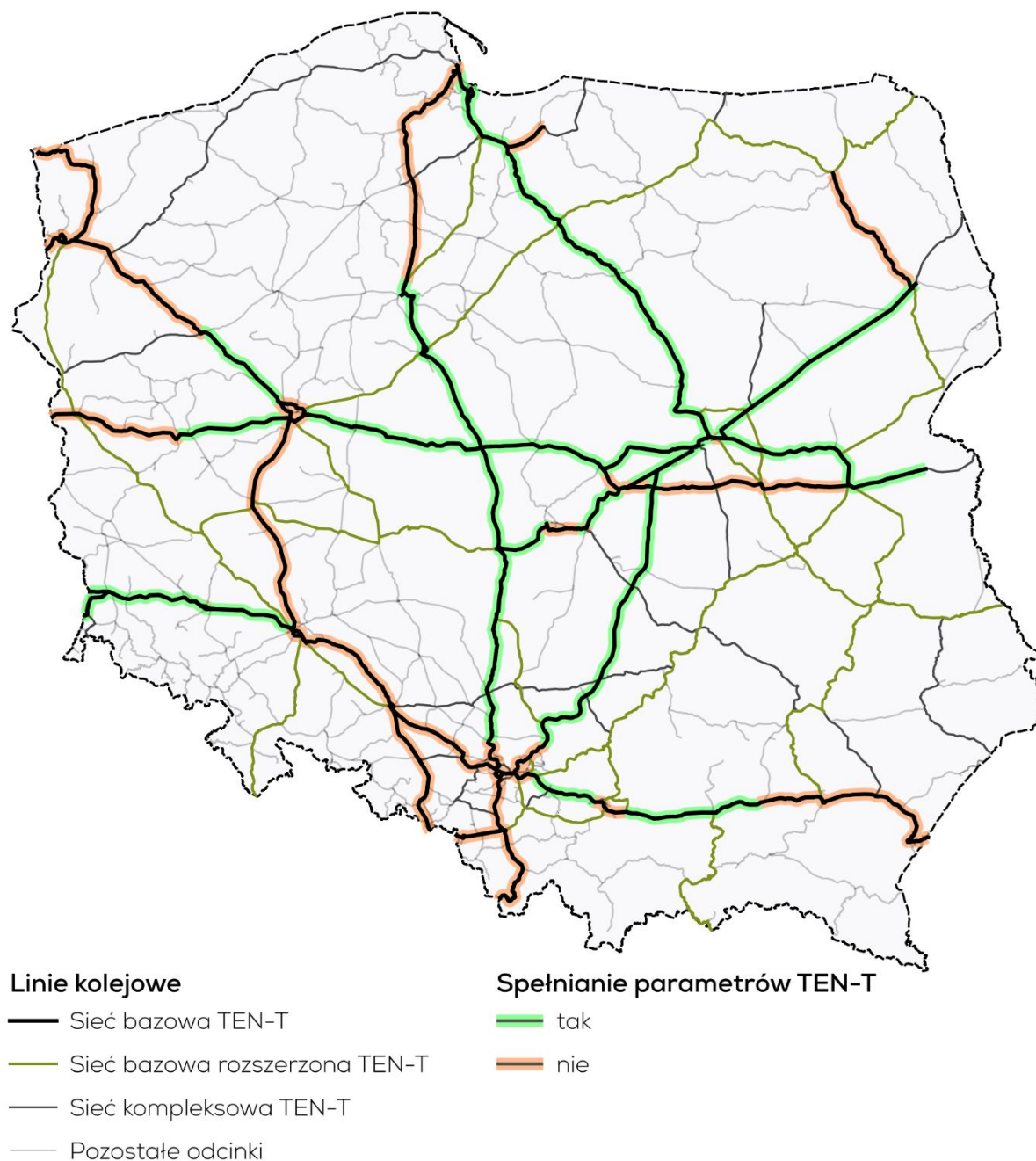
1. Spełnianie wymogów technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI);

2. Pełną elektryfikację linii kolejowych i dojazdów do bocznic kolejowych;
3. Dopuszczenie nacisku osiowego 22,5 tony (221 kN);
4. Dopuszczenie prowadzenia pociągów towarowych o długości co najmniej 740 metrów;
5. Dla sieci bazowej i bazowej rozszerzonej: prędkość dopuszczalną wynoszącą minimum 100 km/h dla pociągów towarowych i 160 km/h dla pociągów pasażerskich na 75% każdego odcinka w przypadku odcinków kolejowych łączących multimodalne węzły pasażerskie lub towarowe.
6. Wyposażenie w system ERTMS w terminach odpowiednio do 2030/2040/2050 roku dla poszczególnych kategorii sieci TEN-T.

Powyższe warunki mogą zostać złagodzone ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub fizyczne związane z profilem czy geometrią danego odcinka sieci. Ponadto, dwa ostatnie warunki nie są obowiązujące w odniesieniu do odcinków sieci kompleksowej niestanowiących połączenia pomiędzy terminalem multimodalnym lub portem z najbliższym przejściem granicznym lub bazową (rozszerzoną) siecią towarową.

Na poniższej mapie zilustrowano odcinki kolejowej sieci bazowej TEN-T pod kątem spełniania parametrów założonych w rozporządzeniu 2024/1679 (pkt 1.-5. powyżej). Jeżeli dany odcinek spełnia wszystkie pięć parametrów łącznie – jest oznaczony kolorem zielonym, jeżeli nie spełnia choć jednego parametru – oznaczony został kolorem pomarańczowym.

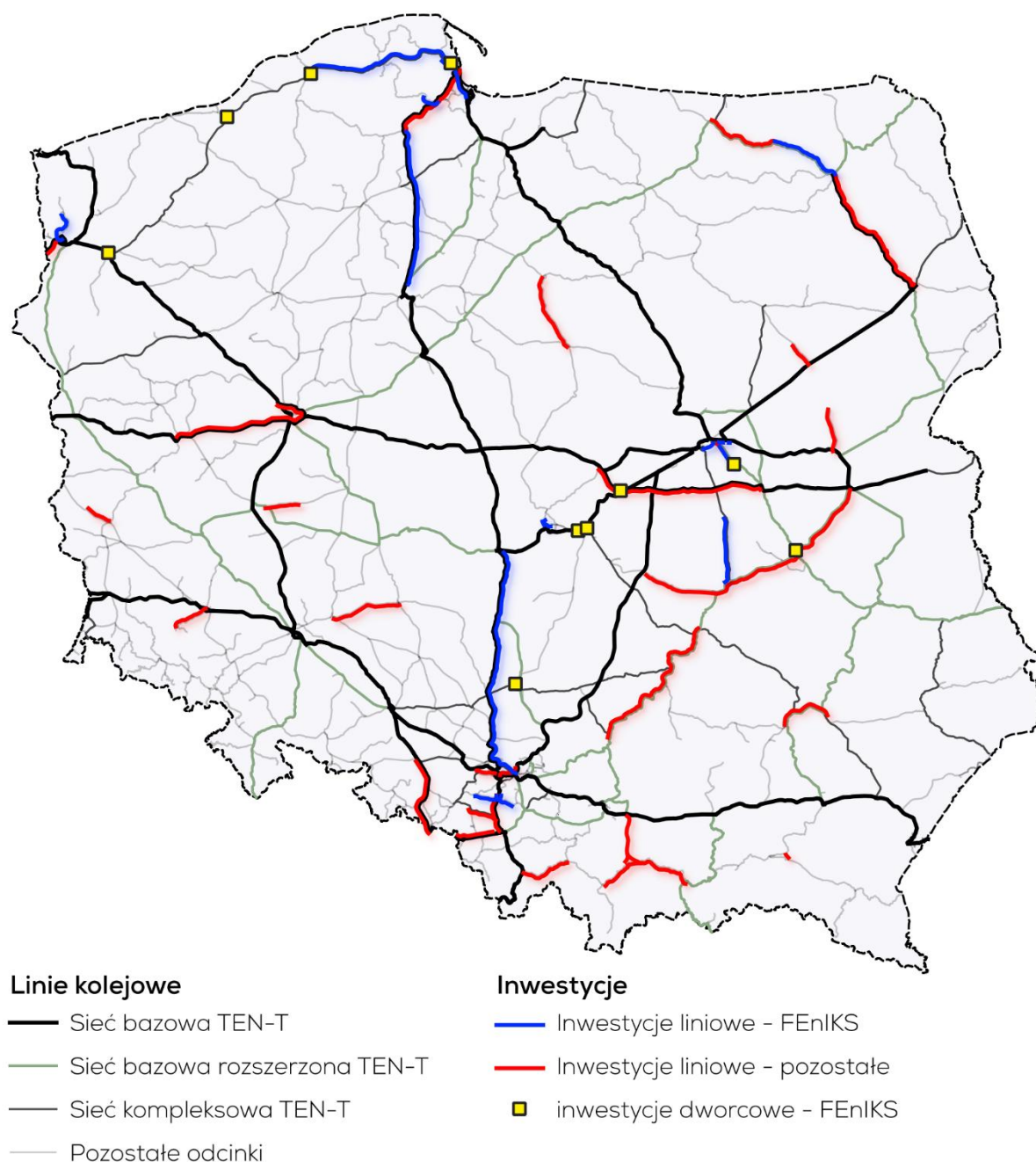
Rysunek 7. Weryfikacja parametrów kolejowej sieci bazowej TEN-T.



Źródło: opracowanie własne

Poniższa mapa obrazuje inwestycje realizowane w perspektywie finansowej 2021-2027 na infrastrukturze kolejowej polskiej sieci TEN-T.

Rysunek 8. Inwestycje liniowe w infrastrukturę kolejową – stan na 31.12.2024 r.



Źródło: opracowanie własne

Projekty zawarte w WPZ FEnIKS obejmują dwa fragmenty sieci bazowej TEN-T (linia 131 Chorzów Batory – Zduńska Wola Karsznice oraz linia 201 Maksymilianowo – Kościerzyna), dwa odcinki sieci bazowej rozszerzonej (Warszawa – Otwock, Ełk – Giżycko), dwa odcinki sieci kompleksowej (Warka – Radom, Gdynia Chylonia – Słupsk) oraz dwa odcinki istotne z punktu widzenia pasażerskiej sieci bazowej TEN-T, zlokalizowane obrębie węzłów kolejowych: warszawskiego i łódzkiego. WPZ zawiera także 4 projekty dworcowe obejmujące kompleksową przebudowę 10 obiektów zlokalizowanych na sieci TEN-T.

Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że zrealizowanie danej inwestycji przez zarządcę sieci kolejowej nie oznacza automatycznie spełnienia warunków określonych przez rozporządzenie TEN-T przez wyremontowany odcinek. Ponadto w obszarze węzłów kolejowych położonych jest wiele łącznic i innych krótkich odcinków linii należących do sieci TEN-T, dla których nie zawsze w sytuacji modernizacji przyległych odcinków ma miejsce poprawa parametrów eksploatacyjnych. W szczególności, część projektów realizowanych w perspektywie 2014-2020 na odcinkach niewchodzących wówczas w skład sieci TEN-T nie zakładała osiągnięcia tak wysokich parametrów jakie przyjęto dla sieci kolejowej TEN-T w rozporządzeniu 2024/1679.

W przytaczanym wcześniej Krajowym Planie Kolejowym do 2030 roku znajduje się szereg inwestycji w infrastrukturę sieci bazowej TEN-T zaklasyfikowanych do listy rezerwowej. Dla tych projektów nie ma obecnie zapewnionych źródeł finansowania. Łączna szacunkowa wartość tych projektów wynosi 85,305 mld PLN, z perspektywy wymogu domknięcia sieci TEN-T według zakładanych parametrów eksploatacyjnych należy wymienić w szczególności następujące inwestycje o łącznej szacunkowej wartości 55,427 mld PLN:

- Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), Etap II odcinek Ełk – granica państwa (5,250 mld PLN);
- Prace na linii kolejowej C–E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów (1,500 mld PLN);
- Prace w ciągu C-E 65: LCS Bydgoszcz Główna, Inowrocław, Tczew oraz Zduńska Wola Karsznice (łącznie 11,450 mld PLN);
- Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T (łącznie 5,572 mld PLN);
- Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: Linia E 65 na odcinku Katowice Piotrowice - Tychy - roboty budowlane (0,735 mld PLN);
- Dostosowanie krakowskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T (0,700 mld PLN);
- Dostosowanie poznańskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T (1,500 mld PLN);
- Prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) - roboty budowlane (6,000 mld PLN);
- Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście - Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy - roboty budowlane (3,100 mld PLN);
- Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) etap I: modernizacja odcinka Zbąszyń – granica państwa, w tym również odbudowa łącznic Zbąszyń – Szczaniec oraz Zbąszyń - Dąbrówka Wielkopolska z dostosowaniem do wymogów TEN-T (2,600 mld PLN);

- Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) etap II: modernizacja odcinka Poznań Górczyn – Zbąszyń z dostosowaniem do wymogów TEN-T (1,700 mld PLN);
- Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Głogów – Rzepin (3,497 mld PLN);
- Prace na ciągu E 30 na odcinku Gliwice - Kędzierzyn Koźle, wraz ze stacją Gliwice - roboty budowlane (1,800 mld PLN);
- Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Żywiec - Zwardoń (granica państwa) - roboty budowlane (3,000 mld PLN);
- Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Grabiszyn – Głogów (granica województwa) (3,864 mld PLN);
- Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin - Szczecin Podjuchy (3,159 mld PLN).

Pozostałe elementy sieci TEN-T

W odniesieniu do sieci portów morskich TEN-T (sieć bazowa: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, sieć kompleksowa: Police) rozporządzenie 2024/1679 przewiduje następujące wymagania:

- Rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804;
- wyposażenie portów morskich sieci kompleksowej w niezbędną infrastrukturę służącą poprawie efektywności środowiskowej statków w portach, w szczególności w urządzenia do odbioru odpadów ze statków zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883;
- wdrożenie VTMS i SafeSeaNet zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE;
- uruchomienie morskich krajowych pojedynczych punktów kontaktowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/1239.

Infrastruktura sieci bazowej powinna spełniać ww. wymagania do końca 2030 roku, sieci kompleksowej – do końca 2050 roku. Zwraca się także uwagę na konieczność poprawy dostępu do infrastruktury portowej, zarówno od strony morza jak i lądu, a także usprawnienia procesów cyfryzacji i automatyzacji.

Program FEnIKS co do zasady umożliwi realizację projektów portowych z zakresu odbioru odpadów ze statków oraz projektów służących poprawie dostępu od strony morza i lądu.

Infrastruktura portów lotniczych sieci TEN-T (w Polsce 8 portów w sieci bazowej i 4 porty w sieci kompleksowej) powinna charakteryzować się następującymi cechami zgodnie z rozporządzeniem TEN-T:

- Połączenie z siecią kolejową TEN-T dla portów obsługujących ponad 12 mln pasażerów rocznie oraz z węzłem TEN-T za pośrednictwem bezemisyjnego środka transportu dla portów obsługujących ponad 4 mln pasażerów rocznie;
- Co najmniej jeden terminal otwarty dla wszystkich użytkowników w sposób niedyskryminujący;
- Stosowane są nań wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, przyjęte przez Unię zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008;
- Infrastruktura zarządzania ruchem lotniczym umożliwi wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 i (UE) 2018/1139;
- Rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804;
- Możliwość dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych (dla portów powyżej 4 mln pasażerów, do 2030 roku w sieci bazowej i do 2040 roku w sieci kompleksowej TEN-T).

Projekty FEnIKS z zakresu infrastruktury portów lotniczych mają mocno ograniczony charakter ze względu na przepisy rozporządzenia 2021/1058. Obejmują one działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, systemu zarządzania ruchem lotniczym wynikającego z SESAR oraz łagodzenia oddziaływania sektora lotniczego na środowisko naturalne. Wszystkie zgłoszone dotychczas projekty dotyczą systemów bezpieczeństwa (monitoringu, ratownictwa lub bezpieczeństwa żeglugi powietrznej).

3.4. Czynniki mające wpływ na realizację projektów oraz osiąganie wskaźników

Rozdział adresuje następujące pytania badawcze:

Czy występują czynniki wewnętrzne i zewnętrzne pozytywne lub negatywne, które mają wpływ na realizację zakładanych celów pośrednich i końcowych wskaźników Priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027, jeśli tak to jakie? Co można zrobić, żeby wyeliminować czynniki negatywne?

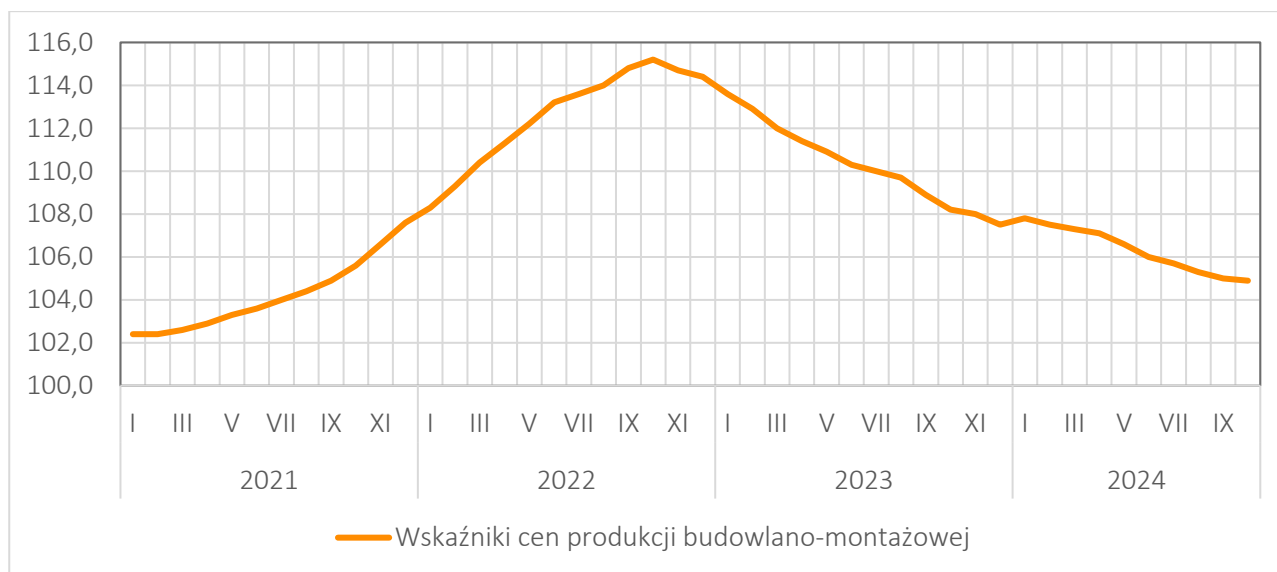
Który typy projektów drogowych pozwolą na realizację celów programu i gwarantują osiągnięcie wskaźników?

W okresie pomiędzy konstruowaniem założeń programu FEnIKS 2021-2027 a końcem 2024 roku wystąpił szereg czynników mających potencjalnie wpływ na możliwość realizacji projektów oraz osiągnięcia założonych wartości wskaźników produktu i rezultatu.

Wzrost kosztów realizacji inwestycji

Za najistotniejszy czynnik mający wpływ na realizację założeń programu FEnIKS 2021-2027 należy uznać wysoką inflację, zarówno w obszarze dóbr konsumpcyjnych jak i inwestycyjnych. Wywołany głównie sytuacją geopolityczną skokowy wzrost cen nośników energii znacząco wpłynął na koszty realizacji inwestycji budowlanych oraz zakupu pojazdów.

Rysunek 9. Wskaźnik cen produkcji budowlano-montażowej w okresie 2021-2024.



Źródło: GUS

Wzrost kosztów wykonawstwa został wskazany przez uczestników ankiety elektronicznej (wnioskodawców, beneficjentów oraz potencjalnych wnioskodawców w programie FEnIKS) jako najistotniejszy czynnik wpływający na realizację projektów. Respondenci badania określili realne skutki wystąpienia tego czynnika jako:

- Wydłużające się postępowanie/a przetargowe (np. ze względu na brak chętnych/spełniających wymagania wykonawców);
- Dezaktualizacja szacowanych kwot zamówień na potrzeby postępowań przetargowych (oferty wykonawców znacznie przekraczające budżet);
- Wzrost kosztów materiałów i z tym związane problemy wykonawcy z finalizacją projektu.

Wzrost kosztów może zatem zmaterializować się zarówno na etapie przetargu (oferty przekraczające budżet lub brak oferentów ze względu na niski budżet) jak i w fazie realizacji (problemy z ukończeniem inwestycji, potencjalne roszczenia wykonawców ze względu na ponadnormatywny wzrost cen). Dodatkową konsekwencją może być brak realizacji części zidentyfikowanych projektów po wyczerpaniu dostępnej dla danego działania puli dofinansowania – takie ryzyko zgłaszała m.in. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad („potencjalne odchylenia mogą sprawić, że ostatni w kolejności przygotowywania dokumentacji aplikacyjnej

projekt z WPZ nie uzyska zakładanego dofinansowania w ramach programu FEnKS z uwagi na wyczerpanie dostępnej puli środków”).

W przypadku projektów podlegających wcześniejszej identyfikacji można prześledzić wzrost cen zrozumiany jako różnica pomiędzy szacunkową wartością dofinansowania zawartą w WPZ a faktyczną kwotą dofinansowania zawartą w WoD. Należy przy tym mieć na uwadze fakt iż pomiędzy identyfikacją projektu a złożeniem wniosku mogły mieć miejsce zmiany zakresu prowadzonych prac, w szczególności w odniesieniu do projektów fazowanych (z tego powodu pominięto je w analizie). Poniższa tabela obrazuje różnice pomiędzy wartościami zakładanymi na etapie WPZ a kwotami wskazanymi w WoD dla wybranych projektów.

Tabela 8. Różnice pomiędzy wartościami szacunkowymi dofinansowania z WPZ a faktycznie zawnioskowanymi (z wyłączeniem projektów fazowanych).

Działanie	Tytuł lub zakres projektu	Szacowany wkład UE z WPZ [mln PLN]	Wkład UE z UoD lub z WoD – szacunkowy [mln PLN]	różnica %
4.1	Budowa drogi S7, odc. Płońsk (S10) – Czosnów	589,3	1 246,8	111,6%
4.1	Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście	757,4	757,4	0,0%
4.2	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap IIb – część wiaduktowa	114,3	178,2	55,9%
4.2	Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna	3 935,2	5 290,2	34,4%
4.4	Rozbudowa systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej	22,5	18,2	-19,1%
5.1	Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Miechów – Szczepanowice	125,5	118,3	-5,7%
5.1	Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej	1 035,3	1 065,1	2,9%
5.1	Budowa drogi S6 odc. Słupsk - DK6 (Bożepole Wielkie)	1 251,2	1 423,9	13,8%
5.3	Pomagamy i chronimy – urządzenia do obsługi miejsca zdarzenia – tachimetry	3,3	5,0	51,5%
5.3	Pomagamy i chronimy – samochody osobowe oznakowane z segmentu C dla pionu ruchu drogowego	160,3	40,5	-74,7%
5.3	Pomagamy i chronimy – poprawa bezpieczeństwa na stołecznym odcinku sieci TEN-T	30,0	30,0	0,0%
5.3	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu DK 78 (projekt fazowany)	151,4	150,0	-0,9%
5.3	Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap VI	439,9	440,0	0,0%

Działanie	Tytuł lub zakres projektu	Szacowany wkład UE z WPZ [mln PLN]	Wkład UE z UoD lub z WoD – szacunkowy [mln PLN]	różnica %
5.3	Projekt pn. Budowa obwodnicy Opatowa S74 i DK 9	172,7	340,3	97,0%
5.3	Budowa zachodniej Obwodnicy Zielonej Góry w ramach przedsięwzięcia priorytetowego pn. Odrzański Układ Komunikacyjny	178,0	178,0	0,0%
5.3	Kampanie społeczne dotyczące największych problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	24,4	23,9	-2,0%
5.3	Ogólnopolskie szkolenia z zakresu organizacji ruchu na drogach samorządowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego	8,1	8,1	0,0%
5.3	Pomagamy i chronimy – ręczne mierniki prędkości z rejestracją obrazu w kontroli ruchu drogowego oraz dodatkowe szkolenie z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	24,4	23,9	-2,0%
5.3	Pomagamy i chronimy – samochody osobowe oznakowane o podwyższonych parametrach dla pionu ruchu drogowego	36,5	40,5	11,0%
5.4	Kampania Kolejowe ABC III	62,0	62,0	0,0%
5.4	Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego ABK II	8,0	8,0	0,0%
5.4	Usprawnienie systemu ratownictwa w transporcie kolejowym – etap II	70,0	70,0	0,0%
5.7	Modernizacja specjalistycznych ratowniczych jednostek pływających Służby SAR	53,4	53,4	0,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie WPZ FEnIKS 2021-2027 oraz danych dotyczących WoD.

Tabela 9. Różnice pomiędzy wartościami szacunkowymi dofinansowania z WPZ a faktycznie zawnioskowanymi (tylko projekty fazowane).

Działanie	Tytuł lub zakres projektu	szacowany wkład UE (mln PLN)	kwota WoD	różnica %
4.1	Budowa drogi ekspresowej S61 odc. w Łomża Zachód – w. Stawiski (projekt fazowany)	245,9	245,9	0,0%
4.1	Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała odc. II oraz III (projekt fazowany)	581,2	581,2	0,0%
4.1	Budowa autostrady A2 Warszawa - Siedlce, odc. Mińsk Mazowiecki – Siedlce (projekt fazowany)	233,7	233,7	0,0%
4.2	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka-Radom (Lot C, D, E) faza II (projekt fazowany)	95,6	67,9	-29,0%

Działanie	Tytuł lub zakres projektu	szacowany wkład UE (mln PLN)	kwota WoD	różnica %
4.2	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo, etap I-Faza II (projekt fazowany)	399,7	595,3	48,9%
5.1	Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Widoma – Kraków (węzeł Kraków Nowa Huta (projekt fazowany)	420,7	150,0	-64,3%
5.3	Budowa obwodnicy Oświęcimia w ciągu DK 44 (projekt fazowany)	154,2	150,0	-2,7%
5.4	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec – Faza II (projekt fazowany)	59,5	1 083,9*	1721,7%
5.4	Prace na odcinku Glinisz – Kartuzy – faza II (projekt fazowany)	36,3	46,8	28,9%
5.4	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Giżycko wraz z elektryfikacją Faza II (projekt fazowany)	39,6	307,3*	676,0%
5.4	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk - Faza II (projekt fazowany)	4 235,0	1 600,0	-62,2%
5.4	Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351 – Faza II (projekt fazowany)	307,3	307,3	0,0%

*wzrost wynika z przesunięcia części robót z fazy I na II które nie było przewidziane na etapie identyfikacji projektu w WPZ.

Źródło: opracowanie własne na podstawie WPZ FEnIKS 2021-2027 oraz danych dotyczących WoD.

Powyższe dane wskazują na przeciętny wzrost wartości inwestycji względem WPZ:

- w obszarze infrastruktury drogowej – o 18,1% (z wyłączeniem projektów fazowanych);
- w obszarze infrastruktury kolejowej – o 33,9% (z wyłączeniem projektów fazowanych).

Współczynniki wzrostu są zbliżone do skumulowanej wartości wskaźnika cen produkcji budowlano-montażowej za lata 2022-2024.

Ostateczną konsekwencją ponadnormatywnego wzrostu kosztów będzie realizacja mniejszej niż zakładana liczby projektów po wyższych niż zakładane cenach. Na podstawie powyższych danych można dokonać próby oszacowania tego zjawiska. W poniższej tabeli przedstawiono hipotetyczną sytuację, w której wszystkie projekty zawarte w WPZ byłyby realizowane, w odniesieniu do działań 4.1, 4.2, 5.1, 5.3 oraz 5.4. Uwzględniono przy tym przesunięcie jednego projektu kolejowego z działania FENX.04.02 do FENX.05.04 oraz sześciu projektów drogowych z działania FENX.05.01 do działania FENX.05.03, a także zmniejszenie zakresu projektu dot. przebudowy linii średnicowej w Warszawie skutkujące obniżeniem prognozowanego dofinansowania o 1,800 mld PLN.

Tabela 10. Wartość projektów zawartych w WPZ po uwzględnieniu inflacji.

Działanie	Kwota alokacji w programie [mld EUR]	Kwota alokacji w programie [mld PLN]*	Łączna wartość projektów z WPZ [mld PLN]	Łączna wartość projektów z WPZ po uwzględnieniu wzrostu kosztów [mld PLN]
FENX.04.01 Drogi w sieci bazowej TEN-T	1,080	4,615	4,764	5,795
FENX.04.02 Kolej w TEN-T	3,265	13,951	11,312	15,221
FENX.05.01 Drogi w sieci kompleksowej TEN-T	2,651	11,328	5,916	6,439
FENX.05.03 Drogi i bezpieczeństwo ruchu drogowego	0,650	2,777	8,566	9,915
FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei	1,615	6,901	6,732	6,030
SUMA	9,261	39,572	37,290	43,400
SUMA – inwestycje drogowe	4,381	18,720	19,246	22,149
SUMA – inwestycje kolejowe	4,880	20,852	18,044	21,251

*kurs wymiany PLN/EUR = 4,273

**po uwzględnieniu przesunięć inwestycji pomiędzy działaniami ze względu na zmianę klasyfikacji odcinków sieci TEN-T

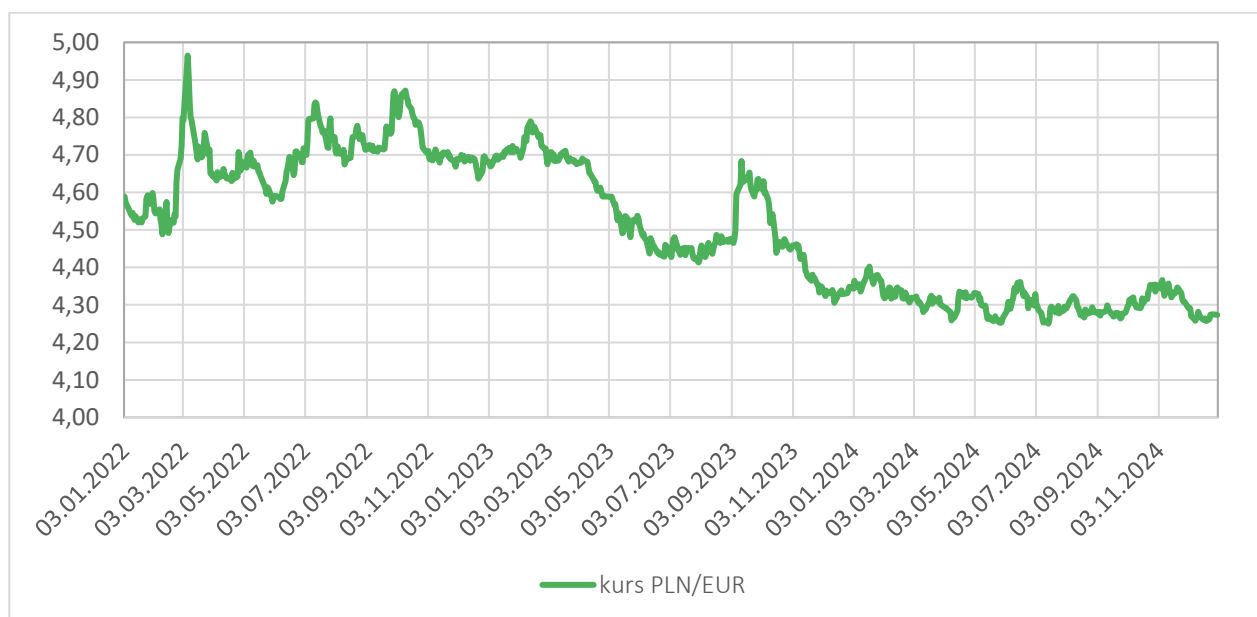
Źródło: opracowanie własne.

Łączne odchylenie hipotetycznej wartości projektów od wartości wskazanych w WPZ wynosi 6,110 mld PLN zaś od kwot alokacji przewidzianych w programie – 3,828 mld PLN (w tym 3,429 mld PLN przypada na inwestycje drogowe, 0,399 mld PLN przypada na inwestycje kolejowe). Oznacza to duże prawdopodobieństwo wystąpienia braku możliwości realizacji części inwestycji ze względu na wyczerpanie dostępnej puli dofinansowania. W rozdziale 3.4. dokonano prognozy wartości celów pośrednich i końcowych wskaźników produktu i rezultatu mając na uwadze omawiany wzrost kosztów realizacji.

Kurs wymiany PLN/EUR

Program FEnIKS 2021-2027 został zatwierdzony przez Komisję Europejską w październiku 2022 roku. Zawiera on kwoty alokacji środków na poszczególne priorytety i działania wyrażone w EUR. Ostateczna kwota alokacji w danym naborze, wyrażona w PLN, jest zależna od kursu PLN/EUR aktualnego w momencie jego ogłoszenia.

Rysunek 10. Kurs PLN/EUR w okresie 2022-2024.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Narodowego Banku Polskiego.

W momencie zatwierdzenia programu FEnIKS 2021-2027 kurs PLN/EUR oscylował w granicach 4,70÷4,90. W 2024 roku kształtował się on stabilnie w okolicach 4,30 PLN/EUR. W przypadku naboru ogłoszonego w 2024 roku wartość dostępnej alokacji po przeliczeniu z EUR na PLN jest zatem o 9÷12% niższa niż zakładana pierwotnie w programie. Jest to dodatkowy czynnik zwiększający ryzyko braku realizacji części zaplanowanych projektów ze względu na wcześniejsze wyczerpanie dostępnej alokacji środków.

Opóźnienie we wdrażaniu programu

Perspektywa finansowa 2021-2027, jak wskazuje nazwa, rozpoczęła się w styczniu 2021 roku. W czerwcu 2021 roku uchwalono Rozporządzenie Ramowe 2021/1060, rok później zawarto Umowę Partnerstwa na rzecz realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce. Program FEnIKS 2021-2027 został zatwierdzony w październiku 2022 roku, pierwszy nabór w obszarze transportu (priorytety III – V) rozpoczął się we wrześniu 2023 roku. Istnieje kilka przyczyn późnego rozpoczęcia działań związanych z programem FEnIKS. Po pierwsze, ze względu na pandemię COVID-19, które zdeorganizowała pracę instytucji krajowych oraz unijnych w latach 2020 i 2021, wydłużeniu uległ proces programowania obecnej perspektywy finansowej. Dodatkowo lata 2021 i 2022 upłynęły pod znakiem przygotowania *Recovery and Resilience Facility* (znanego w Polsce jako Krajowy Plan Odbudowy), w przypadku którego obowiązują krótsze terminy kwalifikowalności wydatków i którego priorytety są ukierunkowane na odbudowę gospodarki unijnej po pandemii. Po drugie, proces programowania perspektywy finansowej 2021-2027 w przypadku Polski uległ wydłużeniu z przyczyn o charakterze politycznym. Po trzecie, większość działań FEnIKS zawiera projekty fazowane z programu POIiŚ 2014-2020, w których pierwsza faza robót miała miejsce do końca 2023 roku ze

względu na obowiązywanie zasady „n+3” w poprzedniej perspektywie finansowej. Aby określić zakres drugiej fazy robót należało najpierw rozliczyć projekty z pierwszej fazy.

Termin kwalifikowalności wydatków w programie FEnIKS 2021-2027 upływa 31 grudnia 2029 roku. Oznacza to, że łączny okres na wnioskowanie, realizację i rozliczenie projektów wynosi 5-6 lat w zależności od priorytetu i działania. Późne rozpoczęcie naborów mogło sprawić, że część inwestycji nie mogła zostać rozpoczęta ze względu na brak zapewnionego dla nich finansowania (wniosek ten był zgłaszany podczas wywiadów).

Nowe rozporządzenie TEN-T

Rozporządzenie 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. wprowadziło kilka zmian w klasyfikacji odcinków krajowej sieci drogowej i kolejowej TEN-T. W sektorze drogowym wiąże się to z koniecznością przesunięcia sześciu inwestycji drogowych z działania FENX.05.01 do działania FENX.05.03, i dokonania korekty alokacji środków w działaniach. W sektorze kolejowym zmiana dotyczy jednego projektu kolejowego z działania FENX.04.02 do działania FENX.05.04.

Z drugiej strony, zmiana klasyfikacji odcinków sieci TEN-T stanowi swego rodzaju szansę. Kolejowa sieć bazowa rozszerzona oraz kompleksowa TEN-T wzbogaciły się o nowe odcinki, m.in. linii kolejowej nr 14 (Łask – Ostrów Wlkp. – Leszno – Głogów), 26 (Radom Główny – Dęblin – Łuków), 30 (Łuków – Lublin), 31 (Siedlce – Czeremcha), 32 (Czeremcha - Białystok), 68 (Lublin – Stalowa Wola), 71 (Ocice – Rzeszów Główny), 146 (Wyczerpy – Chorzew Siemkowice) czy 272 (Poznań Starołęka – Ostrów Wlkp.). Oznacza to możliwość uzyskania dofinansowania do modernizacji lub rozbudowy tych odcinków przez PKP PLK już w obecnej perspektywie finansowej w przypadku uwolnienia środków w ramach elastyczności.

3.5. Wskaźniki produktu i rezultatu

Rozdział adresuje następujące pytania badawcze:

Czy realizacja priorytetów transportowych FEnIKS postępuje zgodnie z założeniami określonymi w Programie (w szczególności w zakresie celów pośrednich wskaźników produktu)?

Czy postęp realizacji projektów transportowych FEnIKS zapewnia realizację celów końcowych wskaźników produktu i rezultatu określonych w FEnIKS? Czy identyfikowane są potrzeby dostosowania Programu w tym zakresie? Jeśli tak, to czym są one uzasadnione?

Program FEnIKS 2021-2027 scharakteryzowano za pomocą szeregu wskaźników produktu i rezultatu co wspomaga proces zarządzania środkami, dostarczając informacji o postępie realizacji i efektywności wdrażania pomocy. Metodologię monitorowania postępu realizacji programów za pomocą wskaźników opisano w dokumencie pn.: *Wytyczne dotyczące monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów na lata 2021-2027* (MFIPR/2021-2027/8(1)).

Wskaźniki produktu określają rzeczowy i bezpośredni efekt inwestycji i są powiązane z wydatkami ponoszonymi w projekcie np. wybudowane kilometry dróg, powierzchnia przygotowanych terenów inwestycyjnych. Muszą zostać osiągnięte i rozliczone najpóźniej w momencie zakończenia inwestycji.

Wskaźniki rezultatu odnoszą się do efektów projektu, które pojawiają się w wyniku zrealizowania zakresu rzeczowego inwestycji, np. liczba osób korzystających z dofinansowanej infrastruktury. Wskaźniki te, z reguły, nie są powiązane bezpośrednio z wydatkami w projekcie, a na poziom ich realizacji mogą mieć wpływ różne zewnętrzne czynniki. Co do zasady, wskaźniki te podlegają monitorowaniu po zakończeniu realizacji inwestycji.

Wskaźniki produktu dla całego programu FEnIKS podlegają przeglądowi na koniec 2024 roku (cele pośrednie) oraz w 2029 roku (cele końcowe). Wskaźniki rezultatu ustala się dla stanu bazowego (2019 lub 2020 rok) oraz celu końcowego (2029 rok). Poniższe tabele zawierają wskaźniki produktu i rezultatu zawarte w programie FEnIKS 2021-2027 wraz z wartościami celów pośrednich oraz prognozą celów końcowych.

W odniesieniu do celów końcowych dokonano na prognozy na podstawie wartości wskazywanych we wnioskach o dofinansowanie oraz szacunkowych wartości dla projektów, dla których nie zostały jeszcze złożone wnioski o dofinansowanie (zgodnie z Wykazem Projektów Zidentyfikowanych oraz szacunkowych wartości jednostkowych w przypadku taboru autobusowego). Należy mieć na uwadze fakt że wartość prognozy może ulec zmianie po zakończeniu oceny wniosków o dofinansowanie i zawarciu umów o dofinansowanie.

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Tabela 11. Wskaźniki produktu FEnIKS 2021-2027.

Priorytet	Nr wskaźnika	Wskaźnik	jm.	Cel pośredni - program	Cel pośredni - realizacja	Cel końcowy - program	Cel końcowy - prognoza	Komentarz
III	RCO 55	Długość nowych linii tramwajowych i metra	km	5	0	98	79,56	Cel pośredni nie został wykonany ze względu na opóźnienie formalnego przyjęcia programów pomocowych UE w perspektywie finansowej.
III	RCO 56	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	km	6	0	126	52,59	Cel pośredni nie został wykonany ze względu na opóźnienie formalnego przyjęcia programów pomocowych UE w perspektywie finansowej.
III	RCO 57	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	os.	19 769	10 500	54 913	48 588	Wartość celu pośredniego została wyliczona na podstawie złożonych i zatwierdzonych wniosków o płatność..
III	RCO 60	Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego	szt.	0	0	9	16	
III	PLRO076	Długość wybudowanych linii metra	km	0	0	3,4	3,4	
IV	RCO 43	Długość nowych lub rozbudowanych dróg – TEN-T	km	44	35,0	100	177,0	Cel pośredni nie został wykonany ze względu na opóźnienie formalnego przyjęcia programów pomocowych UE w perspektywie finansowej.
IV	RCO 45	Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych - TEN-T	km	0	0	16	0	
IV	RCO 47	Długość nowych lub rozbudowanych linii kolejowych - TEN-T	km	0	0	72	27,0	
IV	RCO 49	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych - TEN-T	km	0	0	704	490,6	

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS) 2021-2027

Priorytet	Nr wskaźnika	Wskaźnik	jm.	Cel pośredni - program	Cel pośredni - realizacja	Cel końcowy - program	Cel końcowy - prognoza	Komentarz
IV	SRCO 53	Nowa lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe / Liczba wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych	szt.	0	0	52	52	
IV	RCO 109	Długość czynnych linii kolejowych wyposażonych w europejski system zarządzania ruchem kolejowym - TEN-T	km	0	0	210	233,8	
IV	SPP07	Długość śródlądowych dróg wodnych objętych systemem RIS	km	0	0	153	153	
V	RCO 43	Długość nowych lub rozbudowanych dróg – TEN-T, regiony słabiej rozwinięte	km	100	5,3	452	250	Cel pośredni nie został wykonany ze względu na opóźnienie formalnego przyjęcia programów pomocowych UE w perspektywie finansowej.
V	RCO 45	Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych – TEN-T, regiony słabiej rozwinięte	km	0	0	20	-	Procedowana w ramach przeglądu śródkresowego zmiana Programu zakłada usunięcie wskaźnika z uwagi na brak złożonych przez beneficjenta projektów na Wykaz Projektów Zidentyfikowanych, polegających na przebudowie lub modernizacji dróg.
V	RCO 51	Długość nowych, rozbudowanych lub zmodernizowanych śródlądowych dróg wodnych – TEN-T, regiony słabiej rozwinięte	km	0	0	77	-	Procedowana w ramach przeglądu śródkresowego zmiana Programu zakłada usunięcie wskaźnika z uwagi na brak złożonych przez beneficjenta projektów na Wykaz Projektów Zidentyfikowanych dotyczących śródlądowych dróg wodnych w sieci TEN-T.
V	PLRO 187	Długość zbudowanych/zmodernizowanych torów wodnych i podejściowych, regiony słabiej rozwinięte	km	0	0	61	61	
V	RCO 44	Długość nowych lub rozbudowanych dróg – poza TEN-T, regiony słabiej rozwinięte	km	0	0	79	49	

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Priorytet	Nr wskaźnika	Wskaźnik	jm.	Cel pośredni - program	Cel pośredni - realizacja	Cel końcowy - program	Cel końcowy - prognoza	Komentarz
V	RCO 44	Długość nowych lub rozbudowanych dróg – poza TEN-T, regiony w okresie przejściowym	km	0	0	35	7	
V	RCO 44	Długość nowych lub rozbudowanych dróg – poza TEN-T, regiony lepiej rozwinięte	km	0	0	3	3	
V	SRCO 49 (PROG-FENX.049.P)	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – TEN-T, regiony słabiej rozwinięte	km	0	0	137	113,4	
V	RCO 48	Długość nowych lub rozbudowanych linii kolejowych – poza TEN-T, regiony słabiej rozwinięte	km	0	0	27	138,0	
V	RCO 48	Długość nowych lub rozbudowanych linii kolejowych – poza TEN-T, regiony w okresie przejściowym	km	0	0	29	0	
V	RCO 50	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – poza TEN-T, regiony słabiej rozwinięte	km	0	0	132	46,0	
V	RCO 50	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – poza TEN-T, regiony w okresie przejściowym	km	0	0	85	0	
V	RCO 50	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – poza TEN-T, regiony lepiej rozwinięte	km	0	0	11	0	
V	SRCO 53	Nowe lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe / Liczba wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych, regiony słabiej rozwinięte	szt.	0	0	22	90	

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Priorytet	Nr wskaźnika	Wskaźnik	jm.	Cel pośredni - program	Cel pośredni - realizacja	Cel końcowy - program	Cel końcowy - prognoza	Komentarz
V	SRCO 53	Nowe lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe / Liczba wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych, regiony w okresie przejściowym	szt.	0	0	9	0	
V	SRCO 53	Nowe lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe / Liczba wybudowanych/zmodernizowanych dworców kolejowych, regiony lepiej rozwinięte	szt.	0	0	1	0	
V	RCO 52	Długość nowych, rozbudowanych lub zmodernizowanych śródlądowych dróg wodnych – poza TEN-T, regiony słabiej rozwinięte	km	0	0	81	8,51	
V	RCO 54	Nowe lub zmodernizowane połączenia intermodalne, regiony słabiej rozwinięte	szt.	0	0	10	10	
V	RCO 54	Nowe lub zmodernizowane połączenia intermodalne, regiony w okresie przejściowym	szt.	0	0	1	1	
V	RCO 54	Nowe lub zmodernizowane połączenia intermodalne, regiony lepiej rozwinięte	szt.	0	0	1	1	
V	PLRO 113	Liczba zakupionych jednostek kolejowego taboru pasażerskiego, regiony słabiej rozwinięte	szt.	0	0	66	29	
V	PLRO 113	Liczba zakupionych jednostek kolejowego taboru pasażerskiego, regiony w okresie przejściowym	szt.	0	0	36	16	

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Priorytet	Nr wskaźnika	Wskaźnik	jm.	Cel pośredni - program	Cel pośredni - realizacja	Cel końcowy - program	Cel końcowy - prognoza	Komentarz
V	PLRO 113	Liczba zakupionych jednostek kolejowego taboru pasażerskiego, regiony lepiej rozwinięte	szt.	0	0	42	19	

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów programowych FEnIKS 2021-2027

Tabela 12. Wskaźniki rezultatu FEnIKS 2021-2027.

Priorytet	Nr wskaźnika	Wskaźnik	jm.	Wartość bazowa [rok]	Cel końcowy - FEnIKS 3.0 (2029)	W tym cel szczegółowy 3.1	W tym cel szczegółowy 3.2	Prognoza (2029)	W tym cel szczegółowy 3.1	W tym cel szczegółowy 3.2
III	RCR 63	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	os.	27 607 980 [2020]	147 263 947	nie dotyczy	nie dotyczy	126 813 985	nie dotyczy	nie dotyczy
III	SRCR 29	Emisja CO ₂ w transporcie pasażerskim	tCO ₂ /rok	7 351 947 [2020]	7 314 708	nie dotyczy	nie dotyczy	59 617 570	nie dotyczy	nie dotyczy
IV	RCR 55	Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg	paskm/rok	182 603 455 [2020]	1 335 306 014	1 335 306 014	-	2 037 492 797	2 037 492 797	-
IV	RCR 56	Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej	osobodni/rok	0 [2020]	570 764	570 764	-	870 907	870 907	-
IV	RCR 58	Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	paskm/rok	577 371 091 [2020]	851 008 369	851 008 369	-	567 631 355	567 631 355	-
IV	RCR 59	Transport towarowy koleją	tkm/tok	1 800 020 099 [2020]	2 667 715 055	2 667 715 055	-	1 779 393 444	1 779 393 444	-
IV	RCR 101	Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze kolejowej	osobodni/rok	0 [2020]	151 328	151 328	-	100 937	100 937	-

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Priorytet	Nr wskaźnika	Wskaźnik	jm.	Wartość bazowa [rok]	Cel końcowy - FEnIKS 3.0 (2029)	W tym cel szczegółowy 3.1	W tym cel szczegółowy 3.2	Prognoza (2029)	W tym cel szczegółowy 3.1	W tym cel szczegółowy 3.2
IV	RCR 60	Transport towarowy śródlądowymi drogami wodnymi	tkm/rok	805 362 [2019]	1 430 100	-	1 430 100	1 430 100	-	1 430 100
V	RCR 55	Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg, regiony słabiej rozwinięte	paskm/rok	228 254 318 [2020]	5 725 963 679	5 300 399 141	425 564 538	3 195 594 444	2 931 636 693	263 957 751
V	RCR 55	Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg, regiony w okresie przejściowym	paskm/rok	0 [2020]	189 139 795	-	189 139 795	37 827 959	-	37 827 959
V	RCR 56	Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej, regiony słabiej rozwinięte	osobodni/rok	0 [2020]	2 681 692	2 565 138	116 554	1 491 064	1 418 771	72 293
V	RCR 56	Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej, regiony w okresie przejściowym	osobodni/rok	0 [2020]	51 802	-	51 802	10 360	-	10 360
V	RCR 60	Transport towarowy śródlądowymi drogami wodnymi, regiony słabiej rozwinięte	tkm/rok	39 462 761 [2019]	63 827 527	29 185 307	34 642 220	63 827 527	29 185 307	34 642 220
V	RCR 59	Transport towarowy koleją, regiony słabiej rozwinięte	tkm/rok	320 313 569 [2020]	474 719 883	-	474 719 883	474 719 883	-	474 719 883
V	RCR 59	Transport towarowy koleją, regiony w okresie przejściowym	tkm/rok	226 555 808 [2020]	335 766 440	-	335 766 440	335 766 440	-	335 766 440
V	RCR 59	Transport towarowy koleją, regiony lepiej rozwinięte	tkm/rok	26 300 524 [2020]	38 978 623	-	38 978 623	38 978 623	-	38 978 623

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Priorytet	Nr wskaźnika	Wskaźnik	jm.	Wartość bazowa [rok]	Cel końcowy - FEnIKS 3.0 (2029)	W tym cel szczegółowy 3.1	W tym cel szczegółowy 3.2	Prognoza (2029)	W tym cel szczegółowy 3.1	W tym cel szczegółowy 3.2
V	RCR 58	Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, regiony słabiej rozwinięte	paskm/rok	102 743 184 [2020]	151 436 936	-	151 436 936	175 247 775	-	175 247 775
V	RCR 58	Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, regiony w okresie przejściowym	paskm/rok	72 669 619 [2020]	107 110 409	-	107 110 409	-	-	-
V	RCR 58	Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, regiony lepiej rozwinięte	paskm/rok	8 436 107 [2020]	12 434 287	-	12 434 287	-	-	-
V	RCR 101	Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze kolejowej, regiony słabiej rozwinięte	osobodni/rok	0 [2020]	24 790	-	24 790	28 688	-	28 688
V	RCR 101	Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze kolejowej, regiony w okresie przejściowym	osobodni/rok	0 [2020]	15 580	-	15 580	-	-	-
V	RCR 101	Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze kolejowej, regiony lepiej rozwinięte	osobodni/rok	0 [2020]	7 816	-	7 816	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów programowych FEnIKS 2021-2027

3.6. Ryzyka i bariery związane z realizacją programu

Rozdział adresuje następujące pytania badawcze:

Jakie są potencjalne zagrożenia dla skuteczności wdrażania projektów FEnIKS?

Czy zaplanowane nabory związane z projektami drogowymi pozwolą uniknąć zaobserwowanych we wcześniejszych perspektywach problemów związanych z kumulacją inwestycji w jednym czasie?

Jakie działania podjęto w zakresie procedur ułatwiających realizację inwestycji intermodalnych?

Ryzyko niewykorzystania dostępnej alokacji środków

Ze względu na omawianą wcześniej inflację wartość projektów przeznaczona do dofinansowania będzie znacznie wyższa niż zakładana na etapie konstrukcji programu. Jednocześnie, zdaniem respondentów w wywiadach i badaniach ankietowych, w żadnym z obszarów wsparcia nie przewiduje się sytuacji, w której zainteresowanie dofinansowaniem z FEnIKS będzie zbyt niskie. Świadczy o tym także skala aplikacji do KPO dla przedsięwzięć o podobnym charakterze, gdzie łączne kwoty dofinansowania objęte wnioskami wynosiły 120-150% oferowanej puli środków. Ewentualne ryzyko niewykorzystania alokacji dotyczy działania FENX.05.02 Porty morskie i śródlądowe drogi wodne w TEN-T. Mogłoby się ono zmaterializować w przypadku rezygnacji z realizacji projektu pogłębienia toru podejściowego do portu w Świnoujściu w 2026 roku i zmaterializowałyby się ono ze względu na brak projektów rezerwowych oraz niemożność zastąpienia tego działania innymi projektami w krótkim czasie.

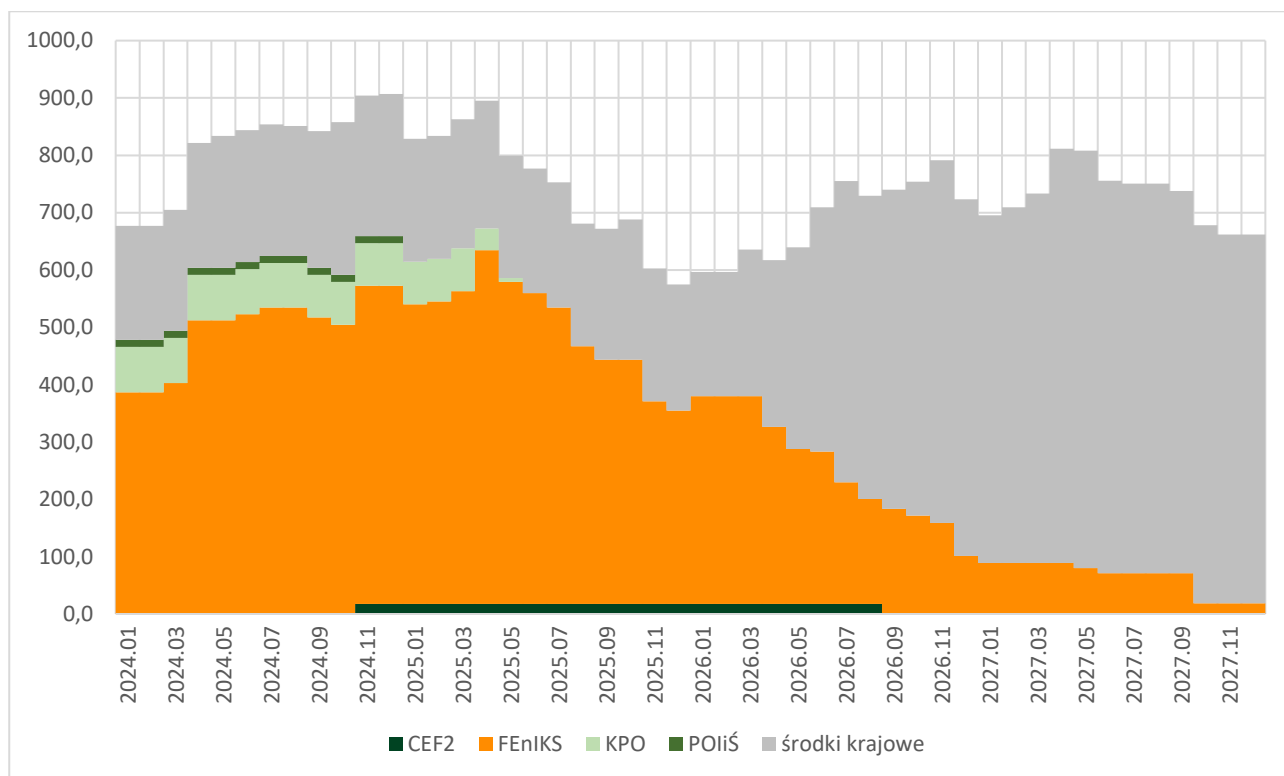
Istnieje ryzyko niewykorzystania alokacji przeznaczonej na wsparcie inwestycji na śródlądowych drogach wodnych, ze względu na opóźnienia w identyfikacji projektów tego sektora. Przyczyną jest długotrwały proces uzgodnień i brak jednomyślności wśród członków Komitetu Monitorującego. Dalsze opóźnienia mogą skutkować niezrealizowaniem tych inwestycji w terminie kwalifikowalności FEnIKS.

Ryzyko kumulacji inwestycji

W dwóch poprzednich perspektywach finansowych miało miejsce zjawisko nadmiernej kumulacji dużych inwestycji infrastrukturalnych w jednym czasie – odpowiednio w latach 2011-2012 oraz 2018-2019. Obydwa te kryzysy miały wielorakie przyczyny jednak główną z nich była kumulacja naborów wniosków o dofinansowanie dla różnych programów wsparcia w obszarze infrastruktury. W obecnej perspektywie finansowej harmonogram naborów wniosków są bardziej równomiernie rozłożone w czasie, głównie za sprawą Krajowego Planu Odbudowy, który musi być zrealizowany szybciej niż programy Polityki Spójności ze względu na krótszy termin kwalifikowalności wydatków. Ciągłość naborów oraz możliwość skorzystania z kilku następujących po sobie naborów przez

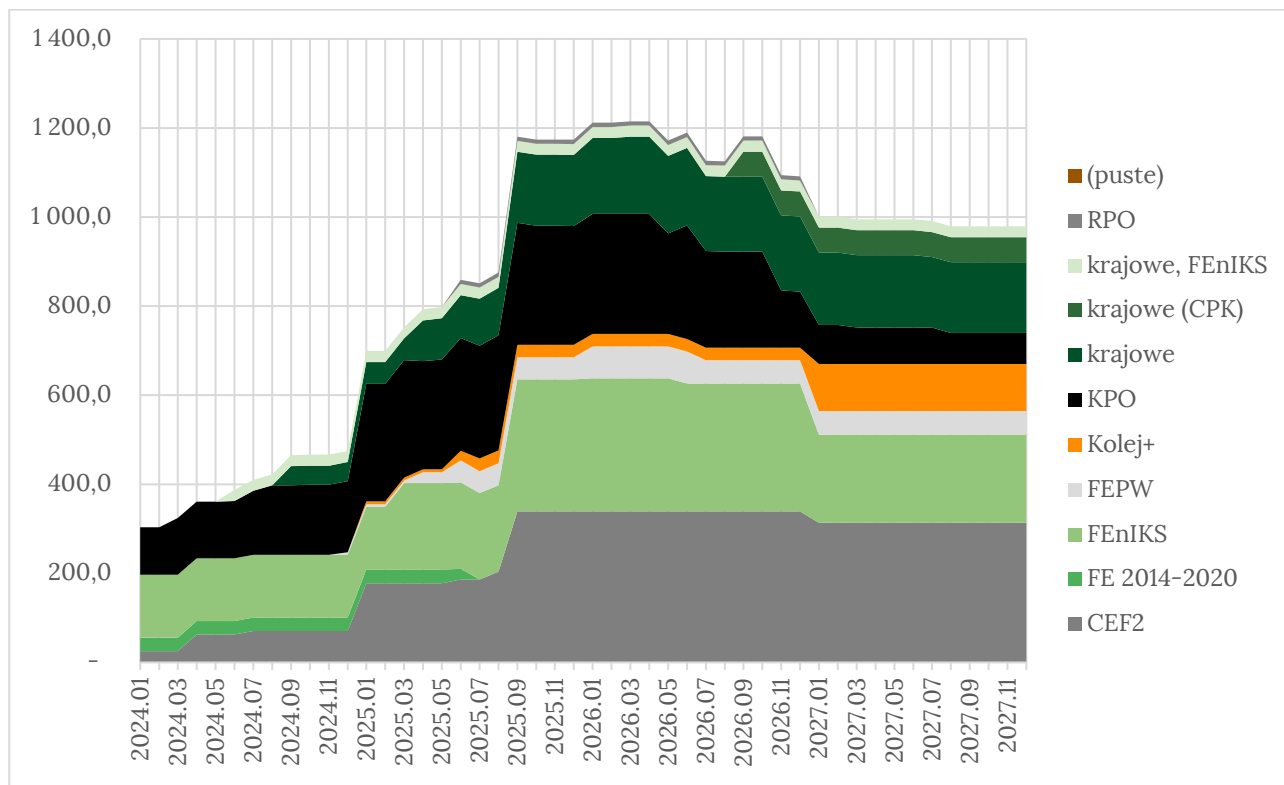
beneficjentów jest w istocie czynnikiem zmniejszającym ryzyko wystąpienia kumulacji robót. Poniższe wykresy obrazują przewidywaną do roku 2027 skalę inwestycji w sektorze budownictwa drogowego (tylko drogi krajowe) oraz kolejowego.

Rysunek 11. Przewidywana skala inwestycji – drogi krajowe, długość dróg w budowie w danym miesiącu w podziale na źródła finansowania (km).



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 12. Przewidywana skala inwestycji – linie kolejowe, wartość inwestycji realizowanych danym miesiącu w podziale na źródła finansowania (w mln PLN).



Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższe wykresy należy zwrócić uwagę na dwa aspekty:

1. Prognoza dla inwestycji drogowych wskazuje na wyczerpywanie się funduszy UE (FEnIKS, KPO, CEF2) od drugiej połowy 2026 roku. Większość inwestycji zaplanowanych na lata 2026-2027 na sieci bazowej rozszerzonej i kompleksowej TEN-T będzie musiała być finansowana z Krajowego Funduszu Drogowego lub z wykorzystaniem nowych źródeł finansowania.
2. W obszarze budownictwa kolejowego prognoza przewiduje dużą kumulację robót począwszy od II kwartału 2025 roku następującą po okresie niskich zamówień. Jest ona związana równoczesnym wejściem w fazę realizacji projektów z KPO oraz FEnIKS, przy jednoczesnym większym zaangażowaniu środków krajowych. Tak duża kumulacja robót może wywołać niedobory w zakresie materiałów, maszyn i wykwalifikowanej kadry, co przełoży się na wzrost kosztów wykonawstwa oraz zwiększone ryzyko wystąpienia opóźnień lub nawet zejść wykonawców z budów. Skokowy wzrost skali i liczby frontów realizowanych robót spowoduje także utrudnienia w dostawie materiałów budowlanych na prace budowy.

Ryzyko nieukończenia inwestycji w terminie

W programie FEnKS 2021-2027 wprowadzono kryteria, które pozwalają maksymalnie promować dojrzałość inwestycji co powinno zapobiegać niezrealizowaniu założeń projektowych w określonym czasie. Jest to bardzo mocno weryfikowane już na etapie fiszek zgłoszeniowych, a następnie wniosków o dofinansowanie.

W przypadku inwestycji drogowych warunkiem minimalnym jest posiadanie decyzji środowiskowej. Tego typu działania mają minimalizować / wyeliminować ryzyko nieukończenia inwestycji do końca 2029 roku. Zamiar przeprowadzenia naboru jest co do zasady ogłaszany na 12 miesięcy przed jego rozpoczęciem co pozwala potencjalnym beneficjentom na zaplanowanie prac przedprojektowych i przygotowawczych.

W działaniu FENX.03.01 Transport miejski nabór WoD w obszarze infrastruktury transportu zbiorowego zakończył się w czerwcu 2024 roku. W odniesieniu do większości projektów nie przewiduje się wystąpienia opóźnień skutkujących brakiem możliwości rozliczenia projektów do 2029 roku. Szczególnym monitoringiem należy zaś objąć te przedsięwzięcia, dla których wnioskodawcy założyli termin zakończenia prac w II połowie 2029 roku – każde przesunięcie postępowania przetargowego lub prac budowlanych może wiązać się z ryzykiem nierozliczenia tych projektów. Warunkiem otrzymania dofinansowania jest gotowość techniczna projektu do realizacji (tj. uzyskanie wszystkich niezbędnych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) oraz zapewnienie środków na realizację i utrzymanie projektu. Dla komponentu związanego z taborom autobusowym i trolejbusowym ryzyko nierozliczenia projektów do końca 2029 roku jest bardzo niskie – w przypadku dużych postępowań na zakup autobusów miejskich terminy dostaw wynoszą obecnie maksymalnie 24 miesiące¹⁸.

W działaniu FENX.05.02 Porty morskie i śródlądowe drogi wodne w TEN-T do dofinansowania przewidziany jest tylko jeden projekt - pogłębienie toru podejściowego do Świnoujścia. Planowany termin zakończenia inwestycji to IV kwartał 2029 roku, jakiegokolwiek przesunięcie prac będzie wiązało się z potencjalnym brakiem możliwości rozliczenia tej inwestycji w całości. Deklarowany przez Urząd Morski w Szczecinie termin złożenia wniosku o dofinansowanie to IV kw. 2026 r., co w przypadku opóźnienia lub rezygnacji z realizacji projektu może stanowić zagrożenie dla wykorzystania alokacji w tym działaniu (brak projektów rezerwowych, trudność z zastąpieniem innymi projektami w krótkim czasie).

W ramach działań FENX.05.05 Tabor kolejowy oraz FENX.05.06 Transport intermodalny beneficjenci będą mieli 3-4 lata od momentu zawarcia umów o dofinansowanie na rozliczenie projektów. Rozmówcy w wywiadach wskazywali na ryzyko wystąpienia znacznej kumulacji zamówień u producentów taboru, skutkującej ryzykiem nierozliczenia umów o dofinansowanie w terminie. Aktualnie producenci lokomotyw i wagonów deklarują terminy dostaw na poziomie 30-40 miesięcy od momentu zawarcia umowy.

¹⁸ Wynika to z analizy postępowań przetargowych na zakup autobusów zeroemisyjnych.

Bariery proceduralno-organizacyjne

Respondenci w wywiadach i ankietach wskazali kilka barier o charakterze proceduralno-organizacyjnym, które utrudniają proces aplikacyjny i późniejsze rozliczanie środków:

1. Zakres zmian w trakcie trwania naboru wniosków o dofinansowanie musi być określony na etapie tworzenia regulaminu naboru, czyli na początku okresu programowania co istotnie zmniejsza elastyczność działania IZ oraz IP już po ogłoszeniu regulaminu naboru.
2. Nałożenie w czasie programów KPO i FEnIKS stanowi duże obciążenie dla jednostek obsługujących proces aplikacyjny, co wpływa negatywnie na czas przetwarzania wniosków o dofinansowanie.
3. Wnioskodawcy zwracali uwagę na mnogość kryteriów horyzontalnych w programie (33 kryteria), dla przykładu w działaniu FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei dla projektów dot. kolei miejskich do spełnienia są aż 54 kryteria (33 kryteriów horyzontalnych i 21 kryteriów specyficznych). Spełnienie niektórych z nich, takich jak np. „nowy europejski Bauhaus” jest trudno ocenić, w szczególności w projektach niezwiązanych z architekturą. Część tych kryteriów, zdaniem rozmówców, nie ma zastosowania dla przedsięwzięć o charakterze budowlanym.
4. We wszystkich obszarach wsparcia zgłaszano problemy z wykazaniem zgodności z zasadą DNSH, w szczególności w zakresie wykazu dokumentów gromadzonych w celu potwierdzenia spełnienia tej zasady w całym cyklu życia inwestycji. Część wniosków była z tego powodu zwracana do poprawy.
5. Rozmówcy wskazywali na brak możliwości dofinansowania inwestycji w drogi krajowe zarządzane przez miasta na prawach powiatu (nie dotyczy Zielonej Góry i Bielska-Białej).
6. W projektach dotyczących infrastruktury transportu zbiorowego nie było możliwości zakwalifikowania wydatków na budowę/przebudowę dróg czy chodników łączących nowy parking P&R z istniejącą siecią komunikacyjną.
7. W obszarze infrastruktury kolejowej program FEnIKS nie przewiduje możliwości finansowania samych prac projektowych, podczas gdy jest to bardzo czasochłonny proces (2-3 lata). Prace projektowe mogą być finansowane tylko w przypadku połączenia ich z pracami budowlanymi realizowanymi w tej samej perspektywie finansowej.

3.7. Szacowanie efektów interwencji

Rozdział adresuje następujące pytania badawcze:

Jaka będzie potencjalna wartość dodana uzyskiwana przez Polskę i UE dzięki wdrażaniu projektów realizowanych w ramach osi III-V FEnIKS?

Jaki wpływ będą miały realizowane projekty transportowe FEnIKS na rozwój społeczno-gospodarczy i spójność terytorialną na poziomie kraju?

Jak może zmienić się mobilność mieszkańców miast dzięki zwiększeniu alokacji na transport miejski?

Jakie działania dodatkowe muszą być podejmowane przez beneficjentów/potencjalnych beneficjentów w celu osiągnięcia zakładanych wskaźników, inne niż prowadzenie działań infrastrukturalnych i taborowych?

Ocena wpływu przez respondentów wywiadów i ankiet

Respondenci badania ankietowego (wnioskodawcy, beneficjenci oraz potencjalni wnioskodawcy) zostali zapytani o wpływ projektów FEnKS na zachowania mobilnościowe oraz czynniki społeczno-gospodarcze. Pytania dotyczyły pozytywnych, zamierzonych interwencji oraz potencjalnych efektów niezamierzonych – zarówno tych pozytywnych jak i negatywnych.

Niespełna 2/3 respondentów uważa, że realizowany przez nich projekt w zdecydowany sposób przyczyni się do redukcji emisji CO₂ oraz innych zanieczyszczeń generowanych przez sektor transportu. Analogicznie 2/3 ankietowanych twierdzi, że projekty FEnKS zdecydowanie przyczynią się do poprawy atrakcyjności transportu zbiorowego względem samochodu.

W ocenie pozytywnego wpływu projektów FEnKS najwyżej uplasowały się: jakość powietrza (średnia ocena wpływu 4,52), poprawa warunków i jakości życia mieszkańców (4,50) oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego (4,45). Szacowany pozytywny wpływ projektów na te obszary jest zbliżony z celami szczegółowymi programu FEnKS, w tym w odniesieniu do celu 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. Wyznacznikami osiągnięcia tego celu są właśnie poprawa jakości powietrza, poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz obniżenie poziomu hałasu. Najślabszy pozytywny wpływ oszacowano w obszarze wsparcia przedsiębiorczości: udostępnianie terenów inwestycyjnych (3,50), przyciąganie nowych inwestycji (3,77), zwiększenie dostępu do stref aktywności gospodarczej (3,77).

Respondenci zidentyfikowali szereg niezamierzonych, negatywnych efektów inwestycji, które występują lub mogą wystąpić w związku z ich realizacją. Większość tych efektów jest związanych z samymi pracami budowlanymi i mają charakter przejściowy, np. wykup gruntów, zamknięcia torowe czy zmiana organizacji ruchu drogowego na czas budowy. Wśród innych efektów negatywnych pojawiło się także zmniejszenie płynności ruchu ze względu na nadanie priorytetu dla transportu zbiorowego oraz ryzyko niezrównoważenia zwiększonego popytu w transporcie zbiorowym poprzez zapewnienie odpowiedniej podaży taboru. Ten ostatni czynnik wskazuje na konieczność powiązania inwestycji infrastrukturalnych, w szczególności w obszarze linii kolejowych i tramwajowych, z wprowadzeniem na nową lub zmodernizowaną infrastrukturę taboru zapewniającego adekwatną podaż miejsc siedzących.

Wśród niezamierzonych, pozytywnych efektów realizacji projektów FEnIKS najczęściej wskazywano na zwiększenie ruchu turystycznego, zachętę do aktywnej mobilności oraz poprawę wizerunku samorządów zaangażowanych w realizację inwestycji.

Szczegółowe wyniki badań ankietowych zawarto w Załączniku nr 1 do niniejszego raportu.

Modelowanie efektów interwencji - podsumowanie

Modelowanie przeprowadzono osobno dla priorytetu III oraz IV i V łącznie ze względu na odmienny zakres interwencji, a co za tym idzie, przewidywanych jej efektów. Szczegółowe wyniki modelowania zawarto w Załączniku nr 1 do niniejszego raportu, niniejszy fragment zawiera podsumowanie analiz.

W modelowaniu dla priorytetu III wykorzystano wyniki badania *ex post* dla inwestycji w ramach VI osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020¹⁹, której naturalną kontynuacją stanowi FEnIKS. Wykorzystano metodę *Stratified Propensity Score Matching* – w wyniku segmentacji 40 powiatów miejskich objętych interwencją otrzymano ich pary, skonstruowano modele regresji liniowej, oszacowano efekt netto dla wskaźników sukcesu oraz określono najważniejsze determinanty zmian, jeżeli zidentyfikowano wśród nich determinanty inne niż inwestycyjne.

Powiaty podzielono na dwa segmenty – segment 2 zawiera 9 największych miast wojewódzkich, segment 1 - 31 pozostałych miast. Wewnątrz wyodrębnionych segmentów poszukiwano miast najbardziej do siebie podobnych, następnie na podstawie miary podobieństwa dobierano je w pary. Poprzez analizę różnic między sparowanymi miastami osiągniętych w trakcie realizacji inwestycji VI osi POIiŚ 2014-2020 w transport publiczny i ITS oszacowano efekt netto interwencji – średni i sumaryczny oraz efekty w poszczególnych segmentach. Z reguły osiągnięte różnice liczone były dla lat 2016-2022 (w przypadku wybranych braków danych także dla krótszych szeregów czasowych) – w niniejszym badaniu zaktualizowano je w miarę możliwości dla 2023 roku.

W kontekście wpływu inwestycji na rozwój społeczno-gospodarczy, analiza wykazała, że choć inwestycje transportowe w obu segmentach miały wpływ na poprawę infrastruktury, to efekty te nie były tak wyraźne w zakresie wskaźników społeczno-gospodarczych. W szczególności w segmencie mniejszych, który wykazuje niższą jakość wyników, wpływ na zmniejszenie bezrobocia i wzrost wynagrodzeń był mniejszy.

¹⁹ [Ocena działań podejmowanych w ramach VI osi Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko \(POIiŚ\) 2014-2020 na poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu, integracji systemów transportowych w miastach oraz wykorzystanie transportu miejskiego, Wolański sp. z o.o. na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Warszawa 2023](#)

Tabela 13. Zestawienie oszacowanych wartości średniego efektu netto inwestycji w transport miejski w przeliczeniu na 1 mln zł w latach 2016-2023

Zmienna objaśniana	Efekt netto – średnio	Efekt netto – segment 1	Efekt netto – segment 2
Liczba przewiezionych pasażerów	-0,021 / os.	-0,178 / os.	-1,068 / os.
Przychody ze sprzedaży biletów łącznie	-0,216 zł / os.	0,0003 zł / os.	1,231 zł / os.
Praca eksploatacyjna	0,225 wozokm / os.	-0,009 wozokm / os.	-1,335 wozokm / os.
Liczba zabitych w wypadkach drogowych	0,005 os.	0,001 os.	-0,020 os.
Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej	0,046	-0,046	-0,567
Liczba dni z przekroczoną średniodobową normą stężenia PM10	-0,100	0,027	0,747
Średnie stężenie NO ₂	-0,024 µg/m ³	-0,022 µg/m ³	-0,016 µg/m ³
Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto	-1,356 zł	0,214 zł	9,142 zł
Udział bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym	-0,000007 p.p.	0,000001 p.p.	0,000042 p.p.

Źródło: opracowanie własne.

Na tej podstawie dokonano prognozy przyszłych skutków inwestycji w priorytecie III FEnIKS. Oparto prognozowanie na wskaźnikach takich jak:

1. **Przychody ze sprzedaży biletów**, które mogą lepiej odzwierciedlać pozytywne zmiany w liczbie pasażerów po ustąpieniu pandemii, szczególnie w miastach wojewódzkich.
2. **Średnie stężenie NO₂**, które może stanowić wskaźnik poprawy jakości środowiska po realizacji inwestycji w transport publiczny.
3. **Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej oraz ofiar wypadków drogowych**, które pozwalają przewidywać efekty związane z bezpieczeństwem transportu publicznego.

Poniższa tabela zawiera listę prognozowanych efektów inwestycji w transport miejski po zakończeniu programu FEnIKS na bazie efektów jednostkowych wyliczonych w poprzednim etapie.

Tabela 14. Lista prognozowanych efektów inwestycji w transport miejski po zakończeniu FEnIKS

Wskaźnik [jednostka]	Oszacowanie sumaryczne efektu po zakończeniu FEnIKS
Przychody ze sprzedaży biletów łącznie [zł/os.]	9160,05

Wskaźnik [jednostka]	Oszacowanie sumaryczne efektu po zakończeniu FEnIKS
Liczba zabitych w wypadkach drogowych [os.]	-148,82
Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej	-4219,13
Średnie stężenie NO ₂ [µg/m ³]	-119,06

Źródło: opracowanie własne.

W podobny sposób przeprowadzono modelowanie wpływu w odniesieniu do priorytetów IV i V. W pierwszym kroku podzielono 380 powiatów na 3 segmenty:

- segment 1 – powiatów wiejskich 1 (peryferyjnych), położonych przede wszystkim w województwach podlaskim, lubelskim, podkarpackim, lubuskim czy zachodniopomorskim, o najniższych wartościach pracy eksploatacyjnej, średniego dobowego ruchu drogowego, liczby wypadków i wielkości emisji PM10;
- segment 2 – powiatów wiejskich 2 (dobrze skomunikowanych), o wyższych niż periferijne powiaty wiejskie wartościach ruchu kolejowego i emisji oraz najwyższych poziomach ruchu drogowego i wypadków, do których wliczają się powiaty z różnych obszarów Polski (przy czym są one skoncentrowane w Polsce centralnej i południowej);
- segment 3 – powiatów miejskich, do którego zaliczono 26 miast na prawach powiatu i 9 powiatów województwa śląskiego, charakteryzujące się najwyższymi ze wszystkich segmentów poziomami ruchu drogowego i emisji PM10 oraz średnimi poziomami ruchu kolejowego i wypadków.

Niezależnie od liczby segmentów i stosowanych kryteriów segmentacji odrębny segment tworzyła Warszawa, którą wyłączono z dalszych analiz.

Analiza efektywności inwestycji transportowych dla lat 2015-2023 przyniosła następujące rezultaty w odniesieniu do poszczególnych zmiennych objaśnianych:

- **Wskaźnik średniego ruchu dobowego na drogach szybkiego ruchu** - odnotowano różne efekty w zależności od segmentu. W przypadku samochodów osobowych, segment 3 (najlepiej rozwinięte i zurbanizowane obszary) wykazuje wzrost o 4,54 pojazdu na dobę, co wskazuje na efekt indukcji ruchu związany z inwestycjami drogowymi. W segmentach 1 (-0,26 poj./dobę) i 2 (-1,06 poj./dobę) obserwuje się ujemne efekty, co może wskazywać na mniejsze znaczenie dróg szybkiego ruchu w tych obszarach. Jeśli chodzi o ruch samochodów ciężarowych, we wszystkich segmentach zanotowano spadek, szczególnie w segmencie 1 (-0,46), co może świadczyć o przeniesieniu ruchu na inne odcinki sieci.
- **Wymiana pasażerska na stacjach kolejowych** - w segmencie 3 obserwuje się wzrost wymiany pasażerskiej (0,93 pasażera), a w segmencie 1 (0,14 pasażera) występuje umiarkowany,

ale pozytywny efekt. Natomiast w segmencie 2 (-0,03) następuje niewielki spadek, co może świadczyć o stabilizacji popytu lub konkurencji ze strony innych środków transportu. Jednocześnie może to oznaczać, że inwestycje kolejowe w tych powiatach nie zostały zakończone, więc pasażerowie nie powrócili jeszcze do podróżowania pociągami.

- **Liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych** - wykazano niewielki pożądany wpływ inwestycji (-0,0024 wypadku) w segmencie 2, czyli powiatów dobrze skomunikowanych, co może świadczyć o pozytywnych efektach w zakresie poprawy bezpieczeństwa na przejazdach. W segmencie 1 (peryferyjny) brak istotnych efektów może wynikać z mniejszej intensywności ruchu kolejowego, zaś w segmencie 3 – ze specyfiki funkcjonowania infrastruktury kolejowej w obszarach miejskich.
- **Wskaźnik motoryzacji** - wskazuje na wzrost w segmencie 3 (0,03 pojazdu) oraz spadki w segmentach 1 (-0,26 pojazdu) i 2 (-1,06 pojazdu), sugerując, że inwestycje mogą przyczynić się do promowania transportu indywidualnego w zurbanizowanych obszarach. Jest to zjawisko niekorzystne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju, ponieważ prowadzi do większej kongestii, emisji i wypadków. W segmencie 2 (0,05) obserwuje się wzrost transportu ciężarowego, wskazując na większe wykorzystanie transportu drogowego w dobrze skomunikowanych obszarach.
- **Liczba wypadków drogowych** - wzrost w segmencie 1 (0,04) może wynikać z braku odpowiedniej infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo, podczas gdy spadki w segmencie 3 (-0,03) wskazują na skuteczniejsze działania w bardziej rozwiniętych obszarach, w szczególności w powiązaniu z inwestycjami w drogi szybkiego ruchu. Podobna tendencja jest widoczna dla liczby ofiar wypadków drogowych.
- **Średnioroczne stężenie pyłów zawieszonych (PM10, PM2,5)** - zaobserwowano niewielkie zmniejszenie obserwowanych poziomów stężeń w segmencie 2, co sugeruje pozytywne efekty inwestycji w lepiej skomunikowanych obszarach. W segmencie 3 obserwowany był natomiast wzrost zanieczyszczeń, co jest spójne ze wzrostem ruchu samochodowego i liczby pojazdów w tych powiatach.
- **Wynagrodzenie brutto** (w wartościach bezwzględnych oraz w relacji do średniej krajowej) - segment 3 wykazuje pozytywny wpływ (0,93 zł), sugerując, że inwestycje wspierają bardziej rozwinięte regiony. Segmenty 1 (-0,57 zł) i 2 (-0,11 zł) notują spadki, co może świadczyć o trudnościach w przekładaniu inwestycji na poprawę warunków ekonomicznych w mniej rozwiniętych lub peryferyjnych obszarach.
- **Produkcja sprzedana przemysłu na mieszkańca** - zaobserwowano największy wzrost w segmencie 2 (14,46 zł), co może być związane z lepszym dostępem do infrastruktury transportowej, a dodatni efekt dla liczby podmiotów gospodarczych w segmentach 2 i 3 świadczy o wykorzystaniu infrastruktury transportowej do wspierania aktywności gospodarczej. W segmentach 1 (-23,88 zł) i 3 (-8,14 zł) odnotowano spadki, co może świadczyć o różnych modelach i determinantach rozwoju gospodarczego.

- **Dochody własne gmin** – wykazują one największy wzrost w segmencie 1 (1,71 zł), sugerując, że inwestycje poprawiają sytuację finansową peryferyjnych gmin. W segmentach 2 (0,49) i 3 (0,33) wpływ jest pozytywny, ale mniej znaczący.

Wyniki wskazują zatem, że inwestycje transportowe przynoszą największe korzyści społeczno-gospodarcze w segmentach 2 i 3, czyli w dobrze skomunikowanych i rozwiniętych regionach. Segment 1, mimo wzrostu dochodów własnych gmin, odnotowuje negatywne efekty w innych wskaźnikach, takich jak wynagrodzenia i produkcja sprzedana przemysłu, co może prowadzić do dalszej marginalizacji tych obszarów. Segment 3 nadal przyciąga najbardziej znaczące efekty rozwojowe, co wskazuje na koncentrację zasobów i inwestycji w obszarach zurbanizowanych. Segment 1, pomimo pewnych korzyści (np. wzrost dochodów gmin), pozostaje w tyle pod względem kluczowych wskaźników gospodarczych, co może prowadzić do pogłębiania się nierówności regionalnych.

Poniższa tabela zawiera listę prognozowanych efektów inwestycji kolejowych i drogowych w priorytetach IV i V po zakończeniu programu FEnIKS na bazie efektów jednostkowych obliczonych w poprzednim kroku. Uwzględniono również dane o prognozowanej po zakończeniu inwestycji wielkości ruchu i szacowanej emisji z tego tytułu ze Zintegrowanego Modelu Ruchu.

Tabela 15. Lista prognozowanych efektów inwestycji kolejowych i drogowych po zakończeniu FEnIKS.

Wskaźnik [jednostka]	Oszacowanie sumaryczne efektu po zakończeniu FEnIKS
Średni ruch dobowy na drogach szybkiego ruchu – samochody osobowe [poj./dobę]	84 038,10
Średni ruch dobowy na drogach szybkiego ruchu – samochody ciężarowe [poj./dobę]	-40 643,47
Praca eksploatacyjna pociągów pasażerskich na liniach kolejowych [pockm]	7 610 974,55
Wymiana pasażerska na stacjach kolejowych [os.]	27 186,08
Liczba wypadków drogowych w przeliczeniu na liczbę ludności w powiecie [szt.]	-1801,55
Liczba ofiar wypadków drogowych w przeliczeniu na liczbę ludności w powiecie [szt.]	-37,98
Przeciętne wynagrodzenie brutto [zł]	6451,95
Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON [szt.]	12 572,89

Wskaźnik [jednostka]	Oszacowanie sumaryczne efektu po zakończeniu FEnIKS
Średnie roczne stężenie pyłu zawieszonego PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-124,81
Średnie roczne stężenie pyłu zawieszonego PM2,5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-206,20
Pojazdokilometry rocznie – samochody osobowe*	11 239 814 404 389
Pojazdokilometry rocznie – samochody ciężarowe*	8 403 059 642 724
Emisje z transportu drogowego (t CO ₂)*	1 662 177 992

* Opracowano na podstawie danych o ruchu i emisjach po zakończeniu wszystkich inwestycji drogowych ze Zintegrowanego Modelu Ruchu pozyskanych od Zamawiającego – efekt brutto.

Źródło: opracowanie własne.

4. Wnioski i rekomendacje

Rozdział adresuje następujące pytania badawcze:

Jakie argumenty dotyczące projektów transportowych FEnIKS wskazują na zasadność dokonania dla nich ostatecznej alokacji kwoty elastyczności Programu FEnIKS w 2025 roku na podstawie oceny wyniku przeglądu śródkresowego?

Poniższe tabele przedstawiają w sposób syntetyczny główne wnioski płynące z niniejszego badania oraz przypisane do nich rekomendacje wraz z adresatem tych rekomendacji oraz terminem ich realizacji.

Tabela 16. Zestawienie pytań badawczych wraz z odpowiedziami.

Lp.	Pytanie badawcze	Odpowiedź	Odniesienie w raporcie
1	W jakim zakresie realizowane projekty w ramach priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027 przyczyniają się do realizacji celów szczegółowych określonych w Programie?	W zakresie celu szczegółowego 2.8 program FEnIKS oferuje możliwość dofinansowania budowy i przebudowy linii tramwajowych i metra, węzłów przesiadkowych, miejskich systemów ITS, zakupu taboru autobusowego i tramwajowego oraz opracowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Działania te zwiększają konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego względem komunikacji samochodowej. Cel szczegółowy 3.1 jest realizowany poprzez uzupełnianie luk w sieci TEN-T oraz dostosowanie jej parametrów eksploatacyjnych do wymagań rozporządzenia 2024/1679. Efektem tych działań będzie poprawa dostępności transportowej poszczególnych regionów, upłynnienie ruchu oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania infrastruktury na środowisko naturalne. Cel szczegółowy 3.2 jest realizowany głównie w ramach działania FENX.05.03 (infrastruktura drogowa) oraz FENX.05.04 (infrastruktura kolejowa). Efektem tych działań będzie zwiększenie spójności krajowej infrastruktury transportowej oraz ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.	Raport końcowy, rozdział 3.3
2	W jaki sposób projekty wspierane w ramach osi III-V FEnIKS 2021-2027 przyczyniają się do realizacji priorytetów rozwojowych określonych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych (z uwzględnieniem Country specific recommendations 2024)?	Program FEnIKS 2021-2027 wraz z przewidzianymi w nim projektami wykazuje wysoką spójność z aktualnymi dokumentami strategicznymi i programowymi na poziomie unijnym i krajowym. Program przyczynia się do realizacji priorytetów rozwojowych poprzez odpowiednie ukierunkowanie wsparcia, z jednej strony dziedzinowo, z drugiej terytorialnie.	Raport końcowy, rozdział 3.2

Lp.	Pytanie badawcze	Odpowiedź	Odniesienie w raporcie
3	Czy identyfikowane są potrzeby dostosowania zakresu wsparcia FEnIKS lub sposobu realizacji projektów FEnIKS w związku z priorytetami rozwojowymi lub innymi wyzwaniami aktualnymi na moment przeglądu śródkresowego, tj. na koniec roku 2024?	Zidentyfikowano konieczność uwolnienia kwoty programu FEnIKS w obszarze infrastruktury kolejowej.	Załącznik nr 1, rozdział 2.3 Załącznik nr 2, rozdział 5.
4	Czy realizacja priorytetów transportowych FEnIKS postępuje zgodnie z założeniami określonymi w Programie (w szczególności w zakresie celów pośrednich wskaźników produktu)?	Program FEnIKS jest w stosunkowo wczesnej fazie realizacji (głównie z uwagi na jego późne zatwierdzenie), w związku z tym wiele celów pośrednich wskaźników produktu na koniec 2024 r. nie zostało osiągniętych. Do oceny postępów realizacji priorytetów transportowych FEnIKS niezbędne jest zakończenie oceny wniosków i zawarcie umów o dofinansowanie dla kolejnych projektów.	Raport końcowy, rozdziały 3.4, 3.5
5	Czy postęp realizacji projektów transportowych FEnIKS zapewnia realizację celów końcowych wskaźników produktu i rezultatu określonych w FEnIKS? Czy identyfikowane są potrzeby dostosowania Programu w tym zakresie? Jeśli tak, to czym są one uzasadnione?	Do oceny postępów realizacji celów końcowych wskaźników produktu i rezultatu FEnIKS niezbędne jest zakończenie oceny wniosków i zawarcie umów o dofinansowanie dla kolejnych projektów. Do osiągnięcia niższych niż zakładane wartości wskaźników może przyczynić się znaczący wzrost kosztów wykonawstwa oraz niekorzystna z punktu widzenia alokacji środków zmiana kursu PLN/EUR.	Raport końcowy, rozdziały 3.3, 3.4, 3.5
6	Jakie argumenty dotyczące projektów transportowych FEnIKS wskazują na zasadność dokonania dla nich ostatecznej alokacji kwoty elastyczności Programu FEnIKS w 2025 roku na podstawie oceny wyniku przeglądu śródkresowego?	Argumenty dotyczące alokacji kwoty elastyczności zawarto w tabeli nr 18.	Raport końcowy, rozdział 3.3 Załącznik nr 2, rozdział 3.2 Załącznik nr 2, rozdział 5.
7	Jaka będzie potencjalna wartość dodana uzyskiwana przez Polskę i UE dzięki wdrażaniu projektów realizowanych w ramach osi III-V FEnIKS?	Przeprowadzone analizy wskazują na pozytywny wpływ inwestycji transportowych FEnIKS w obszarze ograniczania emisji zanieczyszczeń pyłowych oraz liczby wypadków komunikacyjnych, a także zwiększania popytu na usługi transportu zbiorowego. Na poziomie unijnym największe znaczenie ma rozbudowa sieci infrastruktury TEN-T, m.in. w zakresie odcinków Rail Baltica. Przyczyni się ona do poprawy połączeń transgranicznych, zwiększenia integracji gospodarczej i społecznej oraz wzmocnienia bezpieczeństwa w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.	Raport końcowy, rozdział 3.7 Załącznik nr 1, rozdziały 1.2, 1.3, 1.4

Lp.	Pytanie badawcze	Odpowiedź	Odniesienie w raporcie
8	Jaki wpływ będą miały realizowane projekty transportowe FEnIKS na rozwój społeczno-gospodarczy i spójność terytorialną na poziomie kraju?	Wpływ projektów transportowych na rozwój gospodarczy będzie bezwzględnie pozytywny, z jednej strony generując przychody i miejsca pracy w trakcie realizowania inwestycji, z drugiej strony, rezultaty projektu będą oferować lepszą dostępność transportową regionów. W obszarze spójności terytorialnej istotne jest uwzględnienie sumarycznego wpływu kilku okresów programowania w zakresie zapewnienia dogodnej komunikacji pomiędzy regionami oraz wyrównywania szans rozwojowych, program FEnIKS jest jednym z elementów które te cele realizują.	Raport końcowy, rozdział 3.7 Załącznik nr 1, rozdział 1.4 Załącznik nr 2, rozdział 5.
9	Czy występują czynniki wewnętrzne i zewnętrzne pozytywne lub negatywne, które mają wpływ na realizację zakładanych celów pośrednich i końcowych wskaźników Priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027, jeśli tak to jakie? Co można zrobić, żeby wyeliminować czynniki negatywne?	Zidentyfikowano następujące, główne czynniki mające wpływ na osiągnięcie zakładanych celów pośrednich i końcowych: <ul style="list-style-type: none"> • Pozytywny: sprawna i terminowa realizacja inwestycji w obszarze infrastruktury drogowej; • Negatywny: znaczny wzrost kosztów wykonawstwa, który może przełożyć się na mniejszą liczbę zrealizowanych projektów; • Negatywny: spadek kursu PLN/EUR, który może przełożyć się na mniejszą liczbę zrealizowanych projektów. 	Raport końcowy, rozdział 3.4 Załącznik nr 2, rozdziały 1.1, 1.2, 2.6
10	Jakie są potencjalne zagrożenia dla skuteczności wdrażania projektów FEnIKS?	Główne zidentyfikowane zagrożenia dla skuteczności wdrażania projektów FEnIKS to: <ul style="list-style-type: none"> • Znaczny wzrost kosztów wykonawstwa, który może przełożyć się na mniejszą liczbę zrealizowanych projektów oraz roszczenia wykonawców; • Spadek kursu PLN/EUR, który może przełożyć się na mniejszą liczbę zrealizowanych projektów; • Ryzyko nieukończenia części projektów w terminie, w szczególności w działaniach FENX.05.05 Tabor kolejowy i FENX.05.06 Transport intermodalny ze względu na wyczerpanie mocy produkcyjnych producentów taboru; • Ryzyko wystąpienia nadmiernej kumulacji robót w obszarze infrastruktury kolejowej, które przełoży się na dalszy wzrost cen wykonawstwa oraz opóźnienia w realizacji projektów. 	Raport końcowy, rozdział 3.6 Załącznik nr 2, rozdziały 2.,3.,4. (wywiady)
11	W jaki sposób architektura programu, w tym przyporządkowanie funduszy (Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) oraz podział alokacji i wskaźników na kategorie regionów wpływa na tempo wdrażania projektów transportowych?	Program FEnIKS zakłada zróżnicowanie poziomu wsparcia na podstawie poziomu rozwoju gospodarczego poszczególnych województw, zarówno na poziomie alokacji środków jak i dopuszczalnego procentowego poziomu wsparcia projektów. Według stanu na koniec 2024 roku tempo wdrażania projektów transportowych w regionach słabiej rozwiniętych było szybsze niż w pozostałych. Jak wynika z analizy złożonych wniosków o dofinansowanie, 98,9% środków trafi do regionów słabiej rozwiniętych, podczas gdy zakładany w programie końcowy udział tych regionów w całej puli środków ma wynieść 85,6%.	Raport końcowy, rozdział 3.3

Ocena śródkresowa działań podejmowanych w ramach Priorytetów III – V Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnKS) 2021-2027

Lp.	Pytanie badawcze	Odpowiedź	Odniesienie w raporcie
12	Który typy projektów drogowych pozwolą na realizację celów programu i gwarantują osiągnięcie wskaźników?	Badanie wykazało, że inwestycje w drogi inne niż autostrady/ekspresowe w największym stopniu wspierają rozwój społeczno-gospodarczy regionów, w których są one zlokalizowane, w szczególności dotyczy to obszarów peryferyjnych. Ponadto wpływają one na zmniejszenie lokalnego ruchu samochodowego przy jednoczesnym wzroście ruchu na autostradach i drogach ekspresowych z uwagi na lepsze skomunikowanie z nimi sieci dróg lokalnych.	Załącznik nr 1, rozdział 1.2.3
13	Czy zaplanowane nabory związane z projektami drogowymi pozwolą uniknąć zaobserwowanych we wcześniejszych perspektywach problemów związanych z kumulacją inwestycji w jednym czasie?	W przypadku projektów z obszaru infrastruktury drogowej nie przewiduje się wystąpienia nadmiernej kumulacji inwestycji w jednym czasie. Nabory przewidziane w ramach działań FENX.04.01, FENX.05.01 oraz FENX.05.03 zapewniają ciągłość możliwości pozyskania finansowania przez GDDKiA począwszy od połowy 2024 roku do końca 2026 roku. Beneficjent posiada znaczne doświadczenie w wydatkowaniu środków europejskich i racjonalnie zarządza portfelem zamówień tak aby uniknąć powtórki sytuacji z 2012 i 2019 roku, kiedy kumulacja inwestycji spowodowała problemy z wydolnością rynku wykonawczego.	Raport końcowy, rozdział 3.6 Załącznik nr 2, rozdział 2.1
14	W jaki sposób beneficjenci/potencjalni beneficjenci projektów kolejowych zapewnią osiągnięcie zakładanych wskaźników rezultatu związanych z oszczędnościami czasu oraz liczbą użytkowników linii kolejowych?	W ramach programu FEnKS nie rozpoczął się jeszcze nabór wniosków dla działania FENX.05.05 Tabor kolejowy. W przypadku Krajowego Planu Odbudowy premiowane są projekty taborowe które przełożą się na wysokie wartości pracy eksploatacyjnej (powyżej 120 tys. pojazdokilometrów na rok), premiuje się także przeznaczenie taboru do przewozów oferowanych w ramach platformy Wspólny Bilet. Dobrze rozwinięta oferta przewozowa oraz integracja taryfowa powinny być czynnikiem wpływającym pozytywnie na liczbę użytkowników linii kolejowych. W przypadku działań infrastrukturalnych (FENX.04.02, FENX.05.04) premiuje się zwiększenie prędkości handlowej, eliminację wąskich gardeł oraz poprawę punktualności, te trzy czynniki łącznie przekładają się na 8 z 18 możliwych do uzyskania punktów rankingowych.	Załącznik nr 2, rozdziały 2.,3.,4. (wywiady)
15	W jakim stopniu istniejąca alokacja środków na infrastrukturalne projekty kolejowe uwzględnia potencjalny znaczący wzrost zapotrzebowania na transport kolejowy towarów, mający swoje źródło w konieczności spełniania celów klimatycznych UE?	Wsparcie oferowane w ramach programu FEnKS jest ukierunkowane przede wszystkim na linie kolejowe na sieci TEN-T, dla których przewiduje się największy wzrost obciążenia ruchem. Konstrukcja naborów WoD premiuje projekty zlokalizowane w korytarzach towarowych RFC, wsparcie połączeń z portami morskimi i lotniczymi, ośrodkami przemysłowymi lub gospodarczymi oraz likwidację wąskich gardeł (punktowych ograniczeń przepustowości). W przypadku realizacji budowy głębokowodnego terminala intermodalnego w Świnoujściu należy spodziewać się znacznego wzrostu obciążenia ruchem towarowym linii kolejowych nr 401 (Szczecin Dąbie – Świnoujście) oraz 273 (Wrocław Główny – Szczecin Główny), wymagane jest zatem alokowanie środków na cel zwiększenia ich przepustowości.	Załącznik nr 2, rozdziały 2.3, 3.2, 4.2

Lp.	Pytanie badawcze	Odpowiedź	Odniesienie w raporcie
16	Jakie działania podjęto w zakresie procedur ułatwiających realizację inwestycji intermodalnych?	<p>W programie FEnKS, w porównaniu do POIiŚ 2014-2020, podjęto następujące działania mające na celu ułatwienie realizacji inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwiększenie częstotliwości naborów – w ramach FEnKS przewidziano przeprowadzenie dwóch naborów wniosków w przypadku niewykorzystania całości przewidzianych środków (przeciwdziałanie kumulacji projektów i słabej dostępności slotów u producentów taboru, szansa na drugie podejście dla gorzej przygotowanych projektów infrastrukturalnych), ponadto pierwszy nabór FEnKS ma miejsce 6 miesięcy po naborze z KPO; • modyfikacja zestawu kryteriów wyboru projektów – zrezygnowano z kryteriów martwych (ponadregionalności i zgodności ze strategią Morza Bałtyckiego) oraz zmieniono sposób weryfikacji przygotowania projektu do realizacji (premiowanie dojrzałości projektów); • premiowanie projektów intermodalnych zawierających komponent budowlany – wprowadzono dodatkowe kryterium oceny za projekt budowlany lub budowlano-zakupowy i za cyfryzację, dodatkowo za projekt budowlany można uzyskać punkty w innych kryteriach. 	Załącznik nr 2, rozdział 4.2
17	Jakie działania powinny zostać podjęte, aby projekty intermodalne FEnKS nie były konkurencyjne wobec projektów z Krajowego Programu Odbudowy?	<p>Aktualnie uważa się, że projekty intermodalne przeznaczone do realizacji w ramach programu FEnKS nie będą konkurencyjne względem tych realizowanych w Krajowym Planie Odbudowy. Nabory wniosków odbywają się następująco jeden po drugim, z półroczną przerwą pomiędzy nimi. Pozwala to na start w programie FEnKS tym podmiotom, które nie uzyskały dofinansowania z KPO. Ryzyko wystąpienia swego rodzaju konkurencji pomiędzy podmiotami występuje na poziomie producentów taboru, którzy mają wypełnione portfele zamówień z dużym wyprzedzeniem i które oferują długie terminy dostawy nowych pojazdów. Jest to jednak czynnik, na który ani IZ ani IP nie mają wpływu.</p>	Raport końcowy, rozdział 3.2 Załącznik nr 2, rozdziały 1.1, 2.4, 4.2
18	Jak może zmienić się mobilność mieszkańców miast dzięki zwiększaniu alokacji na transport miejski?	<p>Istnieje szansa na przesunięcie <i>modal split</i> w kierunku bardziej intensywnego wykorzystania transportu zbiorowego po zwiększeniu alokacji środków na ten cel. Dodatkowe wsparcie powinno być kierowane w szczególności do miast średnich niebędących ośrodkami wojewódzkimi (np., Częstochowa, Rybnik, Zgierz, Stargard), w których występują pewne zapóźnienia w obszarze organizacji i finansowania komunikacji miejskiej, a dla których środki oferowane w ramach regionalne programów wsparcia mogą być niewystarczające. Dedykowanie dodatkowych środków dla dużych miast i aglomeracji będzie miało tylko marginalny wpływ na zachowania mobilnościowe mieszkańców ponieważ oferta przewozowa jest tam już dobrze rozwinięta.</p>	Załącznik nr 2, rozdział 5.2

Lp.	Pytanie badawcze	Odpowiedź	Odniesienie w raporcie
19	Jakie działania dodatkowe muszą być podejmowane przez beneficjentów/potencjalnych beneficjentów w celu osiągnięcia zakładanych wskaźników, inne niż prowadzenie działań infrastrukturalnych i taborowych?	Realizacja projektów pozwoli na osiągnięcie zakładanych rezultatów tylko wtedy, gdy w oparciu o nowy tabor lub infrastrukturę zostanie zbudowana konkurencyjna, lepsza od dotychczasowej oferta przewozowa. Aby zaobserwować pożądane zmiany w dłuższym okresie, oferta przewozowa musi być przynajmniej podtrzymana a optymalnie rozwijana, co stanowi wyzwanie dla samorządów z uwagi na rosnące koszty eksploatacji. Istotna jest także priorytetyzacja transportu zbiorowego w ruchu miejskim, integracja taryfowo-biletowa oraz stosowanie nowoczesnych rozwiązań z zakresu informacji pasażerskiej.	Załącznik nr 2, rozdział 5.2

Źródło: opracowanie własne

Tabela 17. Lista wniosków i rekomendacji.

Lp.	Wniosek	Rekomendacja	Adresaci rekomendacji	Okres wdrożenia
1.	Rozporządzenie 2024/1679 wprowadza kilka zmian w klasyfikacji poszczególnych odcinków krajowej sieci drogowej TEN-T, w szczególności w odniesieniu do odcinków dróg S12 i S19. Na odcinkach tych zidentyfikowano 6 projektów do realizacji w ramach działania FENX.05.01 Drogi w sieci kompleksowej TEN-T o łącznej szacunkowej wartości dofinansowania 5,778 mld PLN, pod zakresem interwencji 088 - Nowo wybudowane lub rozbudowane autostrady i drogi – sieć kompleksowa TEN-T oraz 092 - Przebudowane lub zmodernizowane autostrady i drogi – sieć kompleksowa TEN-T.	Z uwagi na zmianę klasyfikacji odcinków należy przenieść ww. projekty z celu szczegółowego 3.1 do celu szczegółowego 3.2 w ramach priorytetu V oznaczyć kodami interwencji 087 - Nowo wybudowane lub rozbudowane autostrady i drogi – sieć bazowa TEN-T oraz 088 - Nowo wybudowane lub rozbudowane autostrady i drogi – sieć kompleksowa TEN-T	IZ FEnIKS IP FEnIKS	I połowa 2025
2.	Znaczny wzrost cen materiałów i robót w latach 2022-2024 spowodował, że wartość projektów jest średnio o 18-33% wyższa od zakładanej na etapie konstrukcji WPZ. Będzie to jeden z głównych czynników wpływających na poziom korekty wskaźników produktu i rezultatu. Może to również wiązać się z brakiem realizacji części projektów zawartych w WPZ, które mogłyby zostać zrealizowane w okresie kwalifikowalności a mają wpływ na realizację celów FEnIKS.	Uwzględnienie rezerwy inflacyjnej w programowaniu perspektywy finansowej 2028-2032.	IZ FEnIKS	2028 - 2034

Lp.	Wniosek	Rekomendacja	Adresaci rekomendacji	Okres wdrożenia
3.	Beneficjenci w ramach wszystkich obszarów wsparcia FEnIKS wskazują na nadmiar kryteriów horyzontalnych i szczegółowych, z których część nie jest dostosowana do specyfiki projektów budowlanych.	<p>W miarę możliwości, scalenie kryteriów szczegółowych o zbliżonym charakterze (np. komplementarność i kompleksowość).</p> <p>Uproszczenie opisu zgodności z regulacjami ochrony środowiska oraz analizy klimatycznej.</p>	IZ FEnIKS	Dla kolejnych naborów, w których nie ogłoszono jeszcze regulaminów
4.	Drogowa sieć bazowa TEN-T zostanie ukończona w ponad 99% po realizacji wszystkich projektów finansowanych w ramach FEnIKS. Zadania realizowane przez GDDKiA przebiegają zgodnie z planem, a ryzyko opóźnień lub nadmiernej kumulacji inwestycji jest bardzo niskie. Jednak prognozy wskazują na wyczerpywanie się funduszy UE (FEnIKS, KPO, CEF2) od drugiej połowy 2026 roku. Większość inwestycji zaplanowanych na lata 2026-2027 na sieci bazowej rozszerzonej i kompleksowej TEN-T będzie musiała być finansowana z Krajowego Funduszu Drogowego.	<p>Wczesne rozpoczęcie programowania nowej perspektywy finansowej 2028-2034.</p> <p>Równomierne rozłożenie inwestycji w czasie przy współpracy z beneficjentem.</p>	IZ FEnIKS IP FEnIKS	2028 - 2034

Lp.	Wniosek	Rekomendacja	Adresaci rekomendacji	Okres wdrożenia
5.	<p>Projekty kolejowe w ramach FEnKS są na wczesnym etapie realizacji, a ich tempo spowalniają długie procedury przetargowe (duża liczba pytań wykonawców, postępowania w KIO), długi czas uzyskiwania decyzji administracyjnych oraz wysoka złożoność dokumentacji przedprojektowej i projektowej. Potrzeby inwestycyjne, wynikające z dostosowania sieci TEN-T do parametrów wynikających z Rozporządzenia 2024/1679, znacząco przewyższają dostępne środki w perspektywie finansowej 2021-2027.</p>	<p>Alokowanie ewentualnej elastyczności programu FEnKS 2021-2027 na inwestycje związane z poprawą parametrów kolejowej sieci TEN-T, z możliwością fazowania/etapowania na perspektywę 2028-2034.</p> <p>Zwiększenie alokacji na infrastrukturę kolejową w perspektywie 2028-2034.</p> <p>Współpraca z beneficjentem (za pośrednictwem MI) na rzecz ujednoczenia i uproszczenia procedur przetargowych.</p> <p>Racjonalizacja inwestycji realizowanych przez PKP PLK, tj. oparcie planowanego zakresu rzeczowego na faktycznych prognozach ruchu w celu uniknięcia ich przeskalowania.</p>	<p>IZ FEnKS</p> <p>IP FEnKS</p> <p>PKP PLK</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p>	<p>2025 (alokowanie środków)</p> <p>2028 – 2034 (pozostałe)</p>
6.	<p>W związku z realizacją projektu pogłębienia toru wodnego w Świnoujściu (FENX.05.02) oraz budowy głębokowodnego terminala intermodalnego konieczne jest zwiększenie przepustowości linii kolejowych nr 401 (Szczecin Dąbie – Świnoujście) oraz 273 (odcinek Wrocław Muchobór – Szczecin Podjuchy) wraz z dostosowaniem ich parametrów do wymogów sieci TEN-T.</p>	<p>Przeprowadzenie analiz przepustowości linii 401 i 273.</p>	<p>PKP PLK</p>	<p>2025</p>

Lp.	Wniosek	Rekomendacja	Adresaci rekomendacji	Okres wdrożenia
7.	Konstrukcja naboru w działaniu FENX.03.01 Transport miejski jest dostosowana do projektów realizowanych w dużych i średnich miastach. Dla mniejszych ośrodków oraz miast zlokalizowanych na peryferiach ZIT bardziej odpowiednie wydają się programy regionalne, które oferują prostszy proces aplikacyjny i umożliwiają gminom przygotowanie projektów dostosowanych do lokalnych potrzeb.	Weryfikacja udanej realizacji projektów z działania FENX.03.01 w mniejszych miastach. W perspektywie finansowej 2028-2034 zaprojektowanie osobnych naborów dla różnych typów inwestycji (np. osobno metro i infrastruktura tramwajowa, osobno tabor tramwajowy, osobno parkingi P+R) z odrębnymi kryteriami.	IZ FEnIKS IP FEnIKS	2028 - 2034
8.	Istnieje wysokie ryzyko, że realizacja projektów taborowych w ramach działań FENX.05.05 Tabor kolejowy i FENX.05.06 Transport intermodalny przekroczy okres kwalifikowalności wydatków. Ze względu na kumulację zamówień, wynikającą m.in. z realizacji projektów KPO, producenci oferują terminy dostaw w przedziale 36-48 miesięcy.	Ciągłe monitorowanie gotowości projektów do realizacji. Weryfikacja umów wnioskodawców z dostawcami taboru - sprawdzenie harmonogramu dostaw na etapie składania wniosku, a w ramach monitoringu w czasie realizacji sprawdzenie, czy dostawy są realizowane zgodnie z harmonogramem z umowy.	IP FEnIKS	2025 - 2026
9.	W ramach działania FENX.05.05 Tabor kolejowy najprawdopodobniej nie będzie możliwy zakup taboru pasażerskiego o napędzie spalinowym. Jednocześnie rozwiązania alternatywne (elektryczno-akumulatorowe zespoły trakcyjne, wodorowe zespoły trakcyjne) są we wczesnej fazie rozwoju, co wiąże się z niemal dwukrotnie wyższymi cenami jednostkowymi zakupu. W przypadku pojazdów wodorowych problem stanowi także zapewnienie ciągłego i stabilnego dostępu do paliwa.	Podjęcie starań na rzecz warunkowego dopuszczenia zakupu pojazdów o napędzie spalinowym lub hybrydowym (spalinowo-elektrycznym) w ramach perspektywy finansowej 2028-2034.	IP FEnIKS	–2028-2034

Lp.	Wniosek	Rekomendacja	Adresaci rekomendacji	Okres wdrożenia
10.	Obecny mechanizm rozliczania projektów w priorytecie V (oparty o rzeczywiste miejsca realizacji projektów) stanowi bardzo duże utrudnienie w zarządzaniu alokacją, która została podzielona na działania, kategorie interwencji i kategorie regionów. W obecnej sytuacji występuje problem z elastycznym zarządzaniem alokacją, w tym jej monitorowaniem, przygotowaniem naborów (w Regulaminach naborów określa się środki UE w podziale na kategorie regionów) i z wyborem projektu, gdy kończy się alokacja w ramach kategorii regionu.	Wprowadzenie mechanizmu prorata, tak jak w pozostałych priorytetach finansowanych z EFRR, zgodnie z którym wydatki w priorytecie będą rozliczane według mechanizmu opartego na metodologii wyliczania alokacji dla poszczególnych kategorii regionów, bazującej na kryterium liczby regionów.	IZ FEnIKS	2025

Źródło: opracowanie własne.

W poniższej tabeli przedstawiono argumenty dla dokonania ostatecznej alokacji kwoty elastyczności programu FEnIKS na lata 2026-2027 w odniesieniu do poszczególnych sektorów transportu.

Wszystkie argumenty przemawiają przynajmniej za podtrzymaniem, a często także za zwiększeniem kwot przeznaczonych w ramach poszczególnych działań.

Tabela 18. Argumenty na rzecz alokacji kwoty elastyczności programu FEnIKS.

Sektor transportu	Argumenty na rzecz alokowania kwoty elastyczności („+” - na rzecz zwiększenia lub pozostawienia, „-” – na rzecz zmniejszenia)
Transport drogowy (infrastruktura)	<p>(+) Stale rosnące wolumeny ruchu na drogach krajowych wykazywane w kolejnych edycjach Generalnego Pomiaru Ruchu co skutkuje koniecznością dostosowania do nich infrastruktury w celu przeciwdziałania zatorom.</p> <p>(+) Wysoki poziom sprawności i skuteczności inwestycji drogowych realizowanych przez GDDKiA.</p> <p>(+) Znaczący spadek kursu PLN/EUR oraz wzrost kosztów wykonawstwa pomiędzy etapem identyfikacji a realizacji projektów powoduje, że dostępna alokacja jest niewystarczająca na zrealizowanie zaplanowanych projektów.</p>

Sektor transportu	Argumenty na rzecz alokowania kwoty elastyczności („+” - na rzecz zwiększenia lub pozostawienia, „-” – na rzecz zmniejszenia)
Transport kolejowy (infrastruktura)	<p>(+) Sieć kolejowa TEN-T w Polsce charakteryzuje się najniższym dostosowaniem do parametrów wskazanych w rozporządzeniu 2024/1679, niezbędne jest przeprowadzenie wielu inwestycji, w szczególności w obszarze węzłów miejskich.</p> <p>(+) Beneficjent PKP PLK wyraża gotowość do realizacji kolejnych projektów oraz aktywnie poszukuje źródeł finansowania dla projektów inwestycyjnych, które mógłby realizować, pula środków krajowa jest zaś ograniczona.</p> <p>(+) Inwestycje w infrastrukturę kolejową w dużym stopniu przyczyniają się do realizacji celów programu FEnKS w zakresie zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych.</p> <p>(+) Znaczący spadek kursu PLN/EUR oraz wzrost kosztów wykonawstwa pomiędzy etapem identyfikacji a realizacji projektów powoduje, że dostępna alokacja jest niewystarczająca na zrealizowanie zaplanowanych projektów.</p>
Transport kolejowy (tabor)	<p>(+) Stopniowy wzrost potoków pasażerskich w transporcie kolejowym począwszy od 2005 roku skutkujący zwiększonym zapotrzebowaniem na tabor kolejowy.</p>
Transport lotniczy	<p>Nabór wniosków został zakończony.</p>
Transport morski	<p>(+) Brak głębokowodnego portu w obszarze ujścia Odry.</p>
Transport wodny śródlądowy	<p>(+) Niski udział transportu wodnego śródlądowego w krajowym <i>modal split</i> (poniżej 0,1% wobec 1,6% średniej unijnej).</p> <p>(+) Duży poziom zaniedbania infrastruktury transportu śródlądowego.</p>
Transport miejski – infrastruktura	<p>(+) Konieczność dostosowania pojemności parkingów P+R do rosnących potoków pasażerskich w transporcie kolejowym.</p> <p>(+) Luka inwestycyjna w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miastach (m.in. w zakresie budowy i modernizacji sieci tramwajowych, ITS, węzłów przesiadkowych) – tego typu inwestycje zwiększają konkurencyjność transportu zbiorowego wobec motoryzacji indywidualnej, przyczyniając się do realizacji celów i założeń programu FEnKS.</p>
Transport miejski – tabor	<p>(+) Niski udział autobusów zeroemisyjnych we flocie operatorów (60,9% zgodnie z raportem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej za 2023 rok uwzględniającym 149 wybranych operatorów w transporcie miejskim).</p> <p>(+) Konieczność zwiększenia dostępności taboru komunikacji miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami oraz poprawy komfortu i bezpieczeństwa podróży.</p>

Sektor transportu	Argumenty na rzecz alokowania kwoty elastyczności („+” - na rzecz zwiększenia lub pozostawienia, „-” – na rzecz zmniejszenia)
Transport intermodalny	<p>(+) Stosunkowo niski udział transportu intermodalnego w całkowitej pracy przewozowej realizowanej w transporcie kolejowym towarów (13,7%, średnia unijna – 21%).</p> <p>(+) Niska gęstość terminali intermodalnych, w szczególności na obszarze Pomorza i Warmii.</p>

Źródło: opracowanie własne.

5. Spis załączników

Załącznik nr 1 – Raport z badań ilościowych

Załącznik nr 2 – Raport z badań jakościowych

6. Spis tabel

Tabela 1. Powiązanie pytań badawczych z metodami badawczymi.	11
Tabela 2. Odniesienia w FEnIKS do założeń dokumentów strategicznych – poziom unijny.	28
Tabela 3. Dokumenty strategiczne w odniesieniu do założeń FEnIKS – poziom krajowy.	33
Tabela 4. Dokumenty strategiczne w odniesieniu do założeń programu FEnIKS – poziom krajowy, strategię odnoszące się do poszczególnych gałęzi transportu.	41
Tabela 5.	56
Tabela 6. Ukierunkowanie terytorialne środków z Priorytetu FENX.05 – zakładane.	63
Tabela 7. Ukierunkowanie terytorialne środków z Priorytetu FENX.05 – wynikające ze złożonych wniosków.	64
Tabela 8. Różnice pomiędzy wartościami szacunkowymi dofinansowania z WPZ a faktycznie zawnioskowanymi (z wyłączeniem projektów fazowanych).	78
Tabela 9. Różnice pomiędzy wartościami szacunkowymi dofinansowania z WPZ a faktycznie zawnioskowanymi (tylko projekty fazowane).	79
Tabela 10. Wartość projektów zawartych w WPZ po uwzględnieniu inflacji.	81
Tabela 11. Wskaźniki produktu FEnIKS 2021-2027.	85
Tabela 12. Wskaźniki rezultatu FEnIKS 2021-2027.	89
Tabela 13. Zestawienie oszacowanych wartości średniego efektu netto inwestycji w transport miejski w przeliczeniu na 1 mln zł w latach 2016-2023.	99
Tabela 14. Lista prognozowanych efektów inwestycji w transport miejski po zakończeniu FEnIKS.	99
Tabela 15. Lista prognozowanych efektów inwestycji kolejowych i drogowych po zakończeniu FEnIKS.	102
Tabela 16. Zestawienie pytań badawczych wraz z odpowiedziami.	104
Tabela 17. Lista wniosków i rekomendacji.	109
Tabela 18. Argumenty na rzecz alokacji kwoty elastyczności programu FEnIKS.	113

7. Spis ilustracji

Rysunek 1. Zestawienie dostępnych alokacji na poszczególne sektory (w mld EUR) w ramach POIiŚ 2014-2020 oraz FEnIKS 2021-2027.	22
Rysunek 2. Zestawienie dostępnych alokacji na poszczególne sektory (w mld EUR) w ramach FEnIKS 2021-2027.	23
Rysunek 3. Lokalizacje projektów objętych wnioskami o dofinansowanie w działaniu FENX.03.01. .	58
Rysunek 4. Inwestycje w drogowej sieci bazowej TEN-T.	67
Rysunek 5. Inwestycje w drogowej sieci bazowej rozszerzonej TEN-T.	68
Rysunek 6. Inwestycje w drogowej sieci kompleksowej TEN-T.	69
Rysunek 7. Weryfikacja parametrów kolejowej sieci bazowej TEN-T.	72
Rysunek 8. Inwestycje liniowe w infrastrukturę kolejową – stan na 31.12.2024 r.	73
Rysunek 9. Wskaźnik cen produkcji budowlano-montażowej w okresie 2021-2024.	77
Rysunek 10. Kurs PLN/EUR w okresie 2022-2024.	82
Rysunek 11. Przewidywana skala inwestycji – drogi krajowe, długość dróg w budowie w danym miesiącu w podziale na źródła finansowania (km).	93
Rysunek 12. Przewidywana skala inwestycji – linie kolejowe, wartość inwestycji realizowanych danym miesiącu w podziale na źródła finansowania (w mln PLN).	94